

Les réactions de l'opinion aux morts violentes ne dépendent pas de leur nombre mais de leur nature. Le terrorisme provoque moins de dix morts par an, il est dénoncé comme un fléau. Les meurtres et les assassinats sont responsables d'un millier de morts et "l'insécurité" est un thème dominant dans les médias. La route tue 11.000 personnes par an, en blesse 300 000 et nous acceptons ce bilan, alors que la France est avant dernière en Europe par son taux de mortalité sur la route.

Cette barbarie est subie comme s'il s'agissait d'une contrepartie obligatoire à la liberté de se déplacer. Comme à la guerre, les parents enterrent leurs enfants et rentrent chez eux écrasés par le malheur sans exprimer leur révolte. Les actions des quelques associations qui tentent de mobiliser l'opinion semblent dérisoires face à une société qui ne veut pas remettre en question l'économie automobile et face à l'égoïsme de ceux qui refusent de modifier leur comportement sur la route.

Les gains obtenus par l'amélioration des véhicules (tenue de route, freinage, habitacle moins déformable, ceintures de sécurité...) et par les progrès de l'infrastructure routière (autoroutes, glissières, ronds-points, signalisation...) ont masqué le fait principal : le conducteur est humain et c'est son comportement qui a le rôle principal dans la mort accidentelle. Lui confier un véhicule dont la vitesse maximale s'accroît chaque année, tout en lui demandant de respecter des limitations de vitesse, des limitations de l'alcoolémie, suppose un ensemble de qualités difficiles à réunir chez tous les usagers, tous les jours de l'année.

Le conducteur s'imagine aussi performant que son véhicule. Séparé des autres par la distance et la vitesse, il ne les perçoit plus comme des individus qu'il convient de respecter, mais comme des adversaires potentiels. Les plus responsables n'ont qu'épisodiquement une bouffée d'agressivité qui se calme avec quelques injures, les plus inconscients utilisent leur voiture comme une arme.

Je ne crois pas que nous puissions espérer de grands succès par des actions fondées sur l'éducation. Il ne s'agit pas d'un jugement de valeur mais d'une constatation empirique. Les comportements routiers ne sont pas de type "moral" : c'est la loi - je la respecte, mais de type "biologique" : je risque d'être pris - je respecte la loi. Un radar fait ralentir plus sûrement qu'un panneau de limitation de vitesse. La loi de Juillet 1978 qui a autorisé les contrôles préventifs de l'alcoolémie a été efficace 6 mois, mais le risque de dépistage est inférieur à une fois tous les 20 ans, et les automobilistes ont repris leurs habitudes.

Il semble que dans notre échelle des interdits, ceux du code de la route sont à un niveau assez bas, plus proche de la fraude fiscale que de l'homicide volontaire ou du vol à main armée. Il existe en outre à l'intérieur même de ce code, une hiérarchie de ces interdits, le stop, ou le feu rouge paraissant plus résistants que le respect des limitations de vitesse.

Ces constatations contraignent à modifier la politique de sécurité routière. Il ne faut pas placer au niveau des usagers ce qui peut être réglé sans eux. Pourquoi mettre en circulation des véhicules dépassant 200 km/h dans un pays où la vitesse maximale est de 130 ? Pourquoi les véhicules n'ont-ils pas d'enregistreur de vitesse ? Il est également significatif de noter le refus des pouvoirs publics d'utiliser les tickets de péage d'autoroutes pour contrôler systématiquement les vitesses moyennes à la sortie et épisodiquement sur les aires de stationnement.

Ces exemples montrent que ces morts sont en partie dues aux insuffisances d'un pouvoir politique qui n'a pas le courage, en période de crise économique, de prendre des décisions contraignantes pour des industries dont la liberté de promouvoir des produits dangereux semble sans limite. Qu'il s'agisse de publicité pour l'alcool, pour le tabac ou pour la vitesse, les politiques ont des insuffisances identiques. La période précédant les élections présidentielles incite à demander aux candidats leur attitude sur ces questions, mais sont-ils capables d'affronter des débats d'idées dans une période où le savoir-faire politique se limite à un savoir-paraitre sur un écran de télévision ?

Pr Claude Got *

* Service d'Anatomie-Pathologique - Hôpital Ambroise Paré - Boulogne