

Ce document en deux volumes (rapport général, fiches analytiques), publié par la DRAST en 2002, fait suite aux travaux d'un groupe de travail dont l'objectif était de dégager des « gisements » de sécurité routière, c'est-à-dire des domaines qui présentent des enjeux significatifs en terme d'accidentologie, et pour lesquels un programme d'action est proposé. Le second volume recense 14 « fiches » sur des thèmes considérés comme des gisements de sécurité routière. Certaines d'entre elles ont un volet urbain, et des enjeux visuels explicites ou implicites. On présente ci-dessous une synthèse qui se rapporte aux enjeux visuels urbains. Les notes sont des commentaires de l'auteur.

Rapport général

Le rapport analyse globalement l'accidentologie sur 10 ans, en relation avec les différentes mesures réglementaires nationales mises en place sur cette période. Il met l'accent sur la disparité des risques selon le mode de transport (piéton, deux roues, VL, PL). Concernant le système « homme-véhicule-infrastructure », il observe que le facteur déterminant de la sécurité routière (la sécurité active) concerne les relations entre l'homme et chacun des deux autres éléments du système (le véhicule, l'infrastructure)¹.

L'évolution démographique et les changements culturels ont des conséquences mal connues sur l'évolution des motifs et des circonstances de déplacements, ainsi que sur les capacités des usagers et sur leur comportement². Quoi qu'il en soit, la prépondérance de la route sur les autres réseaux de transports est une donnée lourde qui ne peut se modifier qu'à long terme. Le trafic en agglomération représente environ un quart du trafic total sur le réseau national. L'amélioration de l'infrastructure routière doit donc faire partie des priorités, notamment par l'identification de zones prometteuses (fiche 1) et par l'amélioration des obstacles latéraux (fiche 2). L'amélioration des connaissances sur les comportements de certains types d'usagers (piétons (fiche 10), professionnels (fiche 13)) est également nécessaire. Le développement de la technologie dans l'automobile amène à se poser des questions sur leurs apports en termes de sécurité et sur les effets pervers induits, alors que la circulation en feux de croisements de jour semble poser des problèmes pratiques insurmontables (fiche 9).

Historiquement, on a d'abord mis l'accent sur les facteurs de risques dus au véhicule (amélioration de la sécurité des occupants de VL), puis aux facteurs comportementaux (alcool, vitesse, prise de risque, etc.), ce qui a conduit à minimiser les autres facteurs. Le rapport cherche à reprendre du recul, de manière à voir si certains domaines peuvent bénéficier de mesures spécifiques, ou souffrent d'un manque de connaissances. Les axes identifiés sont l'amélioration de l'infrastructure, le contrôle-sanction, l'émergence de nouveaux comportements, les conditions particulières de conduite (pluie, week-end, etc.), les problèmes spécifiques à des catégories d'usagers (piétons, deux roues), et l'impulsion de politiques locales.

Concernant l'infrastructure, les deux gisements identifiés concerne le domaine interurbain (zones d'accumulation d'accidents hors des villes ; chocs contre des obstacles fixes à la campagne). En termes de recherche, trois domaines sont jugés prioritaires : la compréhension du rôle de l'infrastructure dans les mécanismes d'accidents (principalement en interurbain), la compréhension de la perception visuelle en situation de conduite (vision, représentation et perception du risque), et la vision de nuit et dans le brouillard (pour améliorer l'éclairage et la signalisation, et indirectement la vigilance)³, et enfin les véhicules « communicants ».

¹ Les notions de visibilité de l'infrastructure et des autres usagers, et celle de lisibilité de l'environnement routier et urbain, concernent justement la relation entre l'homme et son environnement, dont l'infrastructure et son aménagement constituent un élément essentiel.

² Les connaissances sur le comportement des piétons, notamment, sont très faibles. D'autre part, une analyse de l'accidentologie qui prendrait en compte la familiarité du trajet reste à faire dans le domaine de la prise d'information visuelle.

³ Les recherches envisagées dans ce document se situent dans cet axe prioritaire.

Concernant les gisements « en formation ou mal connus », deux enjeux sont soulignés : la multi-activité dans le véhicule (notamment avec l'usage du téléphone) et la vigilance⁴. Concernant les situations présentant un sur-risque spécifique, la pluie est identifiée comme présentant un sur-risque d'accident important et stable. Les recherches ont négligé jusqu'ici la gêne visuelle que représente la pluie, ainsi que les représentations des usagers concernant la conduite sous pluie. L'utilisation des feux de croisement le jour semble efficace sur le plan de la sécurité routière (elle est obligatoire dans les pays du nord de l'Europe, et une expérimentation, dans les Landes, a été jugée convaincante), du fait de l'absence de consensus en France. L'une des difficultés identifiées est le risque que les usagers les plus vulnérables (piétons, deux roues) soient moins visibles, mais l'état des connaissances ne permet pas de répondre actuellement.

Les deux catégories d'usagers identifiées comme pouvant faire l'objet de mesures spécifiques sont les piétons et les deux roues motorisées. Concernant les piétons, la traversée de chaussée en agglomération est le scénario le plus important. Les enfants et les personnes âgées présentent un sur-risque. Le développement des politiques d'aménagement encourageant le déplacement piéton permet de prévoir que ce « gisement » devrait se développer dans les années à venir. Il faut observer qu'il existe très peu de recherches sur leur exposition au risque. Le principal obstacle identifié est la priorité donnée par les aménageurs, en ville, aux variables de trafic. La priorité porte donc sur l'aménagement urbain, pour lequel des solutions efficaces existent pour faire baisser les vitesses, améliorer la visibilité réciproque, et réduire les distances de traversée de chaussée.

La prise en charge de la sécurité routière par les acteurs locaux est une nécessité. Elle doit pouvoir s'appuyer sur un soutien fort de l'Etat. Dans le domaine des diagnostics de sécurité routière, les CDES des DDE, ou si nécessaire des CETE (dont les compétences sont sous-utilisées), sont les interlocuteurs de référence. Le rapport insiste pour que les diagnostics de sécurité routière restent, sauf circonstance exceptionnelle, une compétence du RST.

⁴ Dans ces domaines, les enjeux visuels (complexité de la tâche visuelle au volant, rôle de la « monotonie » visuelle de l'infrastructure dans l'hypovigilance) ne sont pas soulignés par le rapport.