

# Mobilités territoriales : les défis de la sécurité routière

« Être victime d'un accident de la circulation est inacceptable. La collectivité française dans son ensemble doit se remobiliser autour des enjeux de la sécurité routière et poursuivre les efforts entrepris. C'est une question de responsabilité tant individuelle que collective » déclarait le 7 mai 2008 Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire. Un communiqué de presse daté du même jour précise : « Nous sommes tous responsables (citoyens, pouvoirs publics, entreprises, collectivités locales)... ». Mais qu'en est-il véritablement de la responsabilité des conducteurs ? Sommes-nous tous des délinquants en puissance au volant ? Sylvie Lidgi répond aux questions que se posent élus et décideurs publics : elle interroge les « mythes de la sécurité routière » pour mieux cerner « les réalités de la France au volant » et ouvre des pistes pour les collectivités territoriales car... la sécurité routière est aussi de leur responsabilité !

## La sécurité routière a-t-elle pour finalité de sécuriser les espaces de mobilité ?

Posée ainsi, la question semble appeler une réponse positive. Elle mérite néanmoins que l'on y regarde de plus près. Qu'est-ce qu'un espace de mobilité ? C'est un espace public, urbain ou non, dans lequel les gens bougent, se déplacent à pied, en vélo, en voiture, en deux-roues ou par d'autres moyens, du skate-board au transport collectif. Qu'est-ce qu'un espace sécurisé ? C'est un espace protégé de la violence et des dangers extérieurs, préservé de dangers endogènes aux causes diverses, un espace où, de ce fait, la mobilité est étroitement encadrée, notamment celle des conducteurs de deux-roues et d'automobiles. La sécurisation de l'espace public présuppose que des personnes perturbent systématiquement l'ordre public ou en manifestent l'intention. Pour protéger l'ordre public, il faudra contrôler, sanctionner et faire régner la crainte d'être pris en défaut<sup>2</sup>. Est-ce bien cela une politique de sécurité routière ? N'est-ce pas plutôt une politique qui vise à diminuer le nombre d'accidents liés aux déplacements motorisés et à faciliter, fluidifier les déplacements pour que les citoyens puissent vivre mieux ?

## Une politique publique est le reflet d'une vision de la société. Qu'en est-il de la sécurité routière actuelle ?

Tant dans la sphère politique que parmi les chercheurs, notamment de l'INRETS, sans oublier les associations de victimes, l'affaire est entendue : chaque automobiliste est un barbare qui s'ignore (Gilles de Robien, ministre des transports en 2002), un délin-

quant en puissance (Nicolas Sarkozy, ministre de l'Intérieur 2003). Les deux-roues sont qualifiés de « nouveaux délinquants »<sup>3</sup>. Les conducteurs sont présentés comme des inconscients, des rebelles égotiques ou des irresponsables qui prennent des risques pour le plaisir de la vitesse ou celui de transgresser la loi.

Le modèle porté par le rapport transgression/soumission au Code de la route structure le cadre d'action des politiques publiques<sup>4</sup>. Les infractions au Code, en particulier pour la vitesse, sont mises en avant comme cause essentielle des accidents de la route. L'angle du modèle orthodoxe<sup>5</sup> est celui de la prise de risque dans lequel le conducteur est un individu abstrait, désigné comme porteur du mal, donc coupable : il devra être sanctionné. Pourtant, le nombre de morts et de blessés sur les routes, en constante diminution, ne peut nous laisser croire qu'*infraction* est synonyme d'*accident*. Des millions d'automobilistes rentrent chez eux chaque jour, sans encombre. En 2007, en l'espace de quelques mois, 2,5 millions de permis de conduire ont été retirés (*Le Parisien*, 11 juillet 2007), « *L'installation des radars a fait exploser le nombre de permis invalidés* » et 93 000 conducteurs ont été contrôlés sans permis (*Le Figaro*, 24 mai 2008)<sup>6</sup>. Y a-t-il un si grand nombre de chauffards dangereux en France qu'il faille leur interdire de conduire ? Le modèle orthodoxe ne résiste pas à une observation attentive du comportement des conducteurs. En effet, il n'y a pas *un* conducteur unique qui serait *a priori* un fou du volant mais *des* conducteurs aux styles de conduites multiples. Parmi eux, les délinquants de la route ne sont — fort heureusement — qu'une infime minorité. Aussi, les interprétations en termes de prises de risque, de délinquance ou d'incivilité apparaissent, pour l'essentiel, en porte à faux avec le vécu de la plupart des conducteurs<sup>7</sup>.

par  
SYLVIE LIDGI,  
Laboratoire TMU,  
consultante<sup>1</sup>  
Auteur de *Tous  
délinquants ?  
Les mythes de  
la sécurité routière,  
les réalités de la France  
au volant*; Paris,  
Michalon, 2008

Rappelons<sup>8</sup> que (a) les valeurs sont le produit d'un lent travail de pénétration des idées et de construction d'une image sociale de l'individu ; (b) les normes sont l'expression de ces valeurs, elles guident l'action et sont soutenues par des sanctions ou des récompenses ; (c) les règles sont la traduction concrète des normes, définissant les pratiques à suivre. Par exemple, le respect de l'intégrité d'autrui est une valeur, la prudence au volant est une norme, s'arrêter lorsque le feu passe au rouge est une règle. Ainsi, le Code de la route est-il un ensemble de règles. Cette simple distinction permet de souligner qu'une règle est produite à un moment donné par une autorité publique, dans un contexte spécifique, et qu'il est envisageable, sans enfreindre les codes de valeurs morales, de la remettre en question si le besoin s'en fait sentir.

À l'époque contemporaine, chacun est soucieux de son autonomie et tend à construire son propre système d'interprétation du monde. La question n'est donc pas celle de la conformité aux normes mais plutôt de ce que signifie la règle. Quand la règle ne fait pas sens, expliquait J.-D. Reynaud, la tentation de ne pas la respecter est grande.

Soulignons ici que le Code de la route ne s'inscrit pas uniquement dans un cadre légal. C'est, avant tout, un langage commun partagé par l'ensemble des usagers de l'espace public, motorisés ou non. Il sert à communiquer aux autres ce que l'on s'apprête à faire et à recevoir des autres des messages de comportement ou d'intention de comportement. Les actions intentionnelles des automobilistes ou des motards s'expriment par des mouvements et des relations à un environnement mécanisé construit pour leur usage. Chaque geste, chaque mouvement, dans la circulation, prend une signification particulière. Les injonctions du Code participent de cet environnement concret. La circulation, le paysage urbain, la route, tout cet espace public partagé est lu, déchiffré par chaque automobiliste comme un texte graphique. Comme le souligne Michael Lynch<sup>9</sup>, c'est un champ

sémiotique composé de lignes, d'intersections, d'inscriptions, d'indices directionnels. L'ensemble de ces signes l'informe, entre autres, sur le mouvement des autres véhicules et des autres usagers de l'espace dans lequel il évolue. Le problème surgit quand deux automobilistes décodent de façon différente le même message ou lorsque le message est ambigu.

*“L'absence de signalisation, là où elle est nécessaire, de même que la surabondance de panneaux déstabilisent les conducteurs. Le conducteur interprète ce qu'il voit, ce qu'il perçoit de la configuration de la route, de la rue, qui se présente à lui puis agit en fonction de sa compréhension. Lorsque les informations en provenance du paysage routier (ou urbain) ne sont pas en cohérence avec les injonctions de la signalisation, le conducteur perd ses repères.”*

### Dans tout accident de la route, (au moins) un conducteur est impliqué. Pour autant, est-il toujours à l'origine du sinistre ?

La conduite est une triade : conducteurs, véhicules, infrastructures. L'état de la route, la configuration des intersections, l'aménagement de ralentisseurs ou de dispositifs d'information, l'adéquation de la signalisation tiennent une place prépondérante dans la sécurité routière au concret, place que l'on ne retrouve pas toujours dans les discours et dans les politiques publiques. Généralement, le conducteur ne cherche pas à enfreindre la règle, ce n'est pas son propos<sup>10</sup>. Il ambitionne de résoudre un problème (traverser ce carrefour, négocier tel virage) avec le minimum de nuisances pour lui-même et pour les autres. La signalétique routière et les infrastructures mettent souvent les automobilistes dans l'incertitude : quelle règle s'applique ici ? que dois-je faire là, sur ce tronçon de route ? pensent-ils. Le Code de la route est naturellement rigide et abstrait mais le panneau de signalisation qui l'explicite localement n'est pas pour autant adapté et cohérent.

L'absence de signalisation, là où elle est nécessaire, de même que la surabondance de panneaux déstabilisent les conducteurs<sup>11</sup>. Le conducteur interprète ce qu'il voit, ce qu'il perçoit de la configuration de la route, de la rue, qui se présente à lui puis agit en fonction de sa compréhension. Lorsque les informations en provenance du paysage routier (ou urbain) ne sont pas en cohérence avec les injonctions de la signalisation, le conducteur perd ses repères. En l'absence de panneaux ou de marquage au sol adaptés, les messages qu'il reçoit ne lui permettent pas de valider son interprétation qui pourtant n'est pas toujours convenable. Parfois, un simple miroir suffit pour réduire la dangerosité d'une intersection. Illustrons le propos.

Le défaut de terre-plein central clairement matérialisé transforme les ronds-points, pourtant bons régulateurs de circulation, en obstacles en pleine voie. S'ils imposent un ralentissement drastique pour pouvoir être franchis sans danger, l'absence de signalisation claire provoque la surprise et ce faisant des réactions à *chaud* imprévisibles pour les autres. Il en va de même pour les ralentisseurs lorsqu'ils ne sont pas aux normes : une surélévation trop importante, même prise à une vitesse faible, détériore les amortisseurs et « secoue » les deux-roues. Notons aussi l'aménagement de certains carrefours qui relèvent davantage d'une logique d'ingénieur que d'une pragmatique de la circulation.

Venons-en à l'état des routes. Des trous dans la chaussée, communément appelés « nids de poule » à la campagne, apparaissent également en ville, suite à un accident, à des travaux de voirie ou aux intempéries. Un nid-de-poule peut surprendre le conducteur qui donnera un brusque coup de volant pour l'éviter, ce qui le fera peut-être dévier de sa trajectoire initiale avec pour conséquence une collision avec un autre véhicule ou



Crédit photo : Cti/Imagés©Daniel Joubert

« Les vitesses ne sont pas nécessairement toujours dangereuses par elles-mêmes. Le danger est plus important quand les conducteurs choisissent de rouler "trop vite pour les conditions" (qui peuvent demander une vitesse bien inférieure à la limite affichée) ce qui peut leur poser des problèmes. » Cette remarque qui passe inaperçue dans le discours ambiant, est au cœur des réalités de la conduite.

avec un « obstacle » latéral. Les bas-côtés « défoncés » de routes étroites, les branchages et feuillages qui maculent la route et la rue en automne ou le verglas en hiver sont également sources de dangers.

Le mauvais état des routes et le défaut de signalisation sont en cause dans au moins 40 % des accidents. Le comportement des conducteurs est pourtant à l'origine de nombreux accidents, que ce soit à cause d'une erreur d'interprétation, de décision ou de manœuvre.

**... et aussi d'une vitesse excessive ?**

**Chacun, à l'occasion, roule plus vite que la limite autorisée. Comment expliquer cela ?**

Les raisons sont multiples. Les limitations de vitesse ne sont pas toujours adaptées au contexte, la signalisation est parfois difficile à décrypter, l'étalement urbain soulève des problèmes. Mais surtout, il faut distinguer la vitesse absolue de la vitesse relative.

Les limitations de vitesses sont généralement perçues comme légitimes, notamment aux endroits sensibles : une école, une chaussée en mauvais état, des rues étroites et sinueuses. Elles sont alors respectées. Parfois, elles semblent inadaptées au contexte parce que trop laxistes, une limitation plus stricte que celle en vigueur se justifierait. Il arrive aussi que la limita-

tion semble trop restrictive parce qu'elle n'est pas en cohérence avec la situation concrète vécue par l'automobiliste. « La limitation de vitesse à 50 kilomètres à l'heure sur une artère rectiligne de 2 fois 2 voies séparées par un terre-plein central générera des infractions. Si l'on y opère des contrôles radars, le sentiment d'avoir été piégé prévaudra chez le conducteur. » explique avec sérieux un responsable voirie<sup>12</sup>. Comment raisonnablement peut-on respecter une limite aussi stricte sur une route aussi sécurisée ? Et surtout, pourquoi imposer une telle limite ?

Pour faire sens, la limite doit être justifiée par un élément de contexte réputé comme dangereux ou présentant un risque non négligeable de collision, comme une priorité à droite peu visible. Si la route est droite et large, une forte réduction de vitesse ne semble pas justifiée. Mieux, il y a co-production d'une règle : adapter sa vitesse à celle du flux de circulation, quitte à rouler (un peu) plus vite que la vitesse autorisée. En effet, ne pas le faire c'est devenir dangereux parce qu'imprévisible (celui qui n'est pas comme les autres) et agaçant (les autres s'énervent de devoir suivre un véhicule qui roule plus lentement qu'eux). Or l'impatience ou la colère sont des émotions à l'origine de prises de décisions imprudentes. Le facteur accidentogène, ici, n'est pas la vitesse mais l'impatience générée<sup>13</sup>.

Le cas des variations en chaîne de limitations de vitesse, plus fréquents qu'on ne le croit — succession de panneaux limitant la vitesse à 50 km/h, puis 30 km/h, puis 70 km/h, puis 50 km/h — sont sources d'infractions à l'insu du conducteur de bonne foi. Ces injonctions en cascade mettent le conducteur dans une situation d'incertitude quant à la vitesse imposée *ici et maintenant*. Certes, la règle du 50 en ville et 90 sur la route est simple et claire, mais le lien entre la théorie et la pratique ne va pas de soi car la règle a été écrite à une époque qui ne connaissait pas l'étalement urbain. Pour respecter la règle, il est nécessaire d'identifier si l'endroit où l'on se trouve est « en ville » ou hors la ville. L'information, les stimuli du paysage routier ne sont pas toujours très clairs à cet égard. À quoi reconnaît-on que l'on est « en ville » ? À la présence de passages piétons ? de bâtiments, même diffus ? Faubourgs du périurbain et lieux champêtres s'enchevêtrent, en une alternance de bâti, de passages et de chemins pour piétons, pour cyclistes et de rues à 2 x 2 voies, où circulent aussi des camions et parfois des tracteurs. En l'absence de danger apparent, une conduite de type interurbain prévaudra, i.e. une vitesse plafonnée à 70, voire à 90 (et non à 50) parce que bien souvent aucun avertissement n'invite, n'incite à ne pas conduire vite. Les systèmes de chi-

*“Canaliser l'usage des voitures, singulièrement dans les grands centres urbains, devient vital. Et les élus savent bien que la politique de stationnement est un levier puissant. Pour autant, canaliser ne veut pas dire supprimer. Aussi, le développement de services modernisés de transports collectifs, adaptés à la fragmentation des besoins mérite d'être intégré à la réflexion sur les mobilités urbaines.”*

canes, de régulation des feux tricolores (à l'instar de la *vague verte* du Nord) ou les radars préventifs<sup>14</sup> ne manquent pourtant pas d'efficacité.

Reste à répondre à la question : qu'est ce qu'une vitesse excessive ? 170 sur l'autoroute ou 120 en ville, à coup sûr. Dans la pratique, rouler à 95 sur une route départementale est sanctionné comme excessif. Néanmoins, « Les vitesses ne sont pas nécessairement toujours dangereuses par elles-mêmes. Le danger est plus important quand les conducteurs choisissent de rouler “trop vite pour les conditions” (qui peuvent demander une vitesse bien inférieure à la limite affichée) ce qui peut leur poser des problèmes<sup>15</sup>. » Cette remarque qui passe inaperçue dans le discours ambiant, est au cœur des réalités de la conduite. Il ne s'agit pas d'encourager les excès de vitesse par une tolérance laxiste mais d'être

pragmatique. La question réaliste est celle de la vitesse relative. Rouler à 52 km/h n'est en soi ni lent ni rapide. C'est trop élevé dans un bourg aux ruelles étroites et sinueuses ; trop lent, en sortie de ville dégagée, lorsque le flux est à 65 km/h. Chaque automobiliste règle sa vitesse sur celle des autres, ceux qu'il suit, ceux qui le suivent, dans le sens de la circulation<sup>16</sup>. Il sait à quelle vitesse il roule non seulement en consultant son compteur mais aussi en observant le contexte local de la circulation à mesure qu'elle se déplace.

### Les radars ont-ils fait chuter le nombre d'accidents ?

La forte baisse du nombre d'accidents de la route constatée sur l'année 2003 et l'inauguration du premier radar le 27 octobre 2003 — c'est-à-dire du système de contrôle de la vitesse (flashage) suivi d'une sanction automatisée — fait croire à un lien de cause à effet. Il n'en est rien. Les statistiques d'accidentologie sont tendanciellement à la baisse depuis 1972, malgré le considérable accroissement du parc automobile. Les politiques de sécurité routière entrées en vigueur en France et dans la plupart des pays européens entre 1970 et 1974 ont créé un point de rupture dans l'évolution des accidents de la route<sup>17</sup>.

La mise en place des radars ces dernières années s'est accompagnée d'une forte augmentation des sanctions pécuniaires et des retraits de points de permis. Les médias ont largement relayé l'information sur l'aggravation des sanctions et la mobilisation des forces de l'ordre. Il semble donc difficile de distinguer l'effet radar des autres causes de la baisse.

En revanche, les radars posent des problèmes. Prenons deux exemples. (1) S'insérer dans un flux de véhicules qui roulent à une vitesse bien supérieure à la sienne demande de la patience, de la prudence et de la réactivité. Un tour de main et un savoir-faire. La difficulté réside dans le différentiel entre les deux vitesses : celle du conducteur et celle du flux. Plus le différentiel est élevé, plus l'action est délicate. La manœuvre est technique. Elle impose, par effet mécanique, de dépasser de 10 ou 20 km/h la vitesse autorisée sur un court segment de route. L'hésitation semble plus dangereuse que l'accélération. (2) Pour négocier un virage, il est nécessaire de ralentir jusqu'au creux intime du tournant, puis de redonner un peu d'accélération pour éviter la sortie de route ou le moteur qui cale. Ainsi un léger dépassement de vitesse peut se produire. Le radar sera intransigeant. De plus, si le virage est réellement dangereux pourquoi ne pas en informer clairement les conducteurs ? En tout état de cause, la présence du radar, c'est-à-dire la sanction des conducteurs, ne rend pas le virage moins dangereux.

Autre type de problème, celui de l'autocontrôle permanent. Parvenir avec un succès constant à ne pas dépasser la limite impose d'avoir l'œil rivé sur le compteur. Cette attitude est vecteur de tension et de stress et, ce faisant, affaiblit la vigilance car elle détourne l'attention d'autres stimuli du paysage routier non moins importants pour rouler en sécurité. Elle impose d'être toujours sur le qui-vive et peut provoquer, si l'on n'y réussit pas, un sentiment d'arbitraire de la sanction. Le respect de la limite de vitesse est souvent un dilemme pour les conducteurs. Faire attention aux panneaux, se concentrer sur sa vitesse porte à un style de conduite rigide, donc dangereuse en germe car l'attention se porte sur « ne pas se faire prendre » et non sur les messages du paysage routier.



Credit photo : Cit'images©Daniel Joubert

Le respect de la limite de vitesse est souvent un dilemme pour les conducteurs. Faire attention aux panneaux, se concentrer sur sa vitesse porte à un style de conduite rigide, donc dangereuse en germe car l'attention se porte sur « ne pas se faire prendre » et non sur les messages du paysage routier. En revanche, si le conducteur prête attention à l'ensemble des stimuli auxquels un automobiliste est confronté, son style de conduite sera souple, sa conduite plus tranquille. Mais il sera peut-être en infraction et pourra être pénalisé...

En revanche, si le conducteur prête attention à l'ensemble des stimuli auxquels un automobiliste est confronté, son style de conduite sera souple, sa conduite plus tranquille. Mais il sera peut-être en infraction et pourra être pénalisé... En France, les radars mesurent une vitesse instantanée, dans d'autres pays, par exemple en Hollande, la caméra de contrôle mesure une vitesse moyenne sur un tronçon de route : seul celui qui est en dépassement sur plusieurs centaines de mètres sera sanctionné.

Signalons, pour finir, un audit conduit par l'Inspection des finances<sup>18</sup> montrant que les forces de l'ordre ne se trouvent pas nécessairement là où elles le devraient : police et gendarmerie sont fortement présentes sur les autoroutes et les zones urbaines malgré le taux élevé d'accidents mortels (65 %) sur le réseau secondaire.

### **La voiture est source de nuisances. Faut-il la bouter hors la ville ?**

Les questions d'environnement sont sur tous les agendas politiques. Protéger et améliorer le cadre de vie de nos contemporains et des générations à venir sont au cœur des préoccupations des élus et de nombreux citoyens. Aujourd'hui la voiture est prise en étau entre la place qu'elle occupe dans la vie quotidienne

des urbains, des périurbains et des ruraux, d'une part, et les nuisances qu'elle engendre (pollution et CO<sub>2</sub>, bruit, encombrements, occupation expansive de l'espace, accidents, consommation d'énergie fossile) d'autre part. Nuisances bien réelles mais parfois – il faut bien en convenir – fantasmées<sup>19</sup>. Canaliser l'usage des voitures, singulièrement dans les grands centres urbains, devient vital. Et les élus savent bien que la politique de stationnement est un levier puissant. Pour autant, canaliser ne veut pas dire supprimer. Aussi, le développement de services modernisés de transports collectifs, adaptés à la fragmentation des besoins mérite d'être intégré à la réflexion sur les mobilités urbaines. Il en va de même pour les mobilités douces qui, certes, sont peu polluantes mais qui n'assurent ni une mobilité sécurisée ni un service accessible à tous.

### **Le cadre de l'action publique en matière de sécurité routière est défini par l'État. Quelle est la marge de manœuvre des collectivités locales ? Sur quels leviers peuvent-elles agir ?**

Conduire, c'est décider et agir dans l'urgence. Les conducteurs agissent et réagissent aux actions des autres usagers de l'espace public partagé, aux injonc-

tions du paysage routier et de la signalisation. Ainsi, conduire est un ensemble de processus, un art pratique, c'est-à-dire une pratique dans laquelle chacun cherche les meilleurs moyens, dans un contexte de rationalité limitée et d'urgence, pour atteindre ses objectifs. Les conducteurs « bricolent », s'arrangent avec les règles de sorte que le résultat de leur action est contingent en ce sens qu'il n'est pas le produit d'une réflexion sur les moyens pour atteindre une fin. Ainsi, les règles de *bonne conduite automobile* semblent davantage valorisées par les conducteurs ordinaires que les règles du Code de la route. Ce qui pose sous un nouveau jour la question des sanctions et des politiques répressives.

Les conducteurs attendent d'être informés pour éviter de commettre une infraction, d'être dangereux pour eux-mêmes et pour les autres. Trois leviers sont

à portée de main des collectivités locales. (1) Mener une politique d'évaluation systématique de l'état des routes et de la signalisation routière *in situ* : la consigne est-elle pertinente ? Est-elle claire ? Le panneau est-il bien placé ? La règle qui s'applique est-elle identifiable ? (2) Mieux comprendre comment les accidents se produisent, ce qui se passe au moment où ils se produisent — grâce à l'analyse approfondie — d'accidents réellement survenus — pour aménager la voirie et la signalisation en conséquence. (3) Informer et éduquer à la sécurité routière toutes les catégories de publics, par exemple dans les médias locaux, dans la perspective d'une meilleure compréhension et non en jouant sur la corde sensible des sentiments : responsabiliser les usagers de la route sans les culpabiliser. Un beau challenge pour les collectivités !

S.L.

1. Cabinet d'études CORRELATION ([www.correlation-conseil.com](http://www.correlation-conseil.com))

2. M. Gauchet, *La démocratie contre elle-même*, Paris, Gallimard, 2002. Ch. Mouhanna, *Peurs sur les villes*, Collection Sciences sociales et sociétés, Paris, PUF, 2005. J. G. Padioleau, *La société du radar*, L'Harmattan, 2005.

3. Dans l'émission de Béatrice Schönberg, épouse du ministre des Transports : « Auto, moto, vélos : tous chauffards ? », France 2, 04 juin 2008.

4. S. Lidgi, « Le volant et la norme, éléments d'une problématique », *Hommes et sociétés*, n° 155-156, 2005.

5. « Les trois règles d'or », *Les conducteurs européens et la Sécurité routière, Études approfondies de leurs attitudes et comportements dans quinze pays*, Paris, Éditions Paradigme, 1996, pp. 61-101. J.-P. Galland, C. Gilbert, E. Henry, D. Linhardt, « La Sécurité routière : une vision restrictive, un système sans pilote ? », *Recherche et Sécurité routière*, PREDIT, GO 3, novembre 2006. J.-M. Renouard, *As du volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière*, Paris, L'Harmattan, coll., Logiques sociales, 2000.

6. Le nombre d'infractions sanctionnées pour conduite sans permis a doublé entre en 2002 et 2005. [www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/CI\\_CONDAM.pdf](http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/Synthese/CI_CONDAM.pdf)

7. Les analyses sont principalement issues d'une recherche sur les conducteurs ordinaires, financée par le PREDIT, Groupe opérationnel 3 « nouvelles connaissances pour la sécurité », ministère de l'Équipement, « Le volant et la norme », S. Lidgi, avril 2007.

8. R. Boudon, F. Bourricaud, « Conformité et déviance », *Dictionnaire critique de la sociologie*, Paris, Presses universitaires de France, coll., « Quadrige », 1982. R. Fillieule, *Sociologie de la délinquance*, Paris, PUF, 2001.

9. Michael Lynch, « The Linear Society of Traffic », *Scientific practice and ordinary action*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993, pp. 154-158

10. « Les conducteurs ne sont pas des volontaires de frais de garage » disait l'un des automobilistes de l'enquête.

11. John Staddon (Duke University, UK), « Distracting Miss Daisy : Why stop and speed limits endanger Americans », Pourquoi les panneaux de stop et les limitations de vitesse mettent les américains en danger ?, The Atlantic, Juillet-août 2008

12. *La Gazette des Communes*, 23 avril 2007, page 25.

13. P. Livet, *Émotions et rationalité morale*, Sociologies, Paris, PUF, 2002.

14. Les PCIV (panneaux capteurs d'indicateur de vitesse), cinémomètres à écrans lumineux, sont peu coûteux à installer. Ils attirent l'attention des (sur les) automobilistes en infraction et valorisent les conducteurs respectueux des limitations.

15. Rapport SARTRE 3, *Les conducteurs européens et le risque routier*, mars 2005, page 59, à propos des « comportements déclarés concernant la vitesse ». SARTRE, « Enquête SARTRE : Les comportements de conduite des Européens », *Cahiers de la sécurité intérieure*, J.-P. Cauzard, Routes, espace incertain, 1996.

16. « Chaque automobiliste s'adapte aux vitesses relatives, aux relations temporelles de successions ou de présence, et à la direction vers l'avant de la circulation locale ». Michael Lynch, « *The Linear Society of Traffic* », *Scientific practice and ordinary action*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993, pp. 154-158. Voir aussi Eric Livingstone, « *Local practice and freeway traffic* », *Making Sense of Ethnomethodology*, London, Routledge, 1987, pp.28-30.

17. Limitation du taux d'alcoolémie (octobre 1970), limitation des vitesses (juin 1973 à novembre 1974), port de la ceinture (juin 1973), port du casque (juin 1973), généralisation du port de la ceinture et du casque jusqu'en 1979. Voir le rapport de Jean Orsell, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, « *L'analyse statistique des variations spatio-temporelle des accidents de la route* », 8 juin 2003, p. 19. et *Les grandes données de l'accidentologie*, DSCR, ministère des Transports, sept. 2006 : « Entre 1985 et 2005, le nombre de tués a été divisé par plus de 2, alors que la circulation augmentait de près de 80 %. » (...) « En trente ans, l'écart entre les pays [européens] s'est considérablement resserré. »

18. François Mongin, chargé d'une mission sur la Réforme de l'État en vue de la révision générale des politiques publiques, cité par *La République du Centre*, 3 novembre 2007.

19. H. Vagnon, *La chasse à la bagnole : réflexions sur le rejet de l'automobile en milieu urbain*, Paris, L'Harmattan, 2000.