



## Bulletin Amades

Anthropologie Médicale Appliquée au Développement Et  
à la Santé

81 | 2010  
81

---

# La « sécurité routière » au radar des inégalités sociales. Codage et décodages d'un problème public

Thèse pour l'obtention du doctorat en science politique, IEP de Toulouse,  
sous la direction d'Éric Darras, octobre 2008.

Matthieu Grossetête

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/amades/1143>

DOI : 10.4000/amades.1143

ISSN : 2102-5975

### Éditeur

Association Amades

### Édition imprimée

Date de publication : 7 juillet 2010

ISSN : 1257-0222

### Référence électronique

Matthieu Grossetête, « La « sécurité routière » au radar des inégalités sociales. Codage et décodages d'un problème public », *Bulletin Amades* [En ligne], 81 | 2010, mis en ligne le 07 juillet 2011, consulté le 14 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/amades/1143>

---

Ce document a été généré automatiquement le 14 septembre 2020.

© Tous droits réservés

---

# La « sécurité routière » au radar des inégalités sociales. Codage et décodages d'un problème public

Thèse pour l'obtention du doctorat en science politique, IEP de Toulouse, sous la direction d'Éric Darras, octobre 2008.

Matthieu Grossetête

---

- 1 Aucun chiffre officiel, en dehors du genre et de l'âge, ne permet de caractériser socialement les personnes qui se tuent sur la route. Au commencement de la thèse en 2004, les seules statistiques disponibles, d'une part, dataient et, d'autre part, renseignaient sur la mortalité routière et la gravité des lésions selon la Profession et Catégorie Socioprofessionnelle (PCS) mais pas sur l'incidence.

## La mortalité routière : un fait social

- 2 Alors que le discours officiel insiste sur l'égalité contribution des groupes sociaux aux accidents de la circulation, cette mortalité d'exception (il existe un écart démesuré entre le volume de déplacements et de véhicules en circulation et le nombre de tués de la route) ne frappe pas au hasard. Elle concerne en priorité les ouvriers qui, aux côtés des artisans en proportion bien moindre, affichent une surmortalité routière constante dans les sept départements étudiés de manière approfondie ainsi qu'au niveau régional ou national. À titre d'exemple, tandis que la catégorie des ouvriers et celle des cadres ont pratiquement le même poids dans la population du département de la Haute-Garonne, respectivement 10,7% et 9,3%, les premiers représentent 19,8% des conducteurs tués entre 1993 et 2005 dans ce département, contre 3,8% pour les seconds. Ainsi, la mortalité routière épargne les cadres et professions intellectuelles supérieures qui sont systématiquement sous représentés parmi les tués de la route. Cette PCS est celle qui a le plus profité de la réduction du nombre de tués enregistrée entre 2002 et 2005 en France alors que les ouvriers sont ceux qui en ont le moins bénéficié. De manière similaire, les conducteurs ouvriers

sont les plus touchés par la surexposition à la mortalité routière des « jeunes ». La spécificité juvénile des décès routiers ne découle ainsi pas tant des propriétés biologiques de l'âge que des caractéristiques morphologiques du statut ouvrier qui est en France une PCS globalement jeune. Alors que les 15-29 ans représentent 25,9% des effectifs ouvriers au niveau national, la part de cette classe d'âge passe à 49,4% chez ceux morts sur la route. Lorsque l'on sait qu'en 2004, 84% des tués en voiture le sont en rase campagne, on mesure mieux les conditions sociales et spatiales de possibilité des accidents de la circulation, qui font des jeunes ruraux occupant un emploi d'ouvrier la population la plus exposée à cette mortalité prématurée. L'enracinement social de ce problème public exprime certaines conséquences dramatiques du déclassement social et de la montée des insécurités de tous ordres qui frappe cette jeunesse<sup>1</sup> en panne d'insertion sur le marché professionnel, culturel ou matrimonial. Incapables de reproduire une identité ouvrière qui, en proie à la désindustrialisation, au chômage de masse et à la dégradation de l'emploi, a cessé d'intégrer ses membres aussi favorablement que par le passé, ces jeunes s'exposent en retour à des mécanismes d'autodestruction.

- 3 L'ancrage populaire de la mortalité routière s'accroît, par ailleurs, si l'on considère les routines policières et gendarmiques qui conduisent 23,7% des conducteurs morts en 2007 à rejoindre la catégorie « autre ». Composée en moyenne de 75% d'hommes et presque 60% de moins de 30 ans en région Midi-Pyrénées sur la période 1998-2005, la catégorie « autre » concentre certaines des caractéristiques morphologiques de la PCS ouvrier qui est à l'échelle de cette circonscription la plus masculine et la plus jeune avec environ 80% d'homme et 25% de moins de 30 ans au recensement INSEE de 1999. Il faut aussi compter sur le fait que les tués classés « autre » sont, en 2007 au niveau national, les plus représentés au sein des conducteurs dont le permis de conduire faisait défaut, 40,3%, était suspendu, 40,6%, ou périmé, 38,5%, lors de l'accident mortel. Ils sont également majoritaires parmi les conducteurs sous l'emprise de drogues ou de médicaments au moment de mourir au volant, 32,9%. Comme le confirme l'analyse détaillée des Procès Verbaux (PV) d'accidents mortels, la valeur faciale de ces tués sans statut socioprofessionnel cache des emplois d'exécution souvent précaires pour lesquels aucun code n'est prévu, comme les intérimaires, les apprentis, les stagiaires, les travailleurs en situation irrégulière ou non déclarée. On observe ainsi après Christian Baudelot et Roger Establet, citant Jean-Claude Chesnais, que l'isolement et le désarroi social touchant ces tués de la route pudiquement classés « autre », ressemble étrangement à celui des suicidés recensés à Paris au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle dans la catégorie « gens sans profession ou de profession inconnue<sup>2</sup> ». « Ce sont précisément les misérables que Victor Hugo peindra si admirablement<sup>3</sup> » qui composent cette catégorie socialement indéterminée de suicidés. Si la misère ne protège pas du suicide — contrairement à ce qu'affirmait Durkheim sans s'être interrogé sur le contenu social de la catégorie « gens sans profession ou de profession inconnue » (qui affiche entre 1861 et 1865 le taux de suicide par groupe professionnel le plus élevé) — elle n'est pas non plus, 140 ans plus tard, un rempart contre la mortalité routière. Les fonctionnaires de police comme les gendarmes indiquent lors des entretiens que les accidentés ni identifiés, ni réclamés, sont fréquemment des personnes célibataires n'ayant souvent plus aucun contact avec leur famille, ni d'éventuels amis. L'addition de certaines caractéristiques collectives de chaque tué détache donc la mortalité routière du seul hasard des destins personnels pour l'inscrire dans l'ordre des

probabilités ou des destins collectifs. La catégorie des ouvriers présente, en effet, des taux de mortalité relativement stables, de l'ordre de 16,8% à 22% entre 1998 et 2005 en région Midi-Pyrénées (pour 12,2% de la population de 15 ans et plus de la région). L'accident comme représentation mentale (autrement dit comme catégorie de pensée) et comme mode d'exposition public de l'enjeu apparaît dès lors, au sens statistique, comme la manifestation d'un arbitraire social qui universalise le rapport d'une minorité au problème et ce faisant masque la mortalité routière ordinaire. Celle-ci, celle des plus démunis, est nettement plus probable — c'est-à-dire moins accidentelle ou aléatoire — que celle impliquant les membres des catégories socioprofessionnelles supérieures. Pendant que les ouvriers et les plus « démunis » meurent dans l'indifférence politique — près d'un conducteur tué sur deux en 2007 (45,8% si l'on cumule les effectifs des catégories « autre » et « ouvrier ») — le fait social n'est pas publiquement construit comme un problème.

## Un problème en apesanteur du social

- 4 Ce qui est publiquement construit comme le problème de la « sécurité routière » semble, au tournant des années 2000, sans lien ou presque avec la réalité sociale des décès routiers. La question des accidents de la circulation devient, en effet, le 14 juillet 2002, avec le problème du cancer et celui du handicap, une priorité du quinquennat présidentiel. Si la tentation est alors grande d'attribuer l'augmentation brutale du nombre de reportages (ou sujets) diffusés sur la « sécurité routière » dans les journaux télévisés du soir, à son seul accès au rang d'enjeu prioritaire aux côtés du « cancer » et du « handicap », les déclarations politiques en général, et présidentielles en particulier, peinent à rendre compte de l'essor journalistique des problèmes de santé publique. Malgré une valeur politique identique, le problème des accidents de la circulation fait l'objet en 2002 d'environ six fois plus de sujets que celui du cancer, pourtant annuellement responsable de près de vingt fois plus de décès. La « cause » présidentielle n'explique pas tant l'adhésion collective des journalistes, pour l'essentiel déjà mobilisés (ou prêts à le faire), qu'elle met en relief l'amélioration de la communication des institutions publiques. Les savoirs faire liés à la communication sont, en effet, mieux maîtrisés au sein de l'administration et des instances en charge de communiquer sur ce problème public (associations, forces de l'ordre, etc.). Dès la fin des années 1990, le problème est graduellement mis en correspondance par l'État et ses services aux exigences, notamment économiques, du travail journalistique. La médiatisation de l'enjeu exerce, ainsi, des effets sur le travail administratif, notamment en accélérant la production des données officielles au détriment de leur finesse ou en accentuant la violence des campagnes de prévention, malgré les réticences provoquées par ce registre sur les téléspectateurs. En retour, les institutions conduites à communiquer sur cette politique publique parviennent plus régulièrement à imposer aux journalistes des problématiques individualisantes en conformité avec une vision positive de leurs activités. Autrefois couvert par les spécialistes de l'automobile, le problème est, quelques mois avant le positionnement présidentiel, déjà principalement traité par de nouveaux journalistes généralistes, nettement moins liés au microcosme des constructeurs et plus proches des sources officielles, notamment des forces de l'ordre. Le traitement journalistique de l'enjeu fonctionne alors, à partir de 2002, comme un rappel à l'ordre « social » adressé aux téléspectateurs : les forces de l'ordre deviennent au

milieu des années 2000 la première catégorie d'agents visibles dans les reportages, loin devant les automobilistes. Corrélativement, la rubrique des faits-divers, la plus ajustée à la seule dénonciation des comportements individuels de conduite, s'impose assez largement dans les journaux télévisés, comme un principe d'exposition dominant de l'enjeu dans le traitement de plus du quart des sujets diffusés entre 1995 et 2005, au détriment de l'information politique notamment. À l'arrivée, les transformations de la répartition des personnes interviewées dans les sujets ou de l'inscription de l'enjeu dans le rubricage journalistique aboutissent à fermer l'entrée des dimensions sociales et politiques du problème au champ journalistique. Les explications plus collectives et structurales du problème (qui, par exemple, prendraient mieux en compte la distance séparant les scènes professionnelles et résidentielles ou encore les choix effectués dans l'arbitrage entre différents modes de transports), ne sont pas ajustées aux logiques médiatiques dominantes de la simplification et de la proximité. À l'instar du suicide, la tendance à ce que seuls les accidents extraordinaires (par leurs auteurs ou leur gravité) soient rapportés dans les faits divers des journaux télévisés occulte l'actualité plus ordinaire du fait social. L'accident mortel le plus fréquent, celui survenant en rase campagne et impliquant un ou des jeunes ruraux issus des milieux populaires, n'est pratiquement jamais appréhendé par les chaînes nationales de télévision. Dans la mesure où les accidents restitués dans les journaux télévisés ont essentiellement lieu sur autoroute ou en milieu urbain, seuls les aspects les moins représentatifs du problème deviennent médiatiques. Ainsi, les journaux télévisés du soir de TF1 et France 2 contribuent fermement à maintenir le problème des accidents de la circulation en apesanteur du social et du politique. Les représentations dominantes de la mortalité routière, médiatisées par les journalistes ou par les spots de communication publique, sont socialement improbables, comme aveugles à ses causes sociales. L'enjeu n'est rendu visible par le pouvoir politique que sous une forme globale, vidée de son contenu social, au prisme de la seule responsabilité personnelle du conducteur.

## Les représentations individuelles du problème

- 5 De leur côté, lorsqu'on les interroge par entretiens ou par questionnaires, les conducteurs dénoncent prioritairement leur prochain ou considèrent que l'accident n'arrive qu'aux autres, mais pas indifféremment. Ils réinterprètent leur conduite et la « sécurité routière » en fonction de leurs rapports pratiques à l'enjeu, lequel diffère sensiblement selon leurs caractéristiques tant sociales que culturelles. Les représentations du problème sont hiérarchisées en fonction des habitudes de conduite des conducteurs, c'est-à-dire des dispositions routières qu'ils doivent à leur position sociale. Le point de vue des individus sur les causes du problème est, ainsi, doublement préconstruit. D'un côté, celui de l'offre publique de représentations, par le discours dominant, qui maintient fermement le regard dans l'horizon de la responsabilité individuelle des accidents, et de l'autre par les dispositions socialement acquises et situées à la conduite qui divisent l'espace mental des conducteurs parce qu'elles les divisent en pratique. Les lectures de l'enjeu varient ainsi en fonction de ceux à qui il bénéficie et conduisent les individus à contester prioritairement ceux dont ils sont les plus éloignés socialement plutôt que l'inégalité devant l'accident de la circulation.

## Conclusion

- 6 La sociologie des accidents de la route en dit sans doute plus sur les raisons collectives d'exister au sein des différentes catégories sociales que sur la mortalité qui lui est liée elle-même. La crise financière mondiale et la montée du chômage qui lui est corrélée, la concurrence accrue entre les travailleurs, la dégradation de l'emploi et plus généralement la conjoncture économique internationale ne sont pas sans incidence sur le volume et la distribution des décès routiers qui surviennent dans les campagnes françaises et vraisemblablement aussi dans celles d'autres pays comparables. Alors que les classes populaires sont celles qui se déplacent le moins dans le concert de la mondialisation des échanges, elles sont paradoxalement celles qui meurent le plus de leurs trajets quotidiens.
  - 7 Notre vision du « progrès », notamment social, sommairement représentée à travers le Produit Intérieur Brut (PIB), serait sans doute bouleversée si était intégré aux indicateurs de croissance, classiquement admis, ce qu'ils n'ont pas été construit pour dire : la qualité de vie, la santé, le respect de l'environnement et pourquoi pas la sécurité des déplacements et des modes de vie. Si l'entreprise reste, pour l'heure, hélas tributaire du découpage en PCS institué par l'INSEE (c'est-à-dire d'opérations taxinomiques pensées dans une finalité bureaucratique et propre à la statistique publique française <sup>4</sup>), il semble pertinent de compléter, sinon dépasser, l'explication du social par le hasard, l'accident ou les seules différences individuelles.
- 

## NOTES

1. Sur l'homologie entre la jeunesse rurale décrite par Nicolas Renahy et la territorialisation de l'accident modal en rase campagne voir N. Renahy, *Les gars du coin*, Paris, La Découverte, 2005, p. 17-30.
2. Christian Baudelot, Roger Establet, *Suicide. L'envers de notre monde*, Paris, Seuil, 2006, p. 187.
3. Sur ce point voir Jean-Claude Chesnais, *Histoire de la violence*, Paris, Editions Robert Lafont, 1981, p. 237.
4. Sur la genèse de l'appareil statistique français voir Alain Desrosières, *La politique des grands nombres. Histoire de la raison statistique*, Paris, La Découverte, 2000 (deuxième édition).