

FRANCE-SOCIÉTÉ

LE MONDE / VENDREDI 2 NOVEMBRE 2001

SANTÉ PUBLIQUE La perspective d'une amnistie accordée à la faveur de l'élection présidentielle va-t-elle causer une augmentation du nombre de morts sur les routes ?

● LES ASSOCIATIONS et les spécialistes engagés dans la lutte contre l'insécurité routière le redoutent : ils font valoir que les deux précédentes campagnes pour les élections de

1988 et 1995 ont été marquées par une augmentation sensible du nombre d'accidents, qu'ils expliquent par un sentiment accru d'impunité chez les conducteurs. ● LE NOUVEAU

Conseil national de la sécurité routière vient ainsi de se prononcer contre « toute amnistie pour les infractions au code de la route ». ● LE MONDE a interrogé les candidats à l'élection

présidentielle de 2002. A l'exception de ceux de l'extrême droite, tous se déclarent défavorables à une amnistie des infractions qui mettent en cause la sécurité.

Sécurité routière : les candidats interpellés sur l'amnistie présidentielle

Les associations et les professionnels engagés dans la lutte contre les accidents de la route multiplient les démarches auprès des candidats à l'Élysée, afin de dénoncer la surmortalité observée dans les périodes pré-électorales, qu'ils attribuent au sentiment d'impunité ressenti par certains conducteurs

LE RITUEL de l'amnistie accordée par le Parlement à la faveur de l'élection présidentielle, véritable spécificité française, vacillera-t-il sous les demandes répétées de ceux qui ont en charge la sécurité routière ? A peine installé officiellement, le tout nouveau Conseil national de la sécurité routière, composé d'élus, de représentants d'associations, de l'administration, d'entreprises et d'institutions s'est en effet clairement prononcé « contre toute amnistie pour les infractions au code de la route ».

Réunie pour la première fois vendredi 26 octobre, cette instance, créée en octobre 2000 et présidée par le député (PS) René Dosière, a nourri une première résolution extrêmement symbolique : « [Le Conseil] demande avec insistance aux pouvoirs publics, aux candidats, aux formations politiques, l'engagement public de renoncer à toute décision de cette nature afin d'enrayer le relâchement des automobilistes que l'on constate à l'approche de cette échéance et d'éviter ainsi le décès de plusieurs centaines de personnes et de faire des milliers de personnes handicapées. » « Il faut qu'il y ait une tolérance zéro », a indiqué pour sa part M. Dosière.

Interrogée à son tour, Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la sécurité routière, a fait sienne cette volonté de tendre vers une « tolérance zéro ». « Beaucoup de concitoyens demandent qu'il y ait plus de répression. Nous ferons donc tout ce qui est en notre pouvoir pour qu'il n'y ait pas d'amnistie en 2002 », a-t-elle déclaré lors d'un déplacement effectué dans le cadre de la semaine de la Prévention routière, qui a eu lieu du 20 au 28 octobre. Et alors qu'était enregistrée pour le mois de septembre une hausse de 6,5 % des tués sur les routes et de 15 % pour les blessés.

Déjà, en 1994, les responsables de la sécurité routière s'inquié-



taient du « syndrome de l'amnistie présidentielle ». Alors que, cette année-là, le bilan des accidents de la route était le plus favorable depuis 1957, une augmentation continue avait été observée au cours de l'automne : +3,8 % en octobre, +6,5 % en novembre, +8 % en décembre. Comme aujourd'hui, la France était en pré-campagne électorale. Et des phénomènes comparables avaient été observés en 1988 et en 1995 (lire ci-contre).

TRAVAIL DE LOBBYING

Les associations et les professionnels engagés dans la lutte contre les accidents de la route ont donc repris leur travail de lobbying, en demandant aux candidats, déclarés ou non, de s'engager à repousser toute idée d'amnistie. Le 9 octobre, la présidente de la Ligue contre la violence routière, Geneviève Jurgensen, n'a pas caché sa déception après une rencontre avec Jacques Chirac. « J'ai

demandé au président de la République qu'il s'engage à n'amnistier aucune infraction au code de la route, quelle qu'elle soit, afin que le message soit clair (...) Le président de la République ne s'y est pas engagé et nous en concluons donc qu'il ne s'intéresse pas véritablement à la sécurité routière », a affirmé M^{me} Jurgensen.

Outre les réductions de peine d'emprisonnement, la loi du 3 août 1995 avait amnistié l'ensemble des contraventions de police. Toutefois certaines infractions avaient été exclues du champ de l'amnistie : les délits de conduite en état d'ivresse, les délits de fuite, d'homicide ou de blessures involontaires commis au volant et les contraventions sanctionnées par un retrait de plus de trois points du permis de conduire. Ce seuil avait d'ailleurs été relevé par une majorité de députés par rapport au projet de loi présenté par Jacques Toubon, qui le limitait à deux points.

En réponse aux propos de la présidente de la Ligue contre la violence routière, l'entourage du président de la République fait donc valoir que la précédente amnistie avait été « extrêmement limitée » et qu'elle avait surtout profité aux contrevenants aux règles du stationnement et aux auteurs d'infractions mineures. M. Chirac, précise-t-on, « estime que toute infraction susceptible de mettre en danger la vie d'autrui doit être formellement exclue de l'amnistie ».

Au cabinet du premier ministre, on renvoie aux propos tenus par le ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière. M. Gayssot s'est dit « favorable à ce que le champ d'une éventuelle loi d'amnistie exclue toutes les infractions au code de la route qui mettent en cause la sécurité de tous, en particulier des plus fragiles ». Il a précisé que « le stationnement dangereux ou sur des emplacements réservés aux handicapés devrait également être exclu de toute amnistie ». Il a entendu enfin « favoriser les sanctions immédiates, par nature non amnistiables ».

La plupart des autres candidats à l'élection présidentielle, Noël Mamère pour les Verts, le président du Mouvement écologiste indépendant, Antoine Waechter, mais aussi la députée (app. UDF) Christine Boutin se disent opposés à toute amnistie sur les infractions routières. François Bayrou estime qu'il faut faire preuve de « rigueur, notamment en matière d'infractions routières ayant pu mettre en danger la vie des automobilistes ou des piétons ». « Les PV sur le stationnement, honnêtement, je m'en fiche », lance le président de l'UDF.

Pareillement indulgent pour ce qui concerne le stationnement des véhicules, Alain Madelin se montre hostile à toute promesse d'amnistie, « qui, si elle devait être faite, entraînerait des comportements inci-

viques ». Les écologistes Brice Lalonde et Corinne Lepage, de même que Charles Pasqua, limiteraient eux aussi l'amnistie aux infractions sur le stationnement. « Pour les procès-verbaux de stationnement, nous sommes sans scrupule pour l'amnistie, en raison du coût de l'amende pour les revenus modestes », précise Arlette Laguiller. Le Parti communiste pose, lui, comme « condition impérative » à une éventuelle amnistie « qu'en soient exclues toutes les conduites dangereuses, en particulier quand elles ont entraîné des dommages ».

« CE PETIT GESTE AMICAL »

Interrogé par *Le Monde*, le porte-parole de campagne de Jean-Pierre Chevènement, Michel Suchod, a affirmé que devraient être exclus du champ de l'amnistie « les comportements délictueux ayant, volontairement ou involontairement, mis en danger la vie humaine ». Mais surtout, a-t-il précisé, M. Chevènement prépare « une initiative » dans le domaine de la sécurité routière — exercice décidément incontournable du débat électoral —, mais qui ne sera pas rendue publique avant la mi-novembre.

Seuls, finalement, les candidats d'extrême droite campent sur l'idée selon laquelle l'effacement des PV serait quasiment un dû pour l'automobiliste-électeur. Pour Jean-Marie Le Pen, « les automobilistes sont les bêtes noires du fisc et de la répression, et ils méritent bien ce petit geste amical ». Quant à Bruno Mégret, président du Mouvement national républicain, il estime que « contrairement aux délinquants de droit commun, les automobilistes (...) sont soumis à une répression très vigoureuse, et il est donc légitime qu'ils bénéficient en contrepartie d'une large mansuétude à l'occasion de l'amnistie présidentielle ».

Jean-Michel Dumay
et Jean-Louis Saux

Les candidats de 1995

Cinq spécialistes de santé publique avaient, avant la présidentielle de 1995, interrogé les candidats :

« Pour éviter que l'anticipation de l'amnistie provoque plusieurs centaines de morts supplémentaires sur nos routes, êtes-vous décidé à ne pas demander l'amnistie des délits routiers mettant en cause la sécurité ? » Réponses.

● **Edouard Balladur** : « Oui, sans hésitation. Toutefois, dans le domaine complexe de la lutte contre les comportements à risques, les mesures coercitives n'ont d'effet bénéfique et durable qu'à condition d'être accompagnées d'un véritable programme d'éducation à la santé. »

● **Jacques Chirac** : « L'amnistie présidentielle en matière de contraventions répond à une tradition républicaine constante et au souci d'apaisement qui accompagne la prise de fonctions d'un nouveau président. Toutefois, j'ai indiqué qu'il ne pouvait être question d'étendre cette amnistie aux récidivistes de contraventions routières. »

● **Robert Hue** : « Les précédentes lois d'amnistie excluaient la conduite en état d'ivresse et les délits de fuite. Je suis partisan du maintien de ces restrictions. »

● **Lionel Jospin** : « En matière d'amnistie, je m'en tiendrai à la tradition républicaine, ce qui exclut tout laxisme sur les comportements mettant en péril la vie d'autrui. »

● **Jean-Marie Le Pen** : « Il faut cesser de considérer les automobilistes comme des irresponsables. L'amnistie des contraventions fait partie de la tradition républicaine et je n'attends pas m'y soustraire. Seules en seront exclues les contraventions faisant suite à des accidents graves provoqués par des conducteurs sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool. »

Les médecins spécialistes en accidentologie dénoncent les conséquences de la « tradition républicaine »

C'EST la première fois que la question de l'amnistie des infractions concernant la sécurité routière prend, six mois avant l'élection présidentielle, une telle place dans le débat public national. On découvre ainsi à la fois l'importance de ce sujet en termes de santé publique et l'embarras de la majorité des candidats à l'élection présidentielle craignant que le fait d'annoncer qu'ils ne sont pas favorables à une telle mesure conduirait inmanquablement à leur faire perdre une partie des suffrages.

« Tout, pour moi, a commencé durant l'été 1988 lorsque j'ai observé une remontée brutale du nombre des morts dus à des accidents de la circulation durant les mois qui avaient précédés la réélection de François Mitterrand, précise le professeur Claude Got, spécialiste d'accidentologie et de sécurité routière. Ce phénomène était d'autant plus étonnant que nous étions alors sur une pente assez régulièrement descendante s'inscrivant dans la tendance générale de réduction de la mortalité routière depuis 1972. J'ai alors commencé à analyser les données disponibles et je suis vite arrivé à la conclusion que seule l'annonce faite dans les médias, à la fin de 1987, de l'amnistie à venir pouvait expliquer ce qui, sinon demeurerait incompréhensible. »

SURMORTALITÉ OBSERVÉE

En d'autres termes, c'est la modification du comportement d'un nombre élevé de conducteurs sachant que leur infraction resterait impunie qui expliquait ce phénomène. Concrètement c'est surtout à partir de janvier 1988 que l'augmentation du nombre des morts a commencé à devenir statistiquement significative. « Le bilan

était effrayant, précise le professeur Got. Alors que la mortalité, calculée en valeur glissante sur l'année, s'était réduite de 10 801 tués à 9 939 en octobre, il y eut une stagnation en novembre et en décembre puis nous sommes - en rythme annuel - passés au-dessus des 10 000 en janvier pour atteindre un point culminant à 10 702 en juillet, comme s'il y avait une forme d'inertie de la dérive comportementale qui s'étend deux mois au-delà de la promulgation de la loi d'amnistie. »

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, le professeur Got et ses quatre confrères militant au nom de la santé publique (professeurs Albert Hirsch, François Gremy, Maurice Tubiana et Gérard Dubois) tentèrent, dès la fin de 1994, de prévenir les candidats à la prochaine élection présidentielle de la responsabilité qui était la leur dans ce domaine.

La surmortalité observée en 1995 a été plus faible qu'en 1988, bien que la presse ait évoqué plus précocement la très forte probabilité d'une loi d'amnistie. Au total, en fonction des méthodes de calcul, on peut, selon le professeur Got, dire que les lois d'amnistie de 1988 et 1995 ont été directement responsables d'un nombre de tués sur la route compris entre 250 et 1 000.

On peut aussi observer qu'aucun des candidats à l'élection présidentielle ne conteste le bien-fondé et le résultat d'une telle analyse. L'objectif aujourd'hui visé par l'ensemble des associations militant pour une plus grande sécurité routière est simple : obtenir que, si une loi d'amnistie doit être votée, elle se borne à effacer les contraventions de stationnement des automobiles et ne por-

te en aucune manière sur les infractions de conduite.

Côté politique, la tentation est grande pourtant de laisser planer le doute ou de se prononcer en faveur d'une amnistie qui ne concernerait que des infractions de conduite jugées mineures. Seraient ainsi exclus du champ de l'amnistie - comme ce fut le cas dès 1988 - les conduites en état d'ivresse et le délit de fuite ainsi - comme en 1995 - les conduites à une vitesse de 40 km/h supérieure au maximum autorisé.

« MULTIPLICATION DES INFRACTIONS »

Les participants à la rencontre de deux heures organisée sur ce thème, à l'initiative de l'Elysée, le 9 octobre ont dans leur ensemble perçu que Jacques Chirac resterait volontiers dans cette dynamique en réduisant un peu plus le champ des infractions amnistiables aux conduites à une vitesse de 30 km/h supérieure au maximum autorisé. Or tant les associations que les spécialistes d'accidentologie s'opposent d'emblée à une telle logique.

« Nous avons expliqué au chef de l'Etat que ce sont les petits ruisseaux qui font les grandes rivières et qu'en l'espèce, plus que les quelques cas de grands excès, c'est bien la multiplication des infractions jugées mineures qui, au total, conduit à une insupportable mortalité », souligne le professeur Got. Au-delà des engagements que prendra ici le candidat socialiste à l'élection présidentielle, il restera à comprendre comment on a pu collectivement transformer en « tradition républicaine » une mesure qui n'est en réalité qu'une programmation du pardon faite à des fins électorales.

Jean-Yves Nau