

# #Sommaire

05

## #Politiques publiques

Les politiques publiques de sécurité routière

Fabrice Hamelin



© RICHARD DAMORET/REA

© OLIVER TJADEN/LAIF-REA



17 #Dossier

## Mondialisation et commerce

18/ Dix ans après la crise, où en est le commerce mondial?

Jennifer Matas

30/ Les réalités multiples du commerce mondial des services

Laurent Quignon

42/ Panorama du commerce extérieur français

Jennifer Matas

54/ La spécialisation européenne : entre passé industriel et futur numérique

Sarah Guillou

66/ Chine, États-Unis, Europe : qui est le plus protectionniste?

Antoine Bouët

78/ Où en est le commerce équitable?

Sophia Aït Kaci

88/ La démondialisation : fantôme ou réalité?

Bernard Guillochon

98

## #Le dossier en fiches

98 / Ce qu'il faut retenir

99 / Les chiffres clés

100 / Les mots du dossier

101 / Le dossier en dessins

102 / Les dates clés

103 / Pour en savoir plus

## 105 #*En débat*

### Faut-il réformer le SMIC ?

Entretien avec Pierre Concialdi et André Zylberberg



© MARTA NASCIMENTO/REA

## 119 #*Le Point sur*

### Vous avez dit « krach » ?

Laurent Simula



© THE NEW YORK TIMES/REA

## 123 #*C'était en... 1938*

### Transporter les Français : la création de la SNCF

Clive Lamming



© SOLAL/SIPA



→ Retrouvez l'univers Cahiers français sur  
[www.ladocumentationfrancaise.fr/cahiers-français](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/cahiers-français)  
 → Les fiches au format mobile

*Pour votre sécurité,*



*contrôles  
automatiques*



# # **Politiques publiques**



# Les politiques publiques de sécurité routière

**Fabrice Hamelin**

*Maître de conférences habilité à diriger des recherches en science politique,  
Université Paris-Est Créteil (UPEC)*

S'agissant des routes françaises, la sécurité n'est qu'une des préoccupations des pouvoirs publics, à côté de la congestion et de l'entretien des infrastructures. Les principales autorités de l'État ne se saisissent de ce problème qu'à partir des années 1970. Depuis lors, leur investissement varie. Or, dans ce domaine, un investissement au plus haut niveau de l'État est gage de réussite.

**L**a régulation de la circulation vise d'abord à protéger les infrastructures des dégradations opérées par un usage de plus en plus intensif et, ensuite, à assurer la liberté de circulation. La sécurité des routes n'est qu'une des préoccupations des pouvoirs publics et, longtemps, elle reste secondaire derrière les exigences de la mobilité et d'exploitation et d'entretien du réseau.

Au cours des Trente Glorieuses, l'État se fait peu interventionniste en dépit de la massification des usages de l'automobile. En France, la politique publique de sécurité routière ne naît qu'au tournant des années 1960-1970 et, dès les années 1980, l'État l'abandonne largement à la société civile organisée (collectivités territoriales et surtout monde associatif). La sécurité routière n'est plus seulement l'affaire de l'État. Elle devient l'affaire de tous. Les années 2000 et le recours aux nouvelles technologies permettent une reprise en main au plus haut niveau de l'État. Au cours de la décennie suivante, la montée des controverses tend à effacer cet enjeu des priorités des pouvoirs publics. L'alternance politique de 2017 a momentanément écarté un risque de sortie de l'agenda gouvernemental.

## Du « laisser-rouler » à une prise en main par l'État

Dès les débuts de l'automobile, des Français considèrent insupportables les accidents qu'elle provoque. Mais, comme le montre Patrick Fridenson dans un article de 1991 (« La société française et les accidents de la route (1890-1914) », *Ethnologie française*, XXI-3, p. 306-313), l'action de l'État se heurte à l'hostilité des municipalités et à celles des automobilistes prompts à défendre leur liberté de conduire. Un premier code de la route est promulgué en 1922. Il remplace le code du roulage qui datait de 1851, ce qui témoigne

du changement opéré dans les usages de la route. En fait, explique Anne Kletzlen dans *L'automobile et la loi* (L'Harmattan, 2000), les principes qui servent de base à la politique de sécurité routière en France, sont posés dans les années 1950, lors de l'élaboration du nouveau code de la route.

“

## Un choix de société qui a créé une civilisation de l'automobile

Le nombre des véhicules en circulation et le nombre des accidents ne cessent de croître et la circulation devient l'affaire de l'État, bien que celui-ci reste peu présent dans les actions de lutte contre l'insécurité routière. Ce sont des représentants de la société civile aux intérêts bien particuliers – les sociétés d'assurance – qui tiennent le rôle principal. La régulation étatique se manifeste par la loi et le règlement, mais il faut attendre le début des années 1970 pour que soit créée une administration spécialement chargée de l'action publique de sécurité routière, à travers la création de la fonction de délégué à la sécurité routière et des comités interministériels de sécurité routière (CISR).

Dans un article de 2008 (« L'action publique de sécurité routière en France », *Réseaux*, vol. 26, n° 147, p. 49-86), Fabrice Hamelin et Vincent Spenlehauer interrogent les éléments qui expliquent la difficile identification du problème de la sécurité routière et la lenteur avec laquelle les pouvoirs publics entreprennent



de le traiter. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les constructeurs français ne proposent rien d'autre qu'une motorisation à l'américaine de la société française, à l'opposé du modèle élitiste et sportif prévalant dans l'entre-deux-guerres. La démocratisation de l'automobile exige la remise à niveau d'un réseau routier abîmé par la guerre, ainsi que de nouveaux aménagements. En pleine reconstruction, l'industrie automobile offre aussi des débouchés aux industries électriques, sidérurgiques et métallurgiques. Elle favorise

les déplacements de main-d'œuvre, le développement de l'industrie des loisirs et l'intensification des échanges entre territoires. De plus, à la différence des constructeurs américains qui restent sourds aux appels des épidémiologistes, les firmes françaises donnent à l'accidentologie et à la biomécanique une place importante dans leurs recherches internes. Cette politique des constructeurs français favorise un confinement du problème de l'insécurité routière au domaine de la recherche et de l'expertise.

**Panneau lumineux d'information routière sur la limitation à 80 km/h en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018 sur les routes secondaires à double sens de circulation sans séparateur central**  
© RICHARD DAMORET/REA