

Introduction

« Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique ¹. »

Ainsi, dans un élan presque lyrique, s'exprimait Roland Barthes — qui, l'on s'en souvient, mourut pour avoir été fauché dans Paris par une camionnette. De fait, on a parlé du siècle dernier comme celui de la civilisation de l'automobile, tant cet objet a symbolisé l'industrialisation et le mode de vie.

À la différence du train ou de l'avion, nous sommes (quasi-ment) tous des conducteurs ou des passagers de voiture ² ou de moto : les riches, les pauvres, les hommes, les femmes, les enfants, les vieux, ceux qui roulent pour le plaisir, ceux qui roulent pour le travail, ceux qui habitent à côté, ceux qui viennent de loin, les fous, les sages, etc., et cette humanité routière n'a eu que quelques vagues consignes avant de se retrouver sur ce rouleau de bitume, pour « partager » la route et non la « prendre », pour faire preuve de civisme et de citoyenneté (alors qu'il en manque tellement partout ailleurs dans la vie). Tant de manières différentes d'être sur la route, que les conflits d'usage sont inévitables ! Certains conducteurs en Floride ont

1. Roland Barthes, *Mythologies*, Le Seuil, Paris, 2014.

2 Soyons précis, 40 millions de conducteurs pour 65 millions de Français, mais les enfants le deviendront !

un autocollant « je freine pour voir les plages », d'autres apposent sur leur pare-brise : « Nous ne sommes pas tous en vacances ! »

Bref, la tâche de conduite, pour reprendre le jargon des experts routiers, s'avère peu structurée, et nous voudrions qu'avec ce minimum d'organisation de la tâche, les conducteurs deviennent des modèles. Bien conduire et bien se conduire, mal conduire et mal se conduire... L'acte de conduire est quotidien, banal, jugé facile, en comparaison du pilotage d'un avion, au point qu'il semble tolérer la fatigue, le stress ou même l'alcool, alors que les études en montrent sans cesse la complexité.

La sécurité routière a un côté irrésistiblement « café du commerce » : comme nous sommes (presque) tous des conducteurs, nous sommes tous des experts en sécurité routière ! La même personne qui émet des avis très affirmés sur la conduite automobile n'oserait pas aller contester le pilote du T.G.V. ou de l'Airbus pour lui faire la leçon sur la sécurité ferroviaire ou aérienne. Dans un dîner entre amis, si des sujets comme l'anthropologie structurale ou la physique des fluides viennent sur la table, on aura plutôt tendance à écouter celui des convives dont c'est le métier, mais la sécurité routière, alors là, tout le monde est compétent !

Par ailleurs, si l'on y réfléchit bien, l'accident nous concerne du berceau jusqu'au cercueil : du premier trajet routier, celui de retour de la maternité par le bébé — il n'était pas toujours effectué en sécurité, tenu à bout de bras à l'avant du véhicule il y a peu — jusqu'au dernier trajet du corbillard où nous ne sommes pas encore à l'abri d'une ultime collision, ce qui, il est vrai, nous laisserait froid.

Les embouteillages sont aussi vieux que l'humanité. César avait déjà pris des mesures de régulation de la circulation : pas de charrettes avant 15 heures, sauf pour la construction, et les habitants se plaignaient du bruit causé par la circulation. Il fallait être riche pour pouvoir dormir à Rome... Sens uniques, trottoirs, passages protégés pour piétons, rues-parkings, tout

TABLE DES MATIÈRES

<i>Introduction</i>	7
CHAPITRE I : Homo automobilis, qui es-tu ?	21
<i>La société de l'automobile</i>	21
<i>La voiture et l'enfant</i>	24
<i>L'agressivité au volant</i>	29
<i>La voiture comme utérus</i>	31
<i>La voiture comme identité</i>	32
<i>Voitures, relations sociales et anonymat</i>	34
CHAPITRE II : De la conduite	37
<i>La performance</i>	37
<i>La motivation</i>	40
CHAPITRE III : De la culture	45
<i>L'insécurité routière et la culture</i>	45
<i>La diversité des mœurs</i>	53
<i>La conduite en quatre points</i>	58
<i>Les infractions préférées des Européens</i>	59
<i>Vers une culture de la sécurité routière</i>	63
<i>Le facteur de la croyance religieuse</i>	65
CHAPITRE IV : De l'autre	73
<i>Des hommes et des femmes</i>	74
<i>Des jeunes et des seniors</i>	84

<i>Des influences</i>	95
<i>Du milieu social</i>	103
<i>L'illusion de l'optimisme comparatif</i>	111
CHAPITRE V : La règle et le risque	114
<i>La confusion entre la loi et le danger</i>	117
<i>De la perception à l'acceptation du risque</i>	124
<i>Récompenser ou punir ?</i>	125
CHAPITRE VI : L'homme pressé	132
<i>Le temps retrouvé...</i>	136
<i>Du bouchon et de la queue</i>	138
<i>Le choix de la vitesse</i>	143
CHAPITRE VII : De l'accident	147
<i>L'évolution historique des accidents</i>	151
<i>La notion de « cause » de l'accident</i>	155
<i>De quelques facteurs qui favorisent l'accident...</i> ...	160
<i>Des causes inattendues de la baisse des accidents</i> ..	169
CHAPITRE VIII : La voiture qui roule toute seule ! ...	172
<i>L'automatisation en six niveaux</i>	172
<i>Les risques de l'automatisation</i>	175
<i>Des conséquences de l'automatisation</i>	179
En conclusion...	183