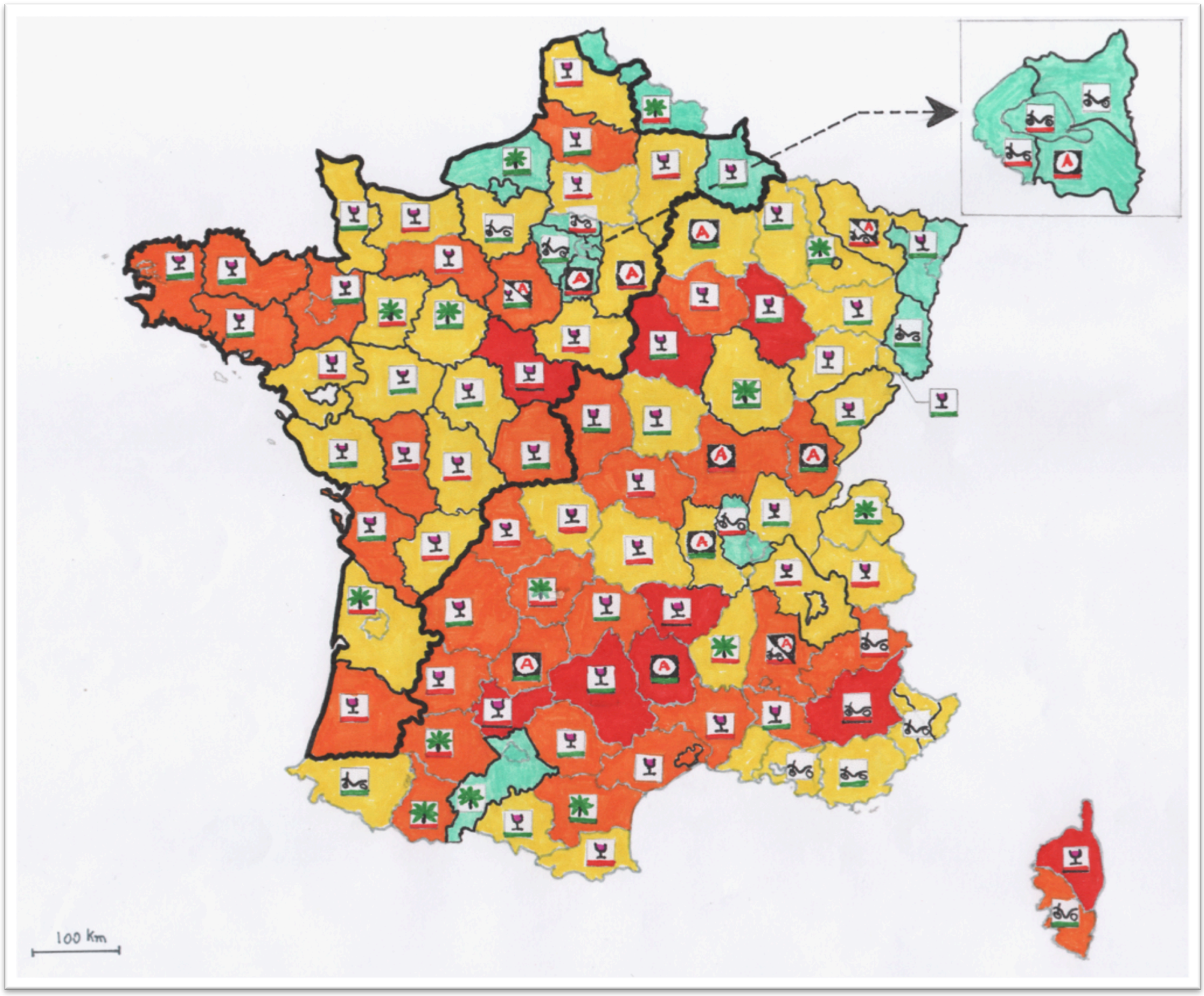
Mourir sur les routes de France, #fatalité ?



Guadeloupe

Martinique

Nouvelle-Calédonie

Guyane

La Réunion

Mayotte

Lire la carte: La Corse du Sud a connu en 2015 un nombre d'accidents mortels importants (92 tués pour un million d'habitants). 36% de ces accidents mortels, impliquaient un 2 roues à moteur. Mais, le nombre d'accidents en Corse du Sud a baissé entre 2014 et 2015. Le nombre de gendarmes présents dans le département est supérieur à la moyenne nationale (1 gendarme pour 920 hab.).

Des campagnes plus mortelles...

En morts pour 1 million d'hab.

- Moins de 40
- Entre 40 et 70
- Entre 70 et 100
- Plus de 100

... avec des causes bien identifiées

1ère cause de mortalité

- Alcool
- Drogue
- 2 Roues moteurs
- Jeunes conducteurs

Une évolution inégale selon les départements...

Evolution 2015/2014

- Baisse des accidents mortels
- Hausse des accidents mortels
- Accidentalité équivalente (-/+ 1%)

... avec un ouest moins pourvu en gendarmes

Effectifs au 31/12/2012

Départements

- Un gendarme pour moins de 920 hab.
- Un gendarme pour plus de 920 hab.

Métropoles

- Un policier pour moins de 250 habitants
- Un policier pour plus de 250 habitants

Sources: *Bilan de la sécurité routière 2015*, ONISR ; *Projet de loi de finances 2014*, Assemblée Nationale, Tome XIII - Sécurité

Carte réalisée par la classe de 1ère L, 2016-2017, Lycée Ferdinand Fabre, Bédarieux (34) sous la dir. de M. Tristan Chambon

Méthodologie

Le concours de cartographie est organisé par le Commissariat général à l'égalité des territoires. Nous voulions donc observer, avec cette classe de 1ere L, les inégalités territoriales à travers un thème spécifique: la sécurité routière.
L'aspect préventif du sujet a été un élément important dans son choix: la classe de première est constituée de jeunes hommes et femmes qui vont passer le permis d'ici peu. C'est aussi une catégorie surreprésentée dans les accidents de la route.
C'est, enfin, un sujet majeur de société (plus de 3000 morts/an).
Nous profitons ici de ce propos explicatif pour souligner la réelle qualité des statistiques de l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière), précises et nombreuses.

Un apport pédagogique et didactique important

La classe de 1ère L était divisée en groupes de deux élèves. Chaque groupe gérait une (nouvelle) région.
En terme pédagogique, la construction de la carte a constitué un éveil important à la nouvelle organisation territoriale française (dont les nouvelles régions et les métropoles). Cela nous a aussi permis de nous initier aux bases de la cartographie ainsi qu'à la spécificité du raisonnement géographique avec une analyse multiscalaire permanente. De même, cela permet aux lycéens d'apprendre sans en avoir forcément conscience . Etre en contact régulier avec une carte, des noms de départements, de villes, permet un apprentissage certain, sans le côté, parfois contraignant, du cours classique.
La recherche de statistiques sur la sécurité routière nous a aussi permis de réfléchir à la qualité des sources sur Internet. Des sites de journaux de la presse nationale, pourtant réputés, publient parfois des données fausses ou datées.
La recherche de statistiques probantes nous a, aussi, mené à limiter le champ des possibles. Par exemple, nous n'avons pas pu trouver la statistique de la route la plus "meurtrière", la plus dangereuse par département.

Hypothèses de départ

Nous avons rapidement fait le choix de la proportion (Nombre de décès dans un accident de circulation pour un million d'habitants) pour éviter de voir que les départements les plus peuplés sont aussi ceux où se déroulent le plus d'accidents mortels. Cela a pû entraîner une surreprésentation des départements les moins peuplés, nous en sommes conscients.

Une des hypothèses de départ était que nous constaterions plus de décès dans les territoires les moins pourvus en forces de l'ordre. La recherche nous a permis de déduire que cette hypothèse est erronée. Mais, cela nous a permis de voir que l'Ouest et le centre-Nord de la France, à de très rares exceptions (le département de l'Oise par exemple) possèdent beaucoup moins de forces de l'ordre que le reste du territoire. Nous sommes dans l'incapacité de comprendre pourquoi (mais si vous avez une réponse, nous serions très intéressés!).

Des spécificités territoriales importantes

La configuration structurelle est un facteur déterminant: les territoires ruraux (Massif central, Bretagne, le département de l'Yonne) sont les plus exposés au risque d'accidents, mortels (la précision est importante). Notre hypothèse explicative réside dans la configuration du réseau routier (plus étroit, moins éclairé, plus propice à la circulation animale, délais d'arrivée des secours plus longue) dans les territoires ruraux.
A l'inverse, la relative sécurité de l'Ile-de-France nous est apparue surprenante. Nous avons compris ce résultat, comme le pendant inverse, "en creux", de l'accidentalité en territoires ruraux. L'infrastructure routière y est plus large, mieux éclairée, avec une fraction importante de 2X2 voies et autoroutes, qui empêchent les accidents liés aux véhicules qui doublent, une accessibilité plus rapide pour les premiers secours.
Cela étant dit, l'Ile-de-France connaît une mortalité importante des véhicules 2 roues moteurs tout comme le Sud-Est de la France. Cela ouvre des perspectives intéressantes au niveau de la prévention sur ces territoires (pendant la formation au permis 2 roues par exemple) et de la répression (une vigilance accrue sur la qualité des pneus ou les comportements à risques, comme remonter les files de véhicules par la voie centrale).
De manière plus générale, dans les départements où existe une métropole, souvent plus urbanisés, la part des accidents mortels impliquant des 2 roues moteurs est suffisamment significative pour être signalée.

Quelques spécificités régionales apparaissent, confirmant parfois tragiquement certains clichés.
La Bretagne connaît une accidentalité mortelle importante. Dans les quatre départements qui la constituent, l'alcool est systématiquement la première cause identifiée dans les accidents mortels.
Dans le Sud-Ouest de la France, nous avons constaté une surreprésentation de victimes d'accidents de la route mortels, sous emprise de drogues (Aude, Gers, Hautes-Pyrénées, Haute-Garonne).
Les départements à l'Est de Paris (Seine-et-Marne, Marne, Essonne, Val-de-Marne) souffrent aussi d'une accidentalité marquée des jeunes conducteurs. Nous sommes dans l'incapacité de fournir une réponse convaincante quant aux causes. Ici encore, nous sommes dans l'attente d'explications convaincantes ! Notons tout de même que le travail de cartographie ici effectué, laisse une quantité importante de portes ouvertes à d'autres recherches, plus fines, plus élaborées.
A l'exception de la petite île de Mayotte, les DROM souffrent d'une accidentalité mortelle importante. Les accidents mortels impliquant des deux-roues se situent à des niveaux très élevés (systématiquement supérieur à 35%)
De manière plus générale, l'alcool demeure le premier facteur causant des accidents mortels.
Le message, pourtant maintes fois répété, des effets désastreux de la conduite sous état alcoolisé, n'imprègne malheureusement pas toute la population.

La classe de 1ère L, promotion 2016-2017, Lycée Ferdinand Fabre, Bédarieux (34) / M. Tristan Chambon