

L'ENRACINEMENT SOCIAL DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

Matthieu Grossetête

Le Seuil | « Actes de la recherche en sciences sociales »

2010/4 n° 184 | pages 38 à 57

ISSN 0335-5322

ISBN 9782021030297

Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://www.cairn.info/revue-actes-de-la-recherche-en-sciences-sociales-2010-4-page-38.htm>

!Pour citer cet article :

Matthieu Grossetête, « L'enracinement social de la mortalité routière », *Actes de la recherche en sciences sociales* 2010/4 (n° 184), p. 38-57.
DOI 10.3917/arss.184.0038

Distribution électronique Cairn.info pour Le Seuil.

© Le Seuil. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION
(standard 2002)

IDENTIFIANT		ETABLISSEMENT		INDICATEUR DE PROVENANCE	
1 - Code national	2 - Code de police de Paris	3 - CCF	4 - PAF	5 - Sécurité Publique	6 - Indicateur de provenance
18 19 20 21	22 23 24	25 26	27 28 29	30 31 32	33 34 35 36 37 38 39
1 - CARACTERISTIQUES		LOCALISATION		CONDITION ATMOSPHERIQUE	
LUMIERE Plein jour - 1 Crépuscule ou aube - 2 Nuit sans éclairage public - 3 Nuit avec éclairage public non allumé - 4 allumé - 5		LOCALISATION Hors agglomération - 1 En agglomération - 2 En agglomération - 3 En agglomération - 4 En agglomération - 5 En agglomération - 6 En agglomération - 7 En agglomération - 8 En agglomération - 9		Normale - 1 Pluie légère - 2 Pluie forte - 3 Neige - grêle - 4 Brouillard - Fumées - 5 Vent fort - tempête - 6 Temps détrempé - 7 Temps détrempé - 8 Autre - 9	
2 - LIEUX		REGIME DE CIRCULATION		ETAT SURFACE	
A sens unique - 1 Bidirectionnelle - 2 A chaussées séparées - 3 Avec voies d'échange variable - 4 Lettre indice: A Bis - 2/B Ter - 3/C etc. Numéro ou Fimato ...		A sens unique - 1 Bidirectionnelle - 2 A chaussées séparées - 3 Avec voies d'échange variable - 4		1 - Normale 2 - Mouillée 3 - Flaques 4 - Inondée 5 - Enneigée 6 - Boue 7 - Verglacé 8 - Corps gras - Huile 9 - Autre	
3 - VEHICULES		APPARTENANT A		OBSTACLE FIXE HEURTE	
01 - Bicyclette 02 - C.V. < 50 cm3 03 - Vélo + 50 cm3 04 - Scooter < 50 cm3 05 - Motos > 50 cm3 06 - Motos > 125 cm3 07 - Scooter > 125 cm3 08 - V.L. seul 09 - V.L. avec (1,5T < PTAC < 3,5T) 10 - V.L. avec (3,5T < PTAC < 7,5T) 11 - Tracteur agricole 12 - Tracteur agricole 13 - P.L. seul (1,5T < PTAC < 3,5T) 14 - P.L. + remorque 15 - P.L. + remorque 16 - Tracteur routier seul 17 - Tracteur routier + semi remorque 18 - Autobus 19 - Camion 20 - Camion 21 - Camion 22 - Camion 23 - Camion 24 - Camion 25 - Camion 26 - Camion 27 - Camion 28 - Camion 29 - Camion 30 - Camion 31 - Camion 32 - Camion 33 - Camion 34 - Camion 35 - Camion 36 - Camion 37 - Camion 38 - Camion 39 - Camion 40 - Camion 41 - Camion 42 - Camion 43 - Camion 44 - Camion 45 - Camion 46 - Camion 47 - Camion 48 - Camion 49 - Camion 50 - Camion 51 - Camion 52 - Camion 53 - Camion 54 - Camion 55 - Camion 56 - Camion 57 - Camion		1 - Conducteur 2 - Propriétaire 3 - Propriétaire consentant 4 - Administration 5 - Entreprise		01 - Véhicule en stationnement 02 - Autre 03 - Glissière métallique 04 - Glissière béton 05 - Autre glissière 06 - Bâtiment, mur, pile de pont 07 - Support signalisation verticale 08 - Poste d'appel d'urgence 09 - Poteau 10 - Mobilier urbain 11 - Ilot, refuge, borne haute 12 - Bordure de trottoir 13 - Fossé, talus, paroi rocheuse 14 - Autre obs. fixe sur chaussée 15 - Autre obs. fixe sur trottoir ou accotement 16 - Sortie de chaussée sans obstacle	
4 - USAGERS		VEHICULE SPECIAL		CHOC INITIAL	
1 - Conducteur 2 - Passager 3 - Piéton 4 - Piéton en roller ou en trottinette		1 - Taxi 2 - Ambulance 3 - Pompier 4 - Police - Gendarmerie 5 - Transport scolaire 6 - Matières dangereuses 7 - Autre		1 - Avant 2 - Avant droit 3 - Avant gauche 4 - Arrière 5 - Arrière droit 6 - Arrière gauche 7 - Coté droit 8 - Coté gauche 9 - Chocs multiples (tonneaux)	
5 - DROGUE		PERMIS DE CONDUIRE		MANOEUVRE DU PIETON	
1 - Non fait 2 - Impossible 3 - Refusé 4 - Positif pour au-1 produit tous produits 5 - Négatif pour tous produits 6 - Résultat non connu (pour prise de sang) 7 - Autre		1 - Valable 2 - Périé 3 - Suspendu 4 - Conduite en auto-école 5 - Catégorie non valable 6 - Défaut de permis 7 - Conduite accompagnée		1 - Non fait 2 - Impossible 3 - Refusé 4 - Positif pour au-1 produit tous produits 5 - Négatif pour tous produits 6 - Résultat non connu (pour prise de sang) 7 - Autre	
6 - INFRACTIONS		PERMIS DE CONDUIRE		INFRACTIONS	
1 - Non fait 2 - Impossible 3 - Refusé 4 - Positif pour au-1 produit tous produits 5 - Négatif pour tous produits 6 - Résultat non connu (pour prise de sang) 7 - Autre		1 - Valable 2 - Périé 3 - Suspendu 4 - Conduite en auto-école 5 - Catégorie non valable 6 - Défaut de permis 7 - Conduite accompagnée		1 - Non fait 2 - Impossible 3 - Refusé 4 - Positif pour au-1 produit tous produits 5 - Négatif pour tous produits 6 - Résultat non connu (pour prise de sang) 7 - Autre	

BULLETIN D'ANALYSE d'un accident corporel de la circulation (BAACC).

L'enracinement social de la mortalité routière

Aucun chiffre officiel en France n'établit de corrélation entre le fait de mourir sur la route et le milieu social alors que ce lien existe pourtant bel et bien. La remarquable absence de données publiques sur la profession des tués de la route entretient l'idée, largement reçue, que perdre la vie ou se blesser au volant serait lié au seul hasard des déplacements individuels et que nous serions, à l'exception des jeunes hommes, tous égaux devant cette cause de mortalité prématurée. Les décès routiers résulteraient des différences d'aptitudes individuelles à la conduite et se distribueraient de manière aléatoire. Le discours des services de l'État nous convainc, ainsi, que la responsabilité de l'accident relève de la faute personnelle du conducteur.

Si la statistique susceptible de dévoiler des différences de classe a peu de chance d'être produite par l'État et ses services – *a fortiori* dans une société égalitaire qui aspire à leur disparition – les rares chiffres sur les inégalités sociales de santé montrent pourtant que nous ne sommes pas égaux face à la mort, y compris lorsque le décès est évitable¹. « Tout se passe, comme si les catégories les plus favorisées, dont les membres ont été les derniers essentiellement pour des raisons économiques à posséder une automobile, payaient une propension extrêmement forte aux accidents leur accession tardive à ce type de bien² », observe Luc Boltanski en 1975, lorsque environ 15 000 personnes en moyenne perdaient

chaque année la vie sur les routes de France. Qu'en est-il 35 ans plus tard alors qu'en 2009 on regrette 4 262 morts et que dans le même temps le nombre de véhicules en circulation et les distances parcourues n'ont pas cessé d'augmenter ?

Les décès routiers saisis par l'État

Bien qu'elle soit collectée par les forces de l'ordre (Police, Gendarmerie ou Compagnie républicaine de sécurité) lors d'un accident mortel de la circulation, la Profession et catégorie socioprofessionnelle (PCS) des tués de la route est absente des analyses statistiques publiées dans les bilans mensuels et annuels de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), l'institution en charge de mesurer les conséquences sanitaires du problème. La catégorie socioprofessionnelle des accidentés est pourtant intégrée parmi les variables à renseigner dans les relevés d'accidents en 1968 avant d'être supprimée en 1976 pour ensuite réapparaître en 1993³. Néanmoins, la profession des accidentés de la route ne semble pas être considérée comme une information prioritaire. En effet, la catégorie des cadres moyens, abandonnée par l'INSEE en 1982, est toujours d'usage actuellement dans la nomenclature socioprofessionnelle des Bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAACC). De manière similaire,

1. Sur les convergences possibles du raisonnement sociologique avec celui des épidémiologistes, voir Monique Kaminski, Thierry Lang et Annette Leclerc, *Inégaux face à la santé*, Paris, La Découverte,

2009, p. 162.

2. Luc Boltanski, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1(2), 1975, p. 42.

3. Fabrice Bardet et Steve Bernardin, « Statistiques et expertises de la sécurité routière. Une comparaison France-États-Unis », Rapport définitif édité par l'École nationale des travaux publics de l'État,

2006, p. 126. On peut se demander pourquoi la PCS des accidentés est collectée si les données que cette variable permet de produire ne sont pas publiées ?

la classification socioprofessionnelle adoptée dans les années 1970 donnait lieu à des catégories parfois improbables mêlant l'élève au chômeur, l'agriculteur à l'artisan ou isolant les conducteurs de véhicules personnels et de poids lourds. La persistance de la catégorie « conducteur professionnel » constitue, à cet égard, un « investissement de forme⁴ » significatif du poids de certaines équivalences héritées de la culture professionnelle des ingénieurs des Ponts et Chaussées au sein de laquelle la représentation statistique du problème des accidents de la route s'est forgée⁵.

De leur genèse institutionnelle liée aux métiers de l'équipement, les indicateurs officiels de mortalité routière gardent la marque d'un attachement disproportionné à décrire la scénographie de l'accident. Chaque tué fait, ainsi, l'objet d'un enregistrement statistique prenant en compte plusieurs dizaines de rubriques liées aux caractéristiques du lieu de l'accident (luminosité, conditions atmosphériques, type de collision, etc.), à l'infrastructure (type de route, nombre de voies, régime de circulation, état de la chaussée, etc.), au véhicule (type de véhicule, sens de circulation, assurance, obstacles heurtés, point de choc, etc.), ou à la conduite de l'individu (état du permis de conduire, alcoolémie, drogue, médicaments, type de trajet effectué, etc.), contre seulement trois variables sociographiques : le genre, l'âge et la PCS [voir encadré « **Bulletin d'analyse d'un accident corporel de la circulation (BAACC)** », p. 38]. Parce qu'elle n'est pas envisagée comme ce qui compte pour comprendre l'accident dans la culture professionnelle des fonctionnaires de l'équipement, la PCS est une variable secondarisée, noyée au sein d'un flot d'indicateurs quasi-exclusivement destinés à satisfaire les exigences professionnelles des ingénieurs, des assureurs, des forces de l'ordre ou du personnel politique, par et pour qui les BAACC ont été pensés.

Les raisons de ne pas rendre visibles les aspects sociaux de l'accident de la route sont également d'ordre politique. Le risque de stigmatisation qui accompagne toute intervention différenciée de l'État dans une société qui se veut égalitaire contribue, en effet, à laisser la question de l'inégalité devant l'accident dans l'angle mort de la statistique publique, comme le souligne le secrétaire général de l'ONISR, ingénieur des Ponts et Chaussées de formation, en poste de novembre 1999 à septembre 2009.

« En France, c'est politiquement incorrect de parler de cela [...], vous voyez tout le temps que les noirs, les hispanos, la sécurité routière suivant la race comme aux États-Unis, c'est pas possible

en France. Ce sont des règles, c'est une idéologie au sens péjoratif, la laïcité et autre, la France, la République une et indivisible et la CNIL (Conseil national informatique et liberté) ne laisse pas ces données d'ordre personnel [...]. Deuxième chose on a des outils limités, on a que la première catégorie de la CSP, pour faire plus ça serait très compliqué surtout de le demander aux forces de l'ordre [...]. On voit un frémissement, chômeurs, sans papiers, sans permis, sans assurance. Il ne faut pas, de toute façon ça sera délicat à faire. Pour le moment, ce n'est pas une chose prioritaire [...]. De toute façon ça n'a rien de nouveau parce que dans tous les domaines de santé, on sait que ce sont les riches qui se soignent mieux, non pas seulement parce qu'ils ont de l'argent mais parce qu'ils sont attentifs, c'est les gens éduqués qui vont être tout de suite à l'affût du fait qu'il faut pas faire ci ou pas faire ça, ce sont des différences sociales ça. » [Entretien avec le secrétaire général de l'ONISR, avril 2005].

De la distance séparant les bassins d'emplois des zones résidentielles, à l'état des routes, en passant par l'inégale sécurisation des véhicules et des infrastructures, ou ne serait-ce qu'en raison des rentrées d'argent public engendrées par l'implantation des radars automatiques, le problème ne peut être montré sous un jour trop social. La seule dénonciation des comportements individuels de conduite s'impose alors comme une explication simple qui permet de laisser dans l'ombre les facteurs collectifs d'accidents [voir encadré « **Une inégalité connue mais non reconnue** », p. 42-43]. D'autres conceptions possibles du problème subsistent au sein de l'administration. Obligés de « faire avec », sans pour autant qu'ils soient tous dupes des facteurs sociaux de mortalité routière, les agents de l'État sont contraints par des logiques diverses et différemment orientées, comme peut l'évoquer le responsable du bureau de l'éducation routière de la Direction à la sécurité et à la circulation routière (DSCR).

« Tout se ramène au comportement ce qui paraît vrai en partie, mais c'est une excuse facile pour se décharger de certaines responsabilités. C'est tellement plus facile de dire qu'on est tous des mauvais conducteurs, c'est bien pour la communication. Dans une approche systémique, il n'y a pas que l'automobiliste qui est responsable, il y a celui qui a fait la route, la voiture, la réglementation, chacun contribue à l'insécurité routière. [...] Il y a aussi le système d'assurance qui fait que l'on cherche un responsable, tout est orienté dans ce sens là. » [Entretien avec le responsable du bureau de l'éducation routière de la DSCR, octobre 2005].

4. Laurent Thévenot, « Les investissements de forme », *Cahiers du CEE*, 1986, p. 21-71. 5. Concernant l'influence de la culture professionnelle des métiers de l'administration de l'équipement sur la mise en forme publique du problème des accidents de la circulation, voir Hélène Reigner, « L'idéologie anonyme d'un objet dépolitisé : la sécurité routière », *Sciences de la société*, 65, 2005, p. 125-143.

À moins d'entrer dans une politique de toute autre échelle en rupture avec les choix effectués depuis plusieurs décennies, la recherche et l'action publique sont enfermées dans un ensemble de contradictions qui ferment l'espace de l'investigation et les objets de recherche légitimes. Sans référence à la position occupée par les tués de la route dans l'espace social, la statistique institutionnelle des accidents de la circulation homologue ainsi auprès des responsables publics, des journalistes et des usagers, la conviction que la mortalité routière serait socialement indifférenciée.

Inégaux face aux accidents corporels de la circulation

Les relevés d'accidents constituent la base de l'information statistique mais aussi un objet préconstruit par et pour les nécessités administratives, dont celles de l'équipement. Parce que les conséquences sanitaires des accidents de la circulation sont uniquement présentés à travers le seul indicateur synthétique du nombre global de tués, les chiffres officiels mis à disposition du personnel politique et dispensés dans les médias d'information généraliste confondent des pratiques sociales hétérogènes impliquant des usagers de la route et des catégories de population distinctes : conducteurs, passagers et piétons d'une part, actifs et inactifs (dont les enfants) d'autre part. Il convient donc, pour retrouver l'unité d'analyse statistique pertinente des comportements, de considérer séparément ce qui relève de la conduite d'un véhicule (la plupart du temps motorisé mais pas seulement), de ce qui est de l'ordre de l'exposition passive aux accidents en tant que piéton ou passager. La conduite d'un véhicule est une pratique sociale, le fait de se déplacer à pied ou comme passager en sont d'autres.

La catégorie des conducteurs s'impose comme le niveau d'analyse adéquat sur un plan strictement comptable. Leur contribution aux décès routiers est, en effet, relativement stable puisqu'ils représentent chaque année environ 70 % des tués⁶ : 73 % en 2004

selon l'ONISR, 69 % en 2005 ou 70,6 % en 2006⁷ et de 60 % à 72,5 % parmi les collectivités locales analysées. Reconstruire la mortalité routière des seuls conducteurs isole la distribution des décès routiers de tous les circulants véhiculés morts dans un accident de la circulation. Ce choix statistique permet de rapporter le nombre de conducteurs tués au sein de chaque PCS aux effectifs de la population globale dont ils émanent : la population active de 15 ans et plus. On se donne alors les moyens, sans succomber à une mauvaise analyse « par la profession (du père) », de lier le caractère individuel de la conduite (routière) avec les dimensions collectives de l'existence, saisies par la PCS⁸ [voir encadré « Les ruses du comptage », p. 45].

Ainsi, dans le tableau 1 [voir p. 46], on doit lire en colonne que 3 239 conducteurs sont morts en France métropolitaine en 2007 et que 22,1 % d'entre eux étaient ouvriers alors qu'ils représentent 12,07 % de la population de 15 ans et plus⁹. Cette statistique élémentaire mesurant *a posteriori* les équivalences de contribution par classe aux décès routiers établit d'emblée un fait social remarquablement inaudible au regard des fonds alloués à la prise en charge de ce problème public : les groupes sociaux sont inégaux face aux accidents mortels de la circulation. Cette mortalité « d'exception¹⁰ » ne frappe pas au hasard et ne semble pas seulement résulter des aptitudes individuelles des conducteurs.

Les ouvriers sont, aux côtés des artisans (dans des proportions bien moindres) sur-représentés parmi les tués par accident de la circulation¹¹ alors que la catégorie des cadres supérieurs, professions libérales et chefs d'entreprise se caractérise par sa sous-mortalité routière. Le groupe des employés, hélas inséparables des cadres moyens, n'autorise qu'un examen partiel. La mortalité routière de cette catégorie sociale semble liée à la féminisation des employés¹². Tandis que les femmes représentent au niveau national 15,7 % des décès de conducteurs en 2007, ce taux passe à 24,5 % chez les « cadres moyens » et les employés¹³, contre 16 % chez les hommes.

6. Sauf cas rarissime (suicide, passager mal attaché), les décès routiers ne sont pas causés par les passagers ou les piétons (y compris en « roller » ou en « trottinette »). De plus, les passagers subissent souvent le même sort que le conducteur lorsque celui-ci est impliqué dans un accident mortel.

7. Ces chiffres proviennent des bilans annuels publiés par l'ONISR.

8. L'entreprise reste, hélas, tributaire du découpage en PCS institué par l'INSEE, c'est-à-dire d'opérations taxinomiques pensées dans une finalité bureaucratique et propres à la statistique publique

française. 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 [2^e éd.]. Rapporter un fait d'apparence aussi individuel à des facteurs collectifs n'est pas dénué d'implications pour la discipline elle-même, à l'heure de la raréfaction de l'usage de la catégorie sociale dans les enquêtes à vocation sociologique. Sur ce point, voir Emmanuel Pierru et Alexis Spire, « Le crépuscule des catégories socioprofessionnelles », *Revue française de science politique*, 58, 2008, p. 457-481.

9. Ces chiffres prennent en compte les conducteurs morts dans un délai de 30 jours après l'accident.

10. L'immense majorité des déplacements routiers ne produit aucun décès. Il existe un écart démesuré entre le nombre d'accidents mortels de la circulation et la population globale dont ils émanent. Le caractère exceptionnel des décès routiers est d'autant plus prononcé que le volume global des déplacements est important. Sur ce point, voir Christian Baudelot et Roger Establet, *Suicide. L'envers de notre monde*, Paris, Seuil, 2006, p. 251.

11. Les ouvriers affichent, également, au

niveau national en 2007, une sur-morbidité routière : 18,7 % des blessés avec hospitalisation et 19 % des blessés n'ayant pas fait l'objet d'une hospitalisation.

12. Alain Desrosières et Laurent Thévenot, *Les Catégories socioprofessionnelles*, Paris, La Découverte, 2002 [5^e éd.], p. 78.

13. Il semble hâti d'associer les employés aux professions intermédiaires à l'heure où les conditions sociales d'existence des premiers sont parfois plus dégradées que celle des ouvriers. Sur ce point, voir Louis Chauvel, *Les Classes moyennes à la dérive*, Paris, Seuil, 2006, p. 23-30.

Une inégalité connue mais non reconnue

On ne dispose pas en France de données nationales récentes sur l'incidence des décès routiers en fonction du milieu social. Les déterminants socioprofessionnels de la mortalité routière sont peu investis par les sociologues, en dehors du travail séminal de Luc Boltanski en 1975 qui constitue la première trace visible en France d'une inégalité dans les taux sociaux d'accidents graves ou mortels¹. Si la sociologie est restée assez silencieuse sur le sujet, d'autres disciplines, comme la démographie² ou l'accidentologie³, se sont prononcées sur la répartition des accidents de la circulation parmi les différents groupes sociaux sans pour autant que ces analyses puissent être généralisées compte tenu de la taille des échantillons retenus. Les chiffres les plus récents produits sur la base du volume annuel de tués de la route datent de 1997⁴. Bien qu'elles ne renseignent pas sur la constance dans le temps des taux sociaux de mortalité routière, ces données, également présentes dans le rapport triennal du Haut comité d'étude en santé publique⁵, indiquent que « les groupes ayant un risque d'accident de plus de 10 % sont d'abord la catégorie « autre » (17,5 %) puis dans l'ordre, les retraités (16,7 %), les agriculteurs (15,4 %), les ouvriers (15 %) et les chômeurs (13,4 %). Les cadres supérieurs, professions libérales et chefs d'entreprise connaissent le risque le plus faible (7,5 %). » Si les tués de la route sont encore, en France, relativement méconnus socialement, le profil des blessés, en revanche, est nettement mieux documenté. Ces études portant sur les lésions et leur gravité selon le milieu social reposent sur l'analyse de cohortes de blessés, comme celle constituée en 1995 dans le département du Rhône

à partir du recensement des personnes consultant, suite à un accident de la circulation, dans les services hospitaliers. Inscrites dans une perspective médicale, elles montrent, pour les accidents survenant dans le cadre du travail, « une augmentation régulière du taux d'incidence au fur et à mesure que l'on descend dans la classification socioprofessionnelle⁶ », ou encore que « les professions intermédiaires et les ouvriers ont respectivement 2,9 et 2,6 fois plus de risque d'avoir un accident de mission que les cadres⁷ ». À l'étranger, des études menées en Grande-Bretagne, en Suède, en Norvège, au Canada et aux États-Unis, où le problème est fortement constitué publiquement, semblent confirmer les tendances françaises puisqu'elles indiquent qu'un faible niveau d'éducation est associé à une forte implication dans les accidents de la circulation. Toutefois ces enquêtes utilisent des catégorisations contestables⁸. Par exemple, en Angleterre, les principales études disponibles ne concernent pas les conducteurs mais les piétons⁹ (alors que la mortalité de cette catégorie d'usagers est statistiquement marginale) ou bien reposent sur la comparaison des zones résidentielles les plus pauvres avec les plus riches du pays¹⁰. Aux États-Unis l'enquête la plus récente synthétise le niveau d'éducation avec l'origine ethnique¹¹ pour caractériser la position des accidentés dans l'espace social. Si elles s'en rapprochent, aucune de ces études ne permet donc d'appréhender la mortalité routière comme un fait social, c'est-à-dire comme un événement affecté par des régularités collectives objectives. Dès lors, les arguments qui contestent (parfois violemment) l'inégale répartition sociale des décès routiers ne craignent pas d'être contredit,

comme le montre cet extrait d'un rapport public : « À partir des seules statistiques accidentelles mentionnant le milieu social, constatant que si, de manière prévisible, la différence au niveau des accidents de la circulation n'était pas très importante en fonction du milieu social, nous avons proposé l'hypothèse suivante : la traversée de la crise d'adolescence et l'adoption des modes, des styles de vie adolescents aplanissent en quelque sorte les différences sociales ; tout se passe comme si les facteurs de risque s'équilibraient à l'adolescence, et le milieu ouvrier n'a pas le monopole des souffrances... Prenons l'exemple de la voiture : les jeunes de milieu défavorisé roulent peut-être plus souvent avec des véhicules en mauvais état, sans assurances (voire sans le permis), les jeunes de milieu favorisé roulent peut-être plus souvent avec ces "bombes roulantes" que sont dans leurs mains les modèles GTI, Turbo, de compétition¹². » Selon ce même auteur, l'accident de la circulation serait même justiciable de facteurs génétiques : « les parents pourraient transmettre un style de conduite à leurs enfants par l'ensemble des mécanismes génétiques, prénatals et environnementaux qui affectent la construction des traits de personnalité, tels que la recherche de sensations, l'agressivité, les styles attentionnels. Dans cette perspective, la recherche en sécurité routière devient une branche de la génétique du comportement¹³. » Ainsi, l'idée selon laquelle « les accidents de la route touchent toutes les classes de la société avec une prépondérance pour les jeunes¹⁴ » n'a pas besoin d'être prouvée pour être incontestée.

1. L. Boltanski, « Les usages sociaux de l'automobile... », art. cit., p. 41.
2. Pour une illustration, voir Claude Lévy, « Quelques caractéristiques de victimes blessées mortellement lors d'un accident de la circulation », *Population*, 41, 1986, p. 1074.
3. Pour une illustration, voir Marie-Ange Cambois et Hélène Fontaine, « Présentation d'une méthode de segmentation à partir de deux fichiers différents. Application à la sécurité routière », *Revue de statistique appliquée*, 4, 1980, p. 45.
4. Jean-François Ravaut et Pierre Mormiche, « Handicaps et incapacités », in Didier Fassin, Hélène Grandjean, Monique Kaminski, Thierry Lang et Annette Leclerc (dir.), *Les Inégalités sociales de santé*, Paris, La Découverte, 2000, p. 300.
5. Haut comité de la santé publique, *La Santé en France 2002*, ministère de l'Emploi et de la solidarité, janvier 2002, p. 180.
6. Jean-Bernard Henrotin, Emmanuel Fort et Martine Hours, *Accidents de la route en lien avec le travail (trajet et mission) en 2001. Étude descriptive à partir du registre des victimes des accidents de la route du département du Rhône*, Rapport INRETS n° 0503, janvier 2005, p. 46.
7. Marlène Bernard, Jean-François Chastang, Mireille Chiron, Sylviane Lafont, Emmanuel Lagarde et Marie Zins, *Accidents corporels de la circulation routière liés à l'exercice d'une profession. Étude au sein de la cohorte Gazel*, Rapport UMRESTTE n° 0502, janvier 2005, p. 23.
8. Pour une approche synthétique des travaux menés sur le sujet dans les pays pré-cités voir European Safety Council, *Social and Economic Consequences of Road Traffic Injury in Europe*, Bruxelles, 2007, p. 27-33.
9. Richard Anderson, Daniel Graham et Stephen Glaister, "The effects of area deprivation on the incidence of child and adult pedestrian casualties", *Accident Analysis and Prevention*, 37, 2005, p. 125-135 ; David Clarke, Pat Ward, Wendy Truman et Craig Bartle, "A poor way to die: social deprivation and road traffic fatalities", *Behavioural Research in Road Safety*, School of Psychology, University of Nottingham, 2008.
10. Ibrahim Mohamed Abdalla, Derek Barker et Robert Raeside, "Road accident characteristics and socio-economic deprivation", *Traffic Engineering and Control*, 38(12), 1997, p. 672-676.
11. Elisa Braver, "Race, Hispanic origin, and socioeconomic status in relation to motor vehicle occupant death rates and risk factors among adults", *Accident Analysis and Prevention*, 35, 2003, p. 295-309.
12. Jean-Pascal Assailly, *Revue de questions sur le continuum éducatif*, Rapport final convention INSERR-INRETS, 2005, p. 27.
13. Jean-Pascal Assailly, *Jeunes en danger*, Paris, Imago, 2007, p. 53.
14. Maryse Estherle-Hedibel, *La Bande, le risque et l'accident*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 11.

On se gardera d'analyses concernant certaines PCS qui ne peuvent être simplement rapportées aux effectifs de la population globale dont elles sont issues, telles que celle des retraités, des étudiants et des chômeurs qui représentent respectivement 4,3 %, 7,4 % et 15,4 % des morts impliquant un conducteur en 2007 au niveau national¹⁴. Les conducteurs appartenant à ces trois catégories ne peuvent être simplement définis par leur appartenance aux classes défavorisées, moyennes ou supérieures. L'exposition différentielle aux accidents de la circulation, repérée par Luc Boltanski dans les années 1970, ne semble donc pas seulement liée à l'accès plus tardif des conducteurs modestes à l'automobile ou à l'intensification du trafic. Malgré l'accumulation et la transmission collective des expériences de conduite, l'équipement des ménages en véhicules motorisés, ou encore la multiplication des campagnes de prévention et des politiques publiques, le statut ouvrier concerne encore quasiment le quart des conducteurs morts sur la route en 2007 [voir encadré « La distribution sociale des véhicules », ci-contre].

L'inégalité sociale face aux décès routiers se vérifie aussi à plus petite échelle, dans différents départements choisis de manière aléatoire. La diversité socio-spatiale des circonscriptions retenues démontre que la surmortalité routière des ouvriers établie au niveau national n'est pas liée à la plus importante contribution d'un ou plusieurs départements, ni à une tendance ponctuelle [voir tableau 2, p. 47]. Le tribut des ouvriers à la mortalité routière est particulièrement important dans les départements paupérisés et désindustrialisés du Nord et de la Moselle. Les disparités d'exposition sont, par ailleurs, particulièrement marquées en Haute-Garonne. Alors que les cadres supérieurs et les ouvriers ont un poids à peu près équivalent dans ce département, respectivement 9,3 % et 10,7 %, les premiers concentrent 3,8 % des décès routiers de conducteurs survenus entre 1993 et 2005, contre 19,8 % chez les seconds. Dans la mesure où le taux d'équipement en véhicule de chaque PCS est toujours inférieur à ses effectifs¹⁵ et parce que la contribution des femmes aux décès routiers est systématiquement inférieure à leur poids dans la population active, en particulier chez les ouvriers, ces deux représentations statistiques valent *a fortiori*.

De manière similaire, si depuis des décennies la surmortalité des « jeunes » a bien été mise en évidence par les entrepreneurs du problème, l'âge ne comprime pas, pour autant, les différences sociales. Les ouvriers sont les plus touchés par la surexposition à la mortalité routière des moins de 30 ans. Parmi les 1 241 conducteurs âgés de 15 à 29 ans morts sur la route en 2007, 28,5 % d'entre eux sont ouvriers. 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 qui ont été tués dans un accident de la circulation. La spécificité juvénile des décès routiers ne découle pas tant des propriétés biologiques de l'âge que de son arrimage social ; des caractéristiques morphologiques de la catégorie « ouvrier » qui est une PCS globalement jeune. Enfin, la surmortalité routière des classes populaires s'accroît si l'on considère les routines policières qui conduisent 23,7 % des conducteurs morts en 2007 à rejoindre la catégorie « autre ». Tous les accidentés n'ont pas la même probabilité que leur PCS échappe à l'enregistrement administratif des décès routiers.

En effet, aucune formation spécifique n'a été dispensée aux agents des forces de l'ordre pour appréhender cette tâche de collecte et de classement, souvent déclassée dans la hiérarchie des préoccupations policières. Le sous-enregistrement de la PCS, ou son renvoi à la catégorie « autre », est, de plus, contraint par certaines procédures administratives propres au travail policier qui ne laissent pas un temps nécessaire aux agents pour recueillir le peu d'informations d'ordre sociographiques engrammées dans les BAACC¹⁶. Le problème du codage socioprofessionnel des tués se pose également lorsqu'il s'agit d'enfants qui n'appartiennent de fait à aucune PCS et sont donc aussi classés dans cette catégorie floue et imprécise¹⁷. La contribution relativement constante de la catégorie « autre » à la mortalité des conducteurs, de l'ordre de 21 % à 31 % par an entre 1998 et 2005 dans la région Midi-Pyrénées, permet d'en savoir plus sur l'âge et le genre des tués qui la composent.

Constituée en moyenne de 75 % d'hommes (pour 82,8 % des tués codés « autre » en 2007 au niveau national) et de presque 60 % de moins de 30 ans en région Midi-Pyrénées, la catégorie « autre » concen-

14. La mortalité des piétons touche plus d'une fois sur deux un retraité en 2007. Par ailleurs, 36 % des retraités morts sur la route en 2007 l'ont été en position de piéton. La forte mortalité routière des retraités en position de piéton relativement aux autres PCS s'explique par le fait qu'ils conduisent moins ou plus du tout. D'autre part, ils sont, en raison de l'âge, plus fragiles vis-à-vis des accidents corporels, même légers. Compte tenu

du vieillissement de la population, la mortalité des retraités semble destinée à s'accroître.

15. Bien que les écarts soient faibles, le taux d'équipement en automobile de la catégorie des ouvriers est en 2004 au niveau national de 82,5 % ou de 76,5 % pour les employés et de 91,2 % chez les cadres supérieurs ou de 90,5 % au sein des professions intermédiaires d'après l'INSEE. Source : INSEE, Enquête perma-

nente sur les conditions de vie, 2004.

16. « Il y a quatre ou cinq ans, les procédures partaient à quinze jours, maintenant c'est un mois et demi, donc forcément, les statistiques partaient avant que nous on ait le temps d'instruire le dossier. Le temps que l'entourage de la victime qui n'habite pas la commune se manifeste, par exemple, on avait pas la PCS » explique ce policier [Entretien avec un agent de police du commissariat central

de Toulouse, janvier 2007].

17. Les enfants âgés de zéro à 14 ans représentent, par exemple, en région Midi-Pyrénées 2,9 % des tués codés « autre » entre 1998 et 2005. Bien qu'ils ne possèdent pas le permis de conduire, les enfants peuvent aussi mourir en position de conducteur lorsqu'ils ont, par exemple, un accident de la circulation en faisant du vélo.

Les ruses du comptage

Parce que seules les personnes mortes dans un délai de six jours après l'accident étaient comptées comme des tués de la route, les données officielles ont jusqu'en 2005 minorés la mortalité routière en France. Ce délai est désormais fixé à 30 jours conformément à la majorité des autres pays européens. Selon l'ONISR, « le nombre de 7 720 tués à six jours recensés au cours de l'année 2001 passe à 8 160 quand on considère les tués à trente jours¹. » Par ailleurs, certains accidents mortels sont parfois classés dans la catégorie « suicide » ou « malaise » et inversement. De plus, l'entourage du décédé ou d'éventuels témoins, qui interagissent parfois avec les forces de l'ordre, peuvent avoir intérêt à faire

rejeter ou non l'hypothèse du suicide (plus ou moins bien perçue socialement selon les milieux). Enfin, lorsqu'un conducteur meurt d'une crise cardiaque au volant, il est difficile de connaître l'origine réelle du décès. Par ailleurs, la mesure officielle du problème en vies sauvées par rapport à l'année précédente, n'est, pas dénué d'effets politiques. Parmi les multiples représentations statistiques possibles, le nombre d'accidents mortels, *de facto* inférieur au nombre de tués, pourrait constituer une autre unité de mesure et de présentation tout aussi pertinente du problème.

1. ONISR, « La qualité du fichier national des accidents », 3 mars 2003.

La distribution sociale des véhicules

On ne peut pas, à partir des BAACC, distinguer la variété des modèles (4X4 urbain, petite voiture, berline, break ou encore sportive) au sein d'une même catégorie de véhicules (véhicule léger, utilitaire, deux roues, poids lourd, etc.). Seule la contribution par PCS à la mortalité des deux roues peut être mesurée. En 2007, la catégorie « ouvrier » concentre au niveau national 29,9 % des conducteurs tués en cyclomoteur et 24,3 % en moto (derrière la catégorie « autre », 32,6 % et cadre moyen, employé, 25,4 %) alors que ces deux modes de transport représentent respectivement 5,8 % et 21,9 % des morts en deux roues. Par ailleurs, 20 % des ouvriers ayant fréquenté l'un des stages de récupération des points du permis de conduire organisés par l'Automobile club du Midi à Toulouse entre 2002 et 2005 (n = 559) roulent

dans une voiture de dix ans d'âge ou plus, contre seulement 3 % des cadres¹. À l'inverse 57 % des cadres possèdent une automobile dont la puissance est supérieure à 110 chevaux, pour 37 % d'ouvriers. Il faut également compter sur le fait que « les ouvriers ont érigé en principe de ne confier leur voiture au garagiste qu'en dernière extrémité, aussi bien pour les plus pauvres que pour ceux qui sont délivrés des soucis financiers² ».

1. Si l'âge du véhicule ne lui interdit pas d'être puissant, en règle générale, les voitures les plus anciennes sont souvent les plus dangereuses et les plus en danger. D'autre part, le taux de renouvellement du véhicule est, selon toute vraisemblance, plus important dans les catégories les plus dotées socialement qu'au sein des classes populaires.

2. Olivier Schwartz, *Le Monde privé des ouvriers*, Paris, PUF, 1990, p. 417.

Tableau 1

Répartition des tués par accident de la circulation selon la PCS et le type d'utilisateur en France métropolitaine en 2007 (%)

PCS BAACC	Conducteur		Passager	Piéton	Piéton en roller ou en trottinette	Total	Nombre de tués	Population de 15 ans ou plus (INSEE 1999)
	Total	Effectifs						
Non renseigné	0,1	3	100	0,2		17,8	824	
Agriculteur	0,6	18		0,2		0,4	19	1,09
Artisan, commerçant, profession indépendante	4,1	133		0,7		3	137	2,83
Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	2,9	93		1,5		2,2	101	5,41
Cadre moyen, Employé (+ profession intermédiaire)	17,3	560		2,9		12,5	576	13,34/ 9,85
Conducteur professionnel	2,2	70		0,9		1,6	75	
Ouvrier	22,1	717		7,4		16,4	758	12,07
Retraité	15,4	500		51,4	40	17	787	18,18
Chômeur	4,3	138		4,5	10	3,5	164	37,23
Étudiant	7,4	239		8,7	10	6,2	288	
Autre	23,7	768		21,6	40	19,3	891	
Total	100	3 239	100	100	100	100	4 620	100
Part des morts selon la catégorie d'utilisateur		70,1	17,7	11,9	0,2	100		
Nombre de tués		3 239	820	551	10	4 620		

Source : Tableau construit d'après les BAACC fournis par l'ONISR.

Tableau 2

Répartition des tués par accident de la circulation selon la PCS du conducteur et le département (%)

	Haute-Garonne 1993-2007		Calvados 1995-2005		Nord 1997-2005		Moselle 1996-2004									
BAACC	INSEE	BAACC	Population de 15 ans ou plus (INSEE 1999)	BAACC	Population de 15 ans ou plus (INSEE 1999)	BAACC	Population de 15 ans ou plus (INSEE 1999)	BAACC	Population de 15 ans ou plus (INSEE 1999)							
Non renseigné	3	38	2,4	14	7,1	68	2	13								
Agriculteur	0,9	12	0,8	6 689	1,5	9	1,6	8 735	0,4	4	0,5	10 653	0,6	4	0,5	3 980
Artisan	4,7	60	3,6	31 212	4,4	26	3,5	18 637	3,1	30	2,5	50 177	4,7	31	2,5	20 573
Cadre moyen, employé	16,6	212	14,5/16,3	142 476/126 516	13,3	78	11,2/16,3	86 481/59 356	15,5	148	11,4/15,2	308 921/232 703	15,8	104	11,3/15,8	132 189/95 021
Conducteur professionnel	2	26	1,9	11	1,9	11			2,4	23			4	26		
Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	3,8	49	9,3	80 720	1,9	11	5	26 651	3	29	5,3	107 491	3,3	22	4,5	38 042
Ouvrier	19,8	253	10,7	93 584	25,5	149	16,1	85 177	23,6	225	16,8	341 093	28,8	189	18,1	151 071
Autre	28,7	366	27,4	160	27,4	160			23,9	228			26,9	177		
Chômeur	5,1	65	25,7	224 439	7,1	41	24,2	128 081	7,2	69	29,5	600 231	4	26	28,7	240 388
Étudiant	0,5	6	0,7	4	0,7	4			0,8	8						
Retraité	14,8	189	19,1	166 440	13,9	81	22	116 420	12,9	123	18,8	383 353	9,9	65	18,6	155 602
Total	100	1 276	100	872 076	100	584	100	529 538	100	955	100	2 034 622	100	657	100	837 496

Source : Tableau construit d'après les BAACC fournis par les DDE.

Le contenu social de la catégorie « autre »

Pour rompre l'anonymat de la catégorie « autre » et entrevoir les trajectoires sociales de ces accidentés de la vie qui se finissent tragiquement sur la route, il faut revenir au premier stade de l'enregistrement administratif des décès routiers. En effet, les PV omettant de mentionner la PCS du ou des tués dépeignent, sans ménagement, des faits tragiques traduisant fidèlement la désaffiliation sociale, matérielle et symbolique de ces conducteurs mis en apesanteur de la stratification socioprofessionnelle¹.

« - Homme, 20 ans, profession non mentionnée, décédé hors agglomération en Ford Escort volée quelques jours plus tôt.

D'après les témoignages, ce jeune homme qui a deux demi-sœurs est né d'un deuxième mariage. Il est ballotté depuis le plus jeune âge entre ses deux sœurs, sa mère souffrant de problèmes psychologiques. Il ne tient pas un emploi, ni son apprentissage. Il est hébergé chez une ancienne voisine qui décide de l'aider. Il fait deux séjours à la clinique pour sevrage. Il retourne chez l'ancienne voisine ou ses "amis" continuent d'exercer une mauvaise influence sur lui. L'une des demi-sœurs est très étonnée que son frère ait volé une voiture, elle le qualifie de peureux et déclare qu'il a raté le code trois fois. La voisine entendue dit que la veille, il était déprimé, trouvait sa vie très dure. Elle dit qu'à l'évidence il avait manqué d'affection. Le fils de la voisine précise après avoir mené son enquête qu'un ami lui avait donné la voiture volée parce qu'il lui devait 20 euros, il ne savait pas qu'il n'était pas en mesure de conduire. »

« - Homme, 20 ans, célibataire, profession non mentionnée, alcoolémie positive, décédé en Peugeot 205. Les deux véhicules circulent dans le même sens

dans une descente, hors agglomération. Le véhicule accidenté roule à grande vitesse et double sur une ligne continue et des zébras un autre véhicule dans une courbe à gauche. Le conducteur perd le contrôle de son véhicule, percute deux murs de clôture puis est éjecté et trouve la mort sur une clôture grillagée, tandis que le passager, un mécanicien âgé de 21 ans, est blessé grièvement. Son véhicule rebondit sur la chaussée, percute l'autre véhicule et blesse légèrement son conducteur, un chauffeur routier de 61 ans.

Témoignage du passager, blessé grièvement, de l'autre véhicule : "Je me suis rendu avec ma voiture chez la victime. Nous sommes partis avec son véhicule à lui. Nous sommes allés sous un abribus où nous avons retrouvé des camarades. Au début nous étions six. Nous sommes partis acheter de l'alcool. Nous avons pris huit bouteilles de bière-vodka et trois litres de Desperados. Dans la voiture, il y avait déjà cinq bouteilles. Nous sommes repartis au village. Nous nous sommes rendus sur le parking du cimetière et nous avons consommé les bières et fumé du shit. Vers trois heures nous avons décidé de rentrer chez nous. Je suis remonté dans la 205 en tant que passager. Le conducteur a fait un démarrage sportif sans respecter les stops. Nous n'avons pas attaché les ceintures. Quand il a perdu le contrôle de la voiture, je lui ai dit de rouler doucement, mais c'était trop tard. Je me suis réveillé dans un jardin, j'avais mal aux jambes. Je me suis relevé et j'ai vu le conducteur de la voiture qui était dans un piteux état." »

1. Source : 104 PV d'accidents mortels dressés par les forces de l'ordre entre 2003 et 2004 (sur un total de 168 décès routiers durant cette période) en Haute-Garonne et rapportés tel quel.

tre certaines des caractéristiques morphologiques du groupe « ouvrier » qui est à l'échelle de cette circonscription le plus masculin et le plus jeune avec environ 80 % d'hommes et 25 % de moins de 30 ans¹⁸. Par ailleurs, 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 leur décès routier. Ils sont également majoritaires parmi les conducteurs sous l'emprise de drogues ou de médicaments avant de mourir au volant, 32,9 %. Comme le confirment les PV d'accidents mortels, les tués classés « autre » le sont parce qu'ils occupent des emplois d'exécution souvent précaires pour lesquels aucun code n'est prévu (ni donc mis à disposition des agents sur le terrain contraint de les renvoyer à leur indétermination sociale), comme les intérimaires, les apprentis, les stagiaires (également les étudiants qui étaient classés dans la catégorie « autre » jusqu'à l'intégration du code aux BAACC en 2002), les travailleurs en situation irrégulière ou non déclarée [voir encadré « Le contenu social de la catégorie "autre" », ci-contre].

On observe, ainsi, après Christian Baudelot et Roger Establet, citant Jean-Claude Chesnais, que le désarroi social touchant ces tués de la route sans statut professionnel ressemble fortement à celui des suicidés recensés à Paris au milieu du XIX^e siècle dans la catégorie « gens sans profession ou de profession inconnue¹⁹ » qui « sont précisément les misérables que Victor Hugo peindra si admirablement²⁰ ».

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 », elle n'est pas non plus un rempart contre la mortalité routière, comme le confirme le discours des fonctionnaires de police, rappelant que les tués ni identifiés, ni réclamés, sont fréquemment des personnes célibataires n'ayant plus aucun contact avec leur famille, ni d'éventuels amis : « Sur le terrain, on ne va pas demander la profession, on va demander le nom de famille, la profession si on le sait après dans les auditions c'est très bien, mais c'est pas notre priorité et puis quand les pompiers sont arrivés, on ne peut plus parler aux victimes. On ne va pas trop leur poser de questions parce qu'on est déjà mal vus quand on pose des questions aux gens. Déjà qu'on est impuissant, il y a une personne qui souffre, en train de mourir parfois, vous n'allez pas la harceler de

questions et encore moins la profession [...]. Sinon il y a souvent l'alcool, quand vous avez deux grammes et demi, celui-là, vous ne lui demandez pas sa profession, ce n'est pas la peine. C'est tellement saugrenu pour les gens, parfois, ils n'ont plus d'amis, ni de contact avec leur famille qui ne sait même pas ce qu'ils sont devenus quand on les questionne²¹. » Ainsi, pendant que les ouvriers et les plus « nécessiteux » meurent en masse dans l'indifférence collective – 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.

Du problème public au fait social

La mortalité routière obéit à des régularités statistiques, en ce sens, elle est un fait social, c'est-à-dire « le produit d'une entité collective et non pas d'un événement ou d'un acteur singulier²² ». L'addition des caractéristiques socioprofessionnelles de chaque décès routier individuel détache ainsi l'accident de la circulation du seul hasard des destins personnels pour l'inscrire dans l'ordre du probable, l'ordre social, celui des destins collectifs [voir tableau 3, p. 50].

Les tués de la route ne sont pas tous des morts contingents. La catégorie « ouvrier » présente, en effet, des taux de mortalité routière relativement stables, de l'ordre de 16,8 % à 22 % entre 1998 et 2005 en région Midi-Pyrénées. La position occupée par les conducteurs dans l'espace social, sommairement résumée par leur catégorie socioprofessionnelle, permet ainsi de prédire le volume et la distribution des décès routiers²³. Dès lors, l'accident, à la fois comme mode d'exposition public et comme catégorie de pensée, devient, au sens statistique, l'expression d'un arbitraire social qui universalise le rapport d'une minorité au problème, donc masque la mortalité routière ordinaire, celle des classes populaires, qui est nettement plus probable, c'est-à-dire moins accidentelle ou aléatoire que celle des cadres supérieurs notamment. La représentation dominante, qui fait de la mortalité routière un événement accidentel, ne vaut que pour les « classes dominantes ».

Si la question des inégalités sociales de mortalité routière ne porte pas au consensus dans les espaces scientifiques, administratifs et économiques, pour les « petits » fonctionnaires de terrain

18. Données INSEE du recensement de 1999.

19. C. Baudelot et R. Establet, *Suicide. L'envers de notre monde*, op. cit., p. 187.

20. La catégorie « gens sans profession ou de profession inconnue » affiche entre 1861 et 1865 le taux de suicide par groupe professionnel le plus élevé (61

contre 21,4 chez les professions libérales et les rentiers, 11,7 pour les professions industrielles et commerciales et enfin 8,2 au sein des professions agricoles). Sur ce point, voir Jean-Claude Chesnais, *Histoire de la violence*, Paris, Robert Laffont, 1981, p. 237.

21. Entretien avec un agent de police

du commissariat central de Toulouse, janvier 2007.

22. Joseph Gusfield, *La Culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Paris, Economica, 2009, p. 39 [1^{re} éd. 1981].

23. L'influence de la catégorie socioprofessionnelle sur l'incidence des décès

routiers ne doit cependant pas conduire à mésestimer celle du genre. Depuis 1970, les femmes représentent environ le quart des tués et le tiers des blessés selon l'ONISR. ONISR, *Grands thèmes de la sécurité routière en France*, op. cit., p. 117.

Tableau 3

Répartition des tués par accident de la circulation selon la PCS du conducteur et l'année dans la région Midi-Pyrénées (%)

PCS BAACC	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Total	Population de 15 ans et plus (INSEE 1999)	Effectifs BAACC	Effectifs INSEE
Non renseigné		0,6	0,6	1,2	1,5	1,3	13,6	1,9			44	
Autre	21,2	31,4	29,7	30	24,9	24,8	23	21,7	26,1		597	
Étudiant								9,6	1	23,3	24	502 021
Chômeur	5,3	3,6	4,2	2,7	1,5	5,2	3,3	3,2	3,6		83	
Agriculteur	2,9	3	1	1,8	1,1	0,9		1,2	1,6	2,7	37	57 391
Artisan	5,6	3	7,4	4,8	4,4	5,2	5,6	4,4	5	3,9	115	84 614
Cadre moyen, employé (+ profession intermédiaire)	17,9	13,8	18,7	15,6	18,3	17,8	15	17,3	16,9	11,6/15,5	383	581 608
Conducteur professionnel	3,5	2,4	2,9	3	2,9	4,3	0,5	2	2,9		63	
Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	4,1	3,3	3,5	4,8	1,8	3,9	2,8	2,4	3,4	6	78	129 034
Ouvrier	20	21,3	18,4	16,8	22	17	18,8	17,7	19	12,2	435	261 579
Retraité	19,4	17,7	13,5	19,2	21,6	19,6	17,4	20,5	18,6	24,8	423	533 772
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	2 282	2 150 019
Effectifs	340	334	310	333	273	230	213	249	2 282	2 150 019		

Source : Tableau construit d'après les BAACC fournis par la DRE de Midi-Pyrénées.

qui vont, avec plus ou moins de proximité, au contact des accidentés, la question semble entendue. Un inspecteur départemental de sécurité routière (IDSR), une coordinatrice en préfecture et un agent d'exploitation des données en DDE, issus de trois départements différents, se sont, en effet, heurtés à un mur de silence lorsqu'ils ont pu informer leur hiérarchie d'une forte proportion de tués issus de milieux défavorisés dans leur circonscription, comme l'explique l'un d'entre eux : « Les premières surprises qu'on a eu, c'est que pas un cadre ou presque ne meurt en 2000. [...] Ils n'ont pas le CAP ou tout juste, un niveau d'instruction faible, c'est les mêmes que l'on retrouve sur les accidents domestiques avec un niveau précaire. Et plus ce niveau précaire s'accroît, plus on a des comportements déviants, on a de plus en plus de comportements déviants [...]. Avec des profils qui sont systématiquement l'ouvrier, l'agent d'entretien, l'intérimaire, le demandeur d'emploi, le délinquant qui n'a jamais fait que ça, le maçon, etc. [...] Le préfet ça fait des années que je l'alerte là-dessus, ça fait des années qu'il me demande tous les mois comment ça évolue, qu'il est parfaitement au fait de tout ça, mais il est difficile de communiquer en disant que ceux qui n'ont rien dans la tête c'est ceux qui se tuent. Au début c'était 25 % de maghrébins, il y en a combien, surtout des assureurs, qui m'ont dit surtout ne le dites à personne, que ça continue. » Dans la mesure où ces constats contredisent le discours feutré des représentants nationaux de la « sécurité routière », les entrepreneurs locaux du problème ne sont pas écoutés, comme le relate un fonctionnaire en DDE anciennement IDSR : « Je me suis rendu compte que le niveau social avait une grande importance dans l'accidentologie suite à deux accidents mortels de motards que j'ai eu à traiter. Un chômeur vivant seul avec son chien dans une maison isolée et un couple reconstitué, la femme et le mari se disputent à table puis le mari boit et sort se défouler en faisant un tour de moto, loupe un virage et se tue. Ce sont les gens les plus défavorisés socialement les plus touchés. On nous a muselés à l'époque. J'ai demandé à la préfecture de pouvoir préparer une note de synthèse sur accidentologie et lien social et le préfet a dit non. Ils voulaient mettre une chape de plomb là-dessus, j'ai insisté trois ou quatre fois et au bout d'un moment j'ai considéré qu'il n'y avait plus rien à faire donc j'ai donné ma démission [...]. Ça reste informel, la préfecture ils sont forts pour ça, ils vont pas vous répondre non par écrit, on peut pas donner suite, ça n'a pas d'intérêt, c'est pas prévu dans les enquêtes pour lesquelles on trouve plus d'enquêteur d'ailleurs parce qu'on prend ça sur notre temps personnel, c'est fait à l'arrache, c'est du travail en plus. » L'indifférence avec laquelle ces agents de l'État sont traités, lorsqu'ils

bousculent certaines conventions, constitue un mode de traitement efficace de ces constats embarrassants que les hauts fonctionnaires ne veulent pas voir. Parce qu'ils se heurtent à ce que les décideurs considèrent souvent comme un tabou, certains employés de l'État en arrivent ainsi à quitter d'eux-mêmes leur poste, comme le montre le cas de cet agent d'exploitation des BAACC en DDE : « Moi je m'en vais de mon poste parce que j'en ai marre de touiller les chiffres pour ne rien dire, ça fait 20 ans que je fais ça, c'est pas récompensant de ne jamais rien pouvoir dire. » Le vernis craque lorsque l'on prend le temps d'écouter les fonctionnaires de terrain, les plus proches des morts réels, qui constatent plus ou moins spontanément une surreprésentation de conducteurs socialement déshérités lorsqu'ils se rendent sur les lieux d'un accident. Les agents de la police de la route du commissariat central de Toulouse remarquent aussi intuitivement que la plupart du temps qu'ils sont appelés, « ce sont des pauvres qui sont impliqués²⁴ ». Du côté symétrique de la justice, le juge de la sixième chambre correctionnelle du Tribunal de grande instance (TGI) de Toulouse observe qu'avant un accident, « il y a toujours une contrainte, le surmenage, la fatigue, le stress ou des problèmes personnels. Je vois aussi toutes les vieilles Renault cinq déglinguées, les freins qui ne freinent pas, vous pouvez aller qu'à l'accident avec ça²⁵. » Néanmoins ce savoir pratique implicite n'est pas entendu par le haut de la hiérarchie administrative et c'est seulement lorsqu'on questionne les fonctionnaires à ce sujet qu'ils expriment la misère sociale dont ils ont à traiter, avec plus ou moins de distance.

Il existe donc un écart socialement significatif entre le problème dit de la « sécurité routière » tel qu'il est publiquement constitué dans les univers politiques, administratifs, associatifs et journalistiques et ce que « vivent » les acteurs sur la route. La construction publique du problème obscurcit la dimension inégalitaire, donc politisable, du fait social. Il est, par exemple, rarement question de l'inégale répartition de la réduction du nombre de tués enregistrée en France à partir de 2002. Pourtant, la baisse de la mortalité sur les routes profite à toutes les classes sociales, mais inégalement [voir tableau 4, p. 52].

Plus de morts ont, dans la région Midi-Pyrénées, été évités parmi les cadres supérieurs (les agriculteurs également mais sans doute pour d'autres raisons²⁶) que chez les ouvriers. L'amélioration générale de l'espérance de vie sur les routes non seulement reproduit, mais creuse les disparités d'exposition à la mortalité routière entre les cadres et les ouvriers. Le processus de pacification des mœurs et d'abaissement du seuil

24. Entretien avec trois agents de police du commissariat central de Toulouse, janvier 2007. 25. Entretien avec le juge de la sixième chambre correctionnelle du TGI de Toulouse, décembre 2005. 26. La réduction de plus de moitié de la part des agriculteurs parmi les tués de la route rend aussi compte d'un effet de structure lié à la décroissance des effectifs de cette PCS. Selon l'INSEE (enquête emploi en continu), les agriculteurs exploitants ont vu leurs effectifs se réduire de 12,3 % entre 2003 et 2005 en part relative.

Tableau 4

Répartition des tués par accident de la circulation selon la PCS du conducteur et par période dans la région Midi-Pyrénées (%)

PCS BAACC	1998-2001		2002-2005		Taux de variation
Non renseigné	0,6	8	3,7	36	+ 450 %
Autre	28	369	23,7	228	- 38,2 %
Chômeur	3,9	52	3,2	31	- 40,4 %
Étudiant			2,5	24	
Agriculteur	2,2	29	0,8	8	- 72,5 %
Artisan	5,2	68	4,9	47	- 30,9 %
Cadre moyen, employé	16,5	217	17,2	166	- 23,6 %
Conducteur professionnel	3,1	39	2,5	24	- 38,5 %
Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise	3,9	52	2,7	26	- 50 %
Ouvrier	19,1	252	18,9	183	- 27,4 %
Retraité	17,5	231	19,9	192	- 16,9 %
Total	100	1 317	100	965	- 26,8 %

Source : Tableau construit d'après les BAACC fournis par la DRE de Midi-Pyrénées.

de tolérance à la violence (routière) incité par l'État se diffuse inégalement dans l'espace social, en bénéficiant d'abord aux catégories les plus privilégiées pour se diffuser ensuite dans les classes populaires²⁷ [voir encadré « Le fait divers masque le fait social », p. 55]. Investis du pouvoir de dire les décès routiers, au premier niveau, les bulletins d'accident mis à la disposition des agents de terrain dans leur travail ordinaire, statuent ainsi d'emblée, à distance, par omission et conditionnent l'appréhension, ou non ou mal, des usagers les plus exposés à la mortalité routière.

Les divisions sociales de l'espace

Les inégalités sociales de mortalité routière sont le produit d'autres inégalités sociales. Elles peuvent, ainsi, être vues comme une conséquence dramatique de la stratification résidentielle, lorsque l'on sait qu'en 2004, 84 % des tués en voiture le sont en rase campagne²⁸. La ruralité des accidents résulte, dans une large mesure, du mouvement de *gentrification* des grandes villes qui, en augmentant la valeur foncière, restreint l'accès des classes populaires aux quartiers périphériques des classes moyennes ainsi qu'aux centres urbains où résident les ménages les plus fortunés²⁹ : un espace débarrassé de ses composantes jugées indésirables (c'est-à-dire entre autres sans accidents ni insécurité ou presque) et soigneusement défendu par ses occupants soucieux de protéger leur entre-soi³⁰.

L'idée selon laquelle la distance parcourue serait l'un des principaux facteurs d'exposition à la mortalité routière ne sort pas indemne de sa confrontation à un raisonnement qui tient compte du social. Dans la mesure où 56 % des ouvriers ayant fréquenté les stages de sensibilisation à la sécurité routière de l'Automobile club du Midi entre 2002 et 2005 font moins de 20 000 kms par an, tandis que 68 % des cadres supérieurs parcourent entre 20 000 et 80 000 kms sur la même période, un fort kilométrage annuel ne peut être aussi rapidement considéré comme un facteur d'exposition aux accidents. Alors que 56 % des conducteurs stagiaires de moins de 30 ans parcourent moins de 20 000 kms par an, ils ne sont plus que 35 % dans ce cas entre 31 ans et 40 ans et 19 % entre 41 ans et 50 ans. Ainsi, la distance parcourue apparaît plutôt comme un attribut des groupes les moins vulnérables

à l'accident de la circulation puisqu'elle croît avec l'âge et à mesure que l'on s'élève dans les hiérarchies sociales. Un important kilométrage annuel renvoie notamment à la plus grande quantité d'espace que l'on peut consommer sur les autoroutes, une infrastructure d'autant plus rentable et sécurisée que seuls les véhicules rapides s'y côtoient³¹. Les divisions sociales de l'espace routier, ne serait-ce qu'en raison du coût d'entrée sur les autoroutes, déterminent largement l'usage des différents types d'infrastructures sur lesquelles les chances de mourir ne se valent pas. La répartition géographique des décès routiers indique, en effet, que les seules routes départementales concentrent 48,1 % de l'ensemble des tués entre 2000 et 2004, les routes nationales, 21,3 %, contre 7,9 % sur autoroute et 17,5 % en zone urbaine³².

Dans une économie « globalisée », la ligne de démarcation entre ceux qui peuvent vivre à l'échelle du monde³³ et ceux qui sont confinés à l'espace rural, semble aussi définir les chances collectives de sécurité routière en réglant le rapport à la mobilité et à l'habitat des différentes classes sociales selon un mode « choisi ou subi³⁴ ». La « mondialisation » est, au moins en France, d'abord celle des grandes villes, où se concentrent les richesses matérielles et symboliques, pendant qu'à l'extérieur des zones urbaines, là où les classes populaires se tuent sur la route, les problèmes sociaux s'accumulent. Les ménages modestes subissent l'étalement urbain croissant par une dépendance à l'automobile qui est bien plus faible pour les habitants aisés des centres-villes historiques (où les transports en commun et l'offre en déplacements alternatifs sont nettement plus denses et diversifiés). Ces derniers affichent une mobilité globale plus importante, en raison de leurs déplacements aériens et ferroviaires notamment et sont, à titre privé ou professionnel, moins confinés au territoire national et *a fortiori* rural, parce que la consommation d'espace est aussi et surtout « une forme d'ostentation du pouvoir³⁵ ».

Les classes populaires, de leur côté, sont celles qui se déplacent le moins (loin) alors qu'elles sont paradoxalement celles qui meurent le plus de leurs trajets quotidiens. Les laissés pour compte de l'espace mondial et du fait urbain sont aussi ceux de la « sécurité routière » mais également de la « citoyenneté » environnementale prônant l'éco-mobilité, donc dénonçant les méfaits de l'automobile qui est devenue indésirable

27. Sur ce point, voir Norbert Elias, *La Civilisation des mœurs*, Paris, Agora, 1973.

28. ONISR, *Grands thèmes de la sécurité routière en France*, op. cit., p. 66.

29. Concernant l'influence de la forme urbaine sur la sécurité des déplacements routiers, voir H. Reigner, Frédérique Hernandez et Thierry Brenac, « Circuler dans la ville sûre et durable : des politi-

ques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables », *Métropoles*, 5, 2009, en ligne : <http://metropoles.revues.org/3808>.

30. Sur les stratégies des catégories sociales « supérieures » pour défendre leurs espaces résidentiels, voir Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot, *Les Ghetto du gotha*, Paris, Seuil, 2007.

31. Luc Boltanski, « L'encombrement et la maîtrise des biens sans maîtres », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2(1), 1976, p. 105.

32. ONISR, *La Sécurité routière en France. Bilan de l'année 2004*, Paris, La Documentation française, 2005, p. 127.

33. Anne-Catherine Wagner, *Les Classes sociales dans la mondialisation*, Paris,

La Découverte, 2007.

34. Jacques Donzelot, « La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation », *Esprit*, 303, 2004, p. 7-39.

35. Pierre Bourdieu, « Effets de lieu », in P. Bourdieu, *La Misère du monde*, Paris, Seuil, 1993, p. 252.



UN ACCIDENT MÉDIATIQUE. Deux voitures sont encastrées, le 17 janvier 1997 à Talange, sur l'autoroute A31, entre Metz et Thionville, suite à un accident provoqué en raison d'un épais brouillard. Quatorze personnes ont été blessées, dont trois grièvement, lors de cinq accidents successifs impliquant une quarantaine de véhicules. Les carambolages comme celui-ci sont les plus médiatisés alors qu'ils ne sont pas les plus typiques.

Le fait divers masque le fait social¹

Les représentations spontanées de l'accident véhiculées par les journalistes sont, à l'instar du traitement médiatique du suicide, sans liens ou presque avec la réalité de la mortalité routière. En tous points opposés aux régularités statistiques affectant la distribution sociale des décès routiers, les accidents extraordinaires rapportés dans les faits divers des journaux télévisés, ou dans les premières pages de la presse écrite (spectaculaires par leur gravité, le nombre ou le type de véhicule impliqué par leurs auteurs ou victimes), tendent à occulter l'actualité plus ordinaire du fait social. Les scénarios des spots télévisuels de prévention sont également étrangers aux accidents les plus fréquents statistiquement. Il en va de même au pôle commercial du champ cinématographique avec les succès d'audience de certains films basés sur des représentations glorieuses mais peu probables du conducteur, comme

la série des *Taxi*, des *Fast and Furious*, des *Mad Max*, ou encore parmi tant d'autres *Easy Rider*, *Boulevard de la mort*, *60 secondes chrono*, *Cœur de tonnerre*, *Driven* (des feuilletons comme *K 2000* ou *Tonnerre mécanique*). Autre exemple du côté du pôle culturel, « le *bcbg*² » (pour reprendre les termes de Claude Sautet) des *Choses de la vie*, où l'accidenté de la route joué par Michel Piccoli, ne ressemble guère aux victimes des statistiques. Ce film est même utilisé dans certaines DDE pour familiariser les fonctionnaires à l'accident. Rares sont les mises en scène de la mortalité routière qui dérogent à cette invraisemblance ou qui rompent l'ordre social des représentations.

1. Titre emprunté à Christian Baudelot et Roger Establet, *Durkheim et le suicide*, Paris, PUF, 1984, p. 76.

2. Propos tenus en interview dans le cadre d'un documentaire, *Claude Sautet ou la magie invisible*, diffusé sur France 2 le 9 août 2006.

Accident ou suicide ?

Au même titre que la répétitivité des échecs professionnels, scolaires ou amoureux, la dévaluation du modèle paternel, une faible représentation politique, syndicale ou médiatique et le « désintérêt désormais affiché des intellectuels pour tout ce qui touche au monde ouvrier¹ », les conduites suicidaires lors des déplacements se retrouvent plus souvent chez certains jeunes d'origine populaire. La mortalité routière est, en effet, bien souvent une violence tournée contre le conducteur lui-même, comme tend à le montrer le caractère solitaire des accidents mortels impliquant les ouvriers et les employés, qui ont largement tendance à se tuer seuls sans impliquer de tiers dans 75 % des cas en Haute-Garonne entre 2003 et 2004 d'après un échantillon de 104 PV (sur un total de 168 décès routiers sur la période considérée). À échelle de la région Midi-Pyrénées, sur les 330 morts de 2005, 96 n'impliquent qu'un seul véhicule et ne font qu'une seule victime : le conducteur. D'autre part, 166 personnes se sont tuées dans un accident n'impliquant qu'un seul véhicule. La PCS la plus exposée à ces accidents mortels solitaires en 2005 est, dans la région Midi-Pyrénées, la catégorie « autre », 29,5 %, suivie par celle des ouvriers, 18,3 %, puis celle des cadres moyens/employés, 17,3 %, alors que 4,1 % des cadres et chefs d'entreprise sont dans ce cas. De plus, près de 7 fois sur 10, d'après les PV dont nous disposons, l'accident mortel d'un ouvrier ou d'un employé est précédé d'une situation de crise personnelle : instance de divorce, perte d'un proche, drame personnel, chômage prolongé, précarité professionnelle, scolaire ou sentimentale. Enfin, environ 65 % d'entre eux sont en situation d'isolement

affectif : célibataires, divorcés ou veufs. Comme le relatent les PV, le passage à l'acte est largement dépendant de la condition sociale du conducteur.

« - Homme, 23 ans, étudiant, célibataire, décédé en Renault Clio, en agglomération. Le véhicule est retrouvé immergé dans le canal du Midi. Le rapport de police révéla que la voiture était fermée de l'intérieur quand on l'a sortie de l'eau, fermeture qui ne peut être que manuelle sur ce type de véhicule. Il sera établi que la voiture était initialement garée devant la résidence de la victime et qu'il l'a donc utilisée pour une raison ignorée, alors qu'il était censé rentrer chez lui. Il faut avoir une raison pour se rendre dans cette rue un dimanche, au petit matin, jour de Pâques, lorsque l'on connaît bien le quartier pour résider à proximité. »

« - Homme, 20 ans, mécanicien monteur, célibataire, alcoolémie positive, décédé en Renault Clio, hors agglomération. La mère de la victime n'a pas été surprise des résultats confirmant la présence d'alcool dans le sang de son fils. Elle avoue que son fils s'était mis à boire depuis un mois environ, date à laquelle il avait perdu son emploi. Elle reconnaît aussi que son fils était dépressif depuis la mort de son père il y a deux ans. »

« - Homme, lycéen, 17 ans, alcoolémie nulle, décède en cyclomoteur en agglomération. Le cyclomoteur franchit un stop sans s'arrêter, traverse une avenue, pour percuter un mûr de face. Il a laissé une lettre expliquant que ce n'était pas un accident mais un suicide. »

1. Stéphane Beaud et Michel Pialoux, *Retour sur la condition ouvrière*, Paris, Fayard, 1999, p. 418.

car polluante et dangereuse pour les occupants fortunés des centres-villes. En contrepoint du cosmopolitisme des hyper-cadres habitants ces grandes villes sécurisées car connectées à la « mondialisation », la surmortalité routière des jeunes ouvriers en rase campagne exprime, dans un contexte de mobilité accrue des travailleurs et des flux financiers, la « dévaluation du capital d'autochtonie³⁶ » (le capital social issu de l'appartenance au territoire) dont cette génération déclassée a hérité.

Précarisation des classes populaires et mortalité routière

Socialement et spatialement située, la mortalité routière reflète les difficultés croissantes rencontrées par les jeunes rurales issues des familles ouvrières³⁷ : une classe d'âge désœuvrée qui peine à s'insérer dans les espaces scolaires, professionnels, culturels et matrimoniaux³⁸. Incapables de reproduire l'identité ouvrière qui, en proie à la désindustrialisation, aux délocalisations, au chômage de masse et à la dégradation de l'emploi, a cessé d'intégrer ses membres aussi favorablement que par le passé, cette fraction spécifique des « jeunes » s'expose en retour à des mécanismes d'autodestruction. Souvent condamnés (au mieux plus longuement) au célibat, les plus désoccupés d'entre eux sont gagnés par un sentiment d'abandon qui les pousse à des stratégies de repli dans les relations de bande nouées autour de la voiture ou de la « mobylette », qui constitue l'un des derniers espaces de célébration des valeurs viriles face au délitement des modes d'exercices traditionnels de la masculinité et des solidarités ouvrières³⁹.

Affirmer sa virilité par la vitesse ou une consommation excessive d'alcool renvoie, comme bien d'autres dispositions trop exclusivement dites « psychologiques », à des conditions sociales de possibilité. L'adoption de certaines conduites promues par l'État semble, en effet, parfois peu compatible avec « l'habitus corporel⁴⁰ » des conducteurs les moins intégrés socialement dont le quotidien est souvent fait (pour ceux qui ont la chance d'occuper un emploi) d'abnégations relativement ordinaires : la répétitivité des séquences d'actions, une pénibilité morale et physique récurrente, une durée de travail souvent au-delà des dispositions légales, les emplois non déclarés, les accidents professionnels,

l'incertitude du lendemain, les relations avec la hiérarchie souvent autoritaires et un danger quasi permanent sur les chantiers ou à l'usine. Or l'effort physique accroît le volume et l'intensité des sensations corporelles rendant, particulièrement pour les ouvriers, le repérage d'une éventuelle conduite dangereuse (fatigue, manque de sommeil, angoisse, stress, etc.) plus difficile que pour d'autres groupes sociaux mieux disposés à l'anticiper et plus généralement à veiller sur eux. Dans les classes populaires, l'importance des démonstrations de robustesse ou de témérité conduit à ce que l'exposition, parfois définitive, aux dangers de la route soit plus facilement consentie que dans les autres catégories sociales [voir encadré « Accident ou suicide ? », ci-contre]. Les liens au territoire et au collectif ne protègent plus les membres des classes populaires, tout particulièrement jeunes et rurales, contre l'anxiété du présent, l'angoisse de l'avenir ou la nostalgie du passé. Les raisons collectives d'exister se délitent au sein des classes populaires, rien ne s'oppose alors à ce qu'elles convertissent sur la route la souffrance sociale, l'incertitude professionnelle et affective en violence auto administrée.

Parce qu'elle condense de manière dramatique de nombreuses dimensions de l'existence humaine, la sociologie des accidents de la circulation en dit sans doute moins sur la « sécurité routière » que sur les conditions matérielles et symboliques d'existence des classes sociales. Les classes populaires, les moins intégrées socialement, ne sont pas dangereuses mais en danger lors de leurs déplacements car elles cumulent tous les facteurs sociaux associés à la mortalité routière. Dès lors, mourir sur la route apparaît, à l'issue de cet examen, comme une souffrance de classe d'autant plus évitable que l'on connaît désormais mieux les accidentés. Si l'on ne peut que se satisfaire des chiffres de mortalité routière enregistrés à partir de l'année 2002 – en dessous de la barre de 5 000 tués annuels sur le territoire national en 2009 pour plus de 8 000 en 2001 – la réduction du nombre de morts par accidents de la circulation semble vouée à se heurter à la persistance d'une mortalité routière d'origine populaire (à plus forte raison en période de crise économique), à laquelle les pouvoirs publics ont largement contribué par plus de 35 ans de cécité sociale.

36. Il ne s'agit pas ici de dévaluer le localisme mais de constater, après d'autres, qu'il ne garantit plus l'insertion sociale des classes populaires comme par le passé. Sur le concept de capital d'autochtonie, voir Michel Bozon et Jean-Claude Chamboredon, « L'organisation sociale de la chasse en France et la signification de la pratique », *Ethnologie française*, 1, 1980 ;

Jean-Noël Retière, « Autour de l'autochtonie. Réflexions sur la notion de capital social populaire », *Politix*, 16(163), 2003, p. 121-143 ; Nicolas Renahy, *Les Gars du coin*, Paris, La Découverte, 2005, p. 108 ; A.-C. Wagner, *Les Classes sociales dans la mondialisation*, op. cit., p. 72.

37. 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*, op. cit., p. 17-30.

38. Pour une analyse comparable sur la difficile insertion matrimoniale des agriculteurs, voir Pierre Bourdieu, *Le Bal des célibataires : crise de la société paysanne en Béarn*, Paris, Seuil, 2002 ; Patrick Champagne, *L'Héritage refusé :*

la crise de la reproduction sociale de la paysannerie française (1950-2000), Paris, Seuil, 2002.

39. Sur ce point, voir S. Beaud et M. Pialoux, *Retour sur la condition ouvrière*, op. cit.

40. Luc Boltanski, « Les usages sociaux du corps », *Annales*, 26(1), 1971, p. 205-233.