

Le contexte culturel de l'insécurité routière en France

Jean-Pascal Assailly
Docteur en psychologie,
chargé de recherche
à l'Inrets

En nous inspirant de l'air de Schubert, *La jeune fille et la mort*, nous introduisons notre démonstration par la question : de quoi meurt-on aujourd'hui sur la planète lorsqu'on a entre 15 et 24 ans ?

Les constats

Schématiquement, nous opposerons deux types de pays, deux grandes « manières de mourir » des jeunes ...

Un premier groupe de pays, illustré ici par la France, l'Allemagne, le Portugal (et qui comprendrait aussi la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest), est caractérisé par une forte prédominance de l'accident de la route qui représente la moitié des décès à lui seul. Vient ensuite le suicide. L'hécatombe des jeunes sur la route est le prix que nos sociétés, fortement motorisées, « payent » au Minotaure routier, à l'automobilisme... Ici, le jeune meurt le plus souvent au volant d'une voiture (tableau 1)...

Un deuxième groupe, réunissant ironiquement les États-Unis, la Russie, et qui comprendrait aussi la plupart des pays issus de l'ex-URSS, se caractérise par une plus faible présence du suicide et une importance à parts égales de l'accident de la route et de l'homicide. Ainsi, on sait qu'il existe une corrélation entre la proportion de foyers possédant des armes à feu et le taux de mortalité par arme à feu des 0-15 ans, ce qui jusqu'ici peut sembler évident, mais aussi avec les taux de suicides, d'homicides et d'accidents. Donc, l'accès aux armes à feu entraînerait une augmentation de leur usage dans les suicides, les homicides et les accidents... Finalement, ce qui réunit « l'ogre capitaliste » et « l'ogre ex-communiste », c'est une certaine forme

d'anomie et de violence latente, particulièrement dans les quartiers pauvres, qui vont engendrer la disponibilité et la fréquence d'usage des armes à feu. Ici, le jeune a autant de « chances » de mourir par une rafale d'armes à feu qu'au volant (tableau 1)...

Pour conclure sur cette comparaison géographique, arrêtons-nous un moment sur la mise en miroir de la société française et de la société américaine : alors que, dans bien des domaines concernant la jeunesse, notre société a été « cocolonisée », à la remorque de l'impérialisme culturel américain (pour les loisirs sportifs ou culturels, les modes, l'audiovisuel, etc.), les modes d'expression de la violence et de tolérance vis-à-vis de celle-ci sont restés (jusqu'ici) très divergents : forte intolérance et répression de la violence civile et criminelle en France, mais ambivalence, ambiguïté et laxisme de l'ensemble du corps social français à l'égard de la violence routière. Forte intolérance et répression de la violence routière aux États-Unis, mais ambivalence, ambiguïté et laxisme vis-à-vis de la violence civile. Ainsi, nous attendons encore qu'au lieu de pousser des cris d'orfraie et d'aller prier à l'église pour que « plus jamais des massacres dans les collèges ne se reproduisent », les Américains changent l'une des législations les plus laxistes de la planète sur l'accès, la disponibilité et l'usage des armes à feu (rappel : pour 260 millions d'Américains, 270 millions d'armes à feu et des dizaines de milliers d'homicides). De même, des voix de plus en plus nombreuses s'élèvent dans notre pays pour demander la mise en œuvre de mesures de réduction du risque routier non « cosmétiques » telles que le bridage des moteurs à la construction, la suppression des amnisties ou la mise en place d'un système de contrôle-sanction qui ne laisse pas échapper 50 % des infractions, résurgence moderne et laïque des indulgences cléricales médiévales.

Nous avons proposé d'analyser ces différences par le concept de « légitimité de l'expression culturelle de la violence » : la société française ne tolérerait et n'accepterait pas le niveau de criminalité dans les centres-villes et... les établissements scolaires américains, mais tolère et accepte finalement très bien l'un des niveaux d'insécurité routière les plus élevés de la planète.

L'interprétation

L'analyse des causes de mortalité chez les jeunes fait ressortir le problème de la violence : celle-ci est en chacun de nous (le traumatisme de la naissance, l'œdipe par exemple) et en chaque société ; de tout temps, les êtres humains ont essayé de la canaliser, de la réguler, de la simuler, d'éviter que la violence ne se diffuse à l'ensemble de ses membres. Si les guerres sévissent toujours et parfois à nos portes, un grand nombre de pays industrialisés connaissent depuis un demi-siècle une paix relative, des environnements plus pacifiés que ceux des sociétés pré-modernes. Dans ce contexte, chaque société voit certaines formes de la violence plus acceptées, plus « légitimées » que d'autres : aux

tableau 1

Répartition des causes de décès des garçons de 15-24 ans (1997, en %)

	France	Allemagne	Portugal	États-Unis d'Amérique	Russie
Accident route	38	45	38	22	15
Suicide	17	15	3	12	16
Homicide	1	1	1	21	14
Autres accidents	12	8	10	9	27
Cancers	5	6	5	3	3
Maladies cardio-vasculaires	3	4	3	2	1
Autres causes	24	21	40	31	24

Remarque : La rubrique « autres causes » regroupe de multiples causes de mortalité naturelle (maladies de l'appareil digestif, du système nerveux, des os, etc.) dont chacune a peu de poids à cet âge, ainsi que les causes de décès non élucidées.

États-Unis, les homicides par armes à feu, en France, la voiture, en Finlande le suicide...

Deux auteurs nous ont aidé à penser le contrôle de la violence.

René Girard* nous a appris que la violence naît de la rivalité mimétique du désir, lorsque deux hommes ou deux groupes désirent le même bien qui ne peut être

* Philosophe et anthropologue, auteur de *La violence et le sacré* (Grasset, 1972), *Le bouc émissaire* (Grasset, 1982).

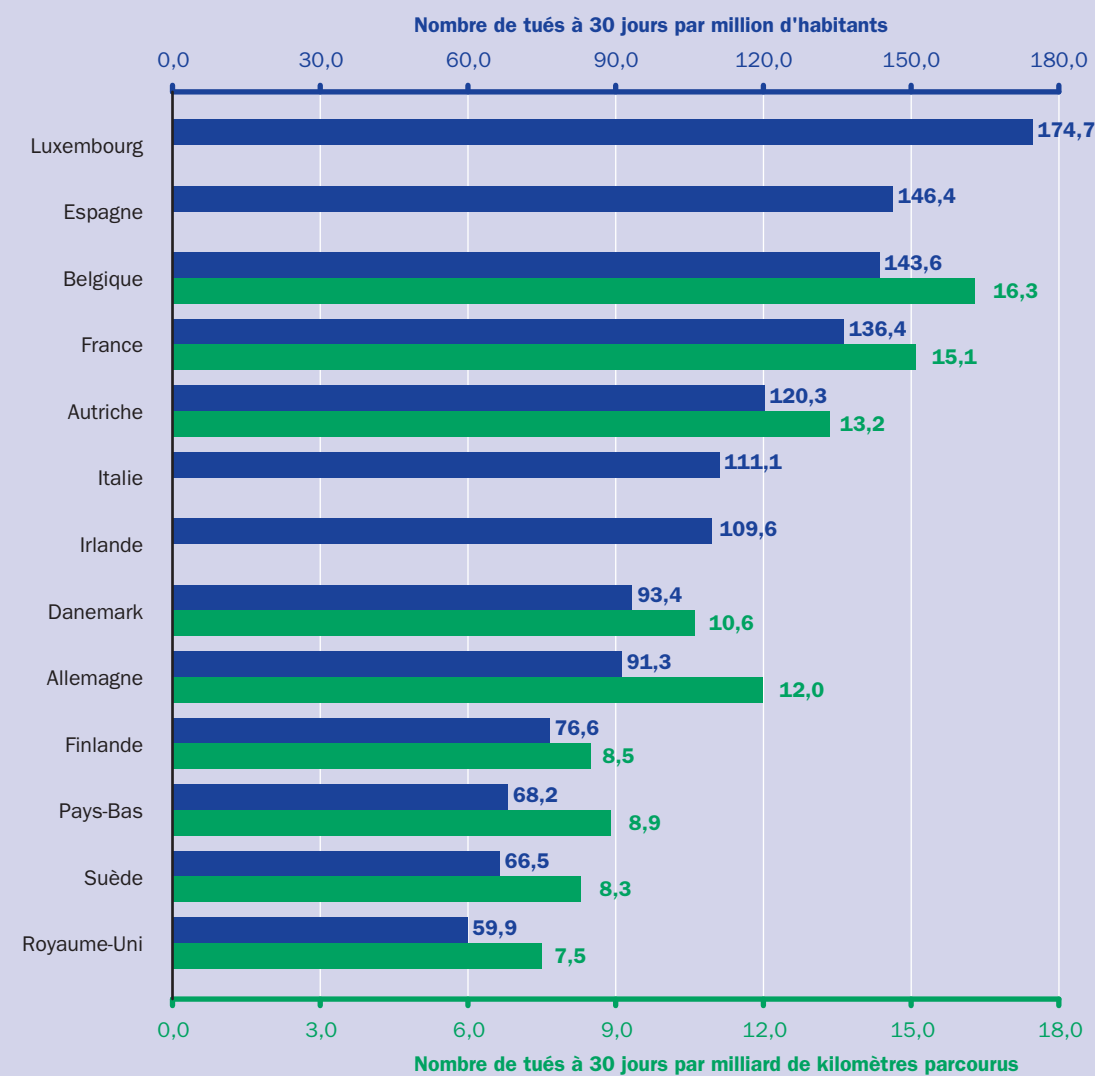
partagé, que cette rivalité peut se transmettre à travers les générations, voire « s'oublier » en se détournant sur des boucs émissaires (afin d'oublier la rivalité...). De ce point de vue, la violence routière est bien une violence de l'individualisme, du repli sur soi des pays riches : chacun de nous devenant de plus en plus possédant, des causes antérieures d'affrontement disparaissent mais la route reste l'un des derniers lieux où l'affrontement est possible, où la violence est « cachée », « permise ». Tous les jours, un conducteur vient, au

Les accidents dans l'Union européenne en 2000

Le classement des pays européens en matière de sécurité routière varie en fonction de l'indicateur choisi (nombre de tués par millions d'habitants ou nombre de tués par milliards de kilomètre

parcourus). Le Royaume-Uni est toujours le mieux placé tandis que la France a un nombre de tués deux fois plus important avec un trafic voisin. Trois facteurs explicatifs peuvent être avancés : la densité

de population (plus grande au Royaume-Uni), les comportements liés à la vitesse et ceux liés à l'alcool, particulièrement préoccupants en France. 📌



Sources : Onisr. Bilan de l'année 2001. La sécurité routière en France.

mépris des règles élémentaires de sécurité, se coller derrière votre pare-chocs arrière, en klaxonnant et en faisant des appels de phares, des gestes injurieux. Le message est clair : « *Ce bout de bitume devant n'est pas à toi, il est à moi car je veux l'emprunter à 160 et non à 130.* » Ce comportement, s'il ne se dissimulait pas au sein de ces « bulles-utérus-seconde maison » que sont devenues les automobiles, ne serait plus accepté, plus légitime dans la France d'aujourd'hui.

Tocqueville nous a appris que : « *Plus on fait reculer un type d'inégalité ou d'insécurité, plus le résidu d'inégalité ou d'insécurité devient insupportable pour la population et plus cette dernière développe une aversion pour le risque.* » Donc les Français ne supportent plus les 800 homicides par an qui « restent », mais tolèrent encore très bien les 8 000 tués sur la route... L'accident de la route devrait donc devenir « insupportable » lorsque nous n'aurons plus que 800 tués... Réciproquement, les Américains développent une répression routière féroce, mais n'envisagent pas pour le moment de modifier leur législation sur les armes à feu... alors qu'ils en subissent les conséquences quotidiennement. Bref, Tocqueville avait bien mis le doigt sur le phénomène en miroir des seuils de tolérance à la violence : la diminution de la violence criminelle augmente la sécurité objective et diminue la sécurité subjective... On peut penser enfin, en matière d'insécurité biologique, au détachement étonnant vis-à-vis de la mortalité infantile par maladies en Inde ou en Afrique. Étonnant pour un sujet occidental qui n'est plus confronté à un tel risque biologique...

Conclusion

Les Français vivent dans un univers qui a éliminé (pour le moment...) les grands fléaux d'antan (les guerres, les épidémies), où l'on vit de plus en plus vieux et de mieux en mieux (pour une majorité d'entre eux), où le niveau de vie continue de s'élever. Alors faut-il voir dans la route le lieu où la violence originelle peut s'exprimer, trouver un terrain d'exutoire ? En dehors de la violence routière, nous pourrions aussi évoquer d'autres maux « bien de chez nous » : alcoolisme, consommation effrénée de médicaments psychotropes (anxiolytiques, antidépresseurs) ou non (pour le moindre bobo, le Français consulte et... consomme), taux de suicides très élevé, rapport névrotique à la vitesse, intolérance à la frustration... Tout cela pourrait presque être traduit

par un seul mot : l'anxiété. Notamment, le besoin de la vitesse et l'intolérance aux frustrations, aux délais indiquent un rapport difficile au temps, et derrière le temps c'est très souvent la mort et la peur de la mort qui se profilent... Si nous savons bien nous occuper des « bobos » somatiques d'une population généralement en bonne santé, il en est tout autrement de leur symptomatologie dépressive. Exorcisme sur la route de la violence originelle ou panique anxieuse devant le temps qui passe, la société française aurait bien besoin d'une psychanalyse...

Dans la société française contemporaine, on vit plutôt plus vieux qu'ailleurs... une fois qu'on a passé le cap des 65 ans. Par contre, notre pays se distingue par une mortalité prématurée importante : plus qu'ailleurs, on « meurt avant de vieillir »... Si la qualité de notre système de soins a un impact sur la santé des personnes âgées, il en a beaucoup moins sur celle des jeunes : la situation sanitaire défavorable des jeunes Français s'explique surtout par les déficiences et le retard historique de notre culture de la prévention des comportements à risques. Si mourir à 80 ans d'un cancer aujourd'hui fait partie, en l'état de la science et de la société, des morts « acceptables », « inévitables », mourir sur la route ou perdre une jambe à 18 ans ne l'est assurément pas. Ces morts auraient été, dans leur immense majorité, « évitables » car il aurait suffi de très peu pour éviter le décès, la frontière étant très ténue, très floue sur la route entre une blessure et la mort : 10 km/h de moins, un verre de moins, une ceinture ou un casque attachés... Rien qui ne demande des progrès scientifiques longs, ardues et coûteux. On voit bien que le cœur du problème est plus celui d'une volonté politique et sociale. Nous avons aboli la peine de mort dans les cours de nos prisons, il ne reste plus qu'à l'abolir sur nos routes... D'ailleurs, le paradoxe des causes de mortalité chez les jeunes réside dans le fait que les plus importantes causes ne renvoient pas à des questions biomédicales, mais à des questions sociales, politiques, qui nécessiteront donc des réponses sociales et politiques... Du courage des élus à prendre des mesures parfois impopulaires (telles que l'abolition de la peine de mort...) ou à impulser des choix budgétaires qui permettront réellement les améliorations, et de l'implication de chaque citoyen à protéger soi-même et son prochain... « Si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne »... 