

Ne plus mourir à vingt ans sur les routes

Après l'espoir soulevé par la volonté du gouvernement de faire de la sécurité routière une priorité, seules la mise en œuvre et la continuité d'une politique de prévention rigoureuse auront une efficacité mesurable en nombre de vies sauvées.

Claude Got

Vice-président du Centre européen d'études, de sécurité et d'analyse des risques
www.securite-routiere.org

Les décideurs politiques sont confrontés à deux types de situations :

- Celles où l'incertitude domine, et le terme de précaution a envahi la gestion de la décision dans ce contexte allant de l'hypothèse plausible aux ébauches de preuves. Faut-il agir ? Quels sont les enjeux ? Quelle efficacité aurons-nous ? Allons-nous allouer des moyens excessifs à un risque émergent ? Avons-nous une peur « raisonnable » ou simplement la crainte de ce qui est mal connu ?

- Celles où presque tout est connu. Nous sommes alors dans le domaine de la prévention et les décideurs vont déterminer un équilibre en privilégiant certaines raisons d'agir. La santé n'est pas seule en cause, l'économie, l'opinion, les juges, les médias, les experts, les références sociales ou éthiques vont s'associer pour faire de cette gestion un combat, et heureusement qu'il en est ainsi, sinon il serait inutile d'avoir des décideurs ! La connaissance provoquerait des décisions automatiques.

La gestion de l'insécurité routière relève de la prévention, même si la précaution intervient par le risque climatique, mais ce motif d'agir achève sa transition vers le champ de la prévention. Plus un véhicule est puissant, plus il est dangereux immédiatement pour les usagers de la route, et plus il émet de dioxyde de carbone, notamment en ville. Dans l'ensemble, la matière qui permet de définir une politique de sécurité routière est solide, les lois de la mécanique sont immuables, les chercheurs, les assureurs, les spécialistes des infrastructures, les ingénieurs qui conçoivent les véhicules sont capables de décrire le poids de chaque facteur de risques

dans un système qui associe usagers, véhicules et environnement. La difficulté est liée aux conflits d'intérêts provoqués par les décisions possibles et à la qualité de leur mise en œuvre, non aux incertitudes sur leurs effets.

L'accident de la route est la première cause d'insécurité en France : 8 000 tués par accidents de la circulation, 1 000 par homicides volontaires. Circonstance aggravante, les victimes sont principalement des usagers inexpérimentés, donc de jeunes adultes. Une vie humaine a la même valeur à 20 et 60 ans, mais les dommages provoqués dans l'environnement affectif sont très différents. Les progrès de la médecine ne nous empêcheront jamais d'avoir à enterrer nos parents, c'est triste mais inévitable ; enterrer un de ses enfants est un drame d'une dimension différente, il supprime durablement la joie de vivre d'une famille. Il est inacceptable de ne pas privilégier les mesures capables de réduire la fréquence d'un événement de cette nature, tout en conservant les avantages d'un usage maîtrisé des véhicules individuels ou industriels.

La connaissance nationale de nos insuffisances et des principaux facteurs de risques est complète :

- Une géographie physique et humaine qui a engendré un réseau secondaire considérable, exigeant vigilance et compétence, difficile à surveiller du fait de sa longueur. La moitié des tués le sont sur ce réseau.

- La consommation d'alcool la plus élevée au monde : nous avons 6 fois plus d'accidents sous l'influence de l'alcool que la Grande-Bretagne, près de 2 500 chez nous, moins de 400 chez eux.

- Le taux de port de la ceinture demeure insuffisant, en particulier aux places arrière, comme le bon usage des sièges pour enfants qui doivent être adaptés au poids, à la taille, et utilisés correctement.

- De nombreux usagers surestiment leurs capacités et interprètent les règles au lieu de les appliquer.

- Le système de contrôle et de sanction ne fonctionne pas bien, pour des raisons qui tiennent aux moyens et à l'organisation. Les seuils de contrôle de la vitesse ont dérivé au-delà de tout bon sens, incitant les usagers à transgresser de plus en plus largement les vitesses autorisées en s'adaptant à la réalité des contrôles.

- La dérive des vitesses réelles est facilitée par la production de véhicules dont les performances sont une incitation permanente à la transgression des règles. Ils sont particulièrement dangereux sur un réseau secondaire à faible densité de circulation. Un outil doit être conçu pour un usage normal ; les voitures actuelles sont conçues pour un usage délinquant et le couple décideur-constructeur a commis une faute caractérisée en voulant ignorer ce facteur de risques pour des raisons purement commerciales.

Face à une situation de ce type, il faut être conscient de la nature des enjeux en cause, car personne n'imagine que l'on tue sur les routes par plaisir, même si le comportement passionnel de certains usagers vis-à-vis d'un instrument séduisant peut s'apparenter à une forme d'acceptation de la mort, la leur ou celle des autres, pour prix de leur plaisir. Au niveau politique, ce sont les intérêts divergents des protagonistes qui provoquent des arbitrages tentant de réaliser le meilleur compromis. Dans une situation de ce type, le rôle des experts est délicat. Ils peuvent se contenter de décrire les facteurs de risques, les solutions possibles, et laisser aux politiques leurs responsabilités sans exercer la moindre pression sur eux. Ces derniers ont été désignés ou élus pour cela, dans un processus considéré comme démocratique. Je n'ai pas cette attitude passive, et plus les années passent moins je supporte la passivité. Je considère que l'expert doit également mettre en évidence les raisons qui font privilégier des arbitrages en faveur du risque, alors qu'il est possible d'avoir une attitude différente. Il peut exprimer des considérations de nature politique, par exemple affirmer que le déficit des modes d'expression de la démocratie supprime l'exercice de cette dernière dans la vie de tous les jours. Nous n'avons

pas de référendum d'initiative populaire permettant à une majorité de s'opposer à la mise en circulation des véhicules dont la vitesse maximale dépasse la vitesse la plus élevée autorisée sur nos routes, alors que plusieurs sondages indiquent clairement qu'une large majorité de Français souhaitent supprimer cette incohérence. Cela ne signifie pas que les mêmes citoyens-usagers ne commettent pas d'excès de vitesse, nous connaissons bien cette discordance fréquente entre l'attitude immédiate adoptée dans un certain contexte par des outils qui poussent à la faute et le souhait plus rationnel qui s'exprime face à un sondeur ou dans un bureau de vote.

Privilégier la gestion et l'action

Quels sont les choix possibles ? Le 17 septembre 2002, une réunion publique a permis à tous les ministres concernés d'entendre des intervenants dans le domaine de la sécurité routière, allant des associations aux constructeurs, en passant par des experts ou des gestionnaires. Une fiche de proposition peu contraignante a permis de poursuivre cette consultation sur le site Internet du ministère de l'Équipement, ce qui a élargi le champ des solutions proposées. Les conditions sont donc exceptionnellement favorables, d'autant que l'échec du précédent gouvernement dans la gestion de l'insécurité routière a été patent. Annoncer un objectif de réduction du nombre des tués de 4 000 en cinq ans et obtenir 269 après quatre années est un échec grave, produit par une absence de méthode et de rigueur. Les nouveaux responsables sont exposés à un échec identique s'ils privilégient l'annonce et non la gestion. Leur action sera nécessairement contraignante, le respect de la règle et la dissuasion par la crédibilité du système de contrôle et de sanction sont des éléments importants de la prévention. Comme lors des deux dernières élections présidentielles, une chute importante de la mortalité a été observée au cours des mois suivant cette élection. Je l'interprète comme une perception par les usagers de la fin de la période d'impunité produite par une amnistie prévisible. Malgré les annonces faites par les principaux candidats, certains espéraient un amendement parlementaire de dernière heure qui la rétablirait. Les décisions de la période 2002/2003 vont déterminer le succès ou l'échec de la nouvelle équipe. La liste des décisions efficaces à court terme est peu extensible, toutes les mesures importantes concernant la formation, l'éducation ou l'infrastructure ne pouvant agir que sur le long terme.

Parmi les moyens qui peuvent avoir une action forte à court terme sur la mortalité, je retiens :

- le rétablissement de l'équité et de la crédibilité du système en supprimant les indulgences et en appliquant strictement les limitations de vitesse ; l'application de ces réformes doit être évaluée,

- la création ou le développement d'unités départementales de 100 à 200 policiers ou gendarmes routiers (suivant la population et les caractéristiques du trafic) se consacrant uniquement à la sécurité routière ; elles seraient constituées de policiers dans les départements très urbanisés, de gendarmes dans les départements plus ruraux,

- l'amélioration des contrôles d'alcoolemie, qui doivent se situer la nuit et en fin de semaine, et du contrôle du port de la ceinture à toutes les places,

- une simplification de notre système de sanctions qui est trop lourd, peu effectif et peu efficace,

- une meilleure gestion des risques liés à l'inexpérience et aux comportements dangereux, par l'interdiction de conduite de voitures inutilement rapides quand on a le permis de conduire depuis moins de quatre ans, ou si l'on a déjà provoqué des accidents ou perdu un certain nombre de points sur son permis.

Sur le moyen et le long terme :

- le développement des systèmes automatisés de contrôle de la vitesse (usage des caméras numériques de contrôle) puis régulation intelligente de la vitesse par le positionnement des véhicules sur une carte embarquée qui provoque l'adaptation de la vitesse à celle qui est autorisée localement,

- une meilleure gestion de l'éducation au risque, et notamment au risque routier dans les différents cycles scolaires,

- une politique européenne interrompant la croissance injustifiée et dangereuse de la puissance, de la vitesse et du poids des véhicules.

Derrière cette liste, des milliers de vies humaines sont en jeu. Je ne connais pas de domaine de la sécurité sanitaire où des gains aussi importants puissent être obtenus aussi rapidement. La poursuite des annonces gouvernementales va maintenir une pression médiatique qui aura son efficacité pendant un temps ; nous saurons ensuite si la pertinence des choix, la qualité de leur mise en œuvre et la continuité dans l'action transforment l'espoir soulevé en une efficacité mesurable et durable. 