

20 AVR. 1973

CIRCULATION

LES DÉPARTS DE PAQUES

Peut-on réduire le nombre des victimes de la route ?

En voiture, en train, en avion, quelque deux millions de Parisiens vont désertir la capitale dès jeudi soir, à l'occasion des fêtes de Pâques. Les responsables de la circulation ont prévu des mesures exceptionnelles (augmentation des moyens de transport, renforcement de la surveillance). Mais les accidents de la route retiennent une fois de plus l'attention. Le dernier week-end des Rameaux a été plus « meurtrier » que celui de l'année dernière : 104 tués contre 84.

Quelles dispositions nouvelles pourraient freiner cette progression? Faut-il être plus sévère à l'égard des poids lourds, au sujet desquels la gendarmerie nationale écrivait en 1972 : « Il se confirme que la gravité des accidents impliquant les poids lourds reste de beaucoup supérieure à la moyenne et qu'elle augmente rapidement. » A ce propos et après l'article paru dans « le Monde » du 18 avril, M. Jacques Robert, délégué général adjoint de la Fédération nationale des transports routiers, nous précise son point de vue. D'autre part, le docteur Claude Got, professeur agrégé d'anatomie et de pathologie de l'hôpital Raymond-Poincaré de Garches, propose que soit appliqué un véritable « plan de lutte contre la mort sur la route ».

Un médecin : l'éducation est une utopie

Vouloir diminuer le nombre des accidents par l'éducation des usagers est une utopie, affirme le docteur Claude Got. Tous les automobilistes ont vu des photos d'accidents en série sur autoroute, tous savent qu'il est dangereux de suivre de trop près le véhicule qui les précède, et pourtant la fréquence de ces accidents augmente.

Si un plan devait être établi pour réduire le nombre et les conséquences des accidents de la route, sa réussite serait liée au respect de la réglementation. Actuellement, en France, ce respect est très limité, et il est important d'analyser les raisons de cet état de fait. Les limitations de vitesse, par exemple, ne sont pas respectées ; quand un contrôle est effectué par radar, la proportion des conducteurs en infraction est élevée. Les raisons sont nombreuses : d'abord ces limitations de vitesse sont mal établies, principalement celles dépendant des municipalités, elles sont prévues pour une « tolérance » qui fait placer un panneau de limitation à 30 km/h quand 60 km/h sont désirés, la loi devient alors floue et perd toute signification. Une interdiction n'est valable que si elle est nette, une tolérance de limitation de vitesse ne devrait jamais excéder 5 kilomètres-heure. Le caractère tardif de la sanction est une autre raison de son inefficacité. Enfin, sa sévérité variable d'un tribunal à l'autre pour la même infraction lui donne un aspect hasardeux qui ôte tout sérieux à la décision et développe un sentiment d'injustice chez celui qui en est l'objet. Ajoutons à cela la persistance des « interventions » entraînant l'évanouissement des infractions avant leur transmission au tribunal, et nous comprendrons pourquoi l'efficacité de la répression est faible dans notre pays.

Un progrès dans ce domaine passe par une réforme complète de nos habitudes. Si les règlements étaient appliqués avec précision, justice et constance, les infractions seraient moins nombreuses ; il suffit de faire quelques milliers de kilomètres sur les autoroutes américaines pour en être persuadé. Un raisonnement identique peut être appliqué à l'éthylisme au volant. Cette condition préalable étant évoquée, quel pourrait être ce plan de lutte contre la mort sur la route ?

● Immédiatement :

Port obligatoire des ceintures

dans tous les véhicules qui en sont équipés ; réduction de la vitesse des poids lourds ; dépistage sur une grande échelle de l'éthylisme au volant par l'alcootest, complété par le dosage de l'alcoolémie, et application d'un barème précisant la durée de retrait du permis de conduire en fonction du taux d'alcoolémie et de l'existence d'infractions antérieures.

● A court terme :

Limitation généralisée de la vitesse : autoroutes, 110 kilomètres-heure ; voies à chaussées séparées, 95 kilomètres-heure ; autres voies, 80 kilomètres-heure. Révision des limitations de vitesse abusives ; équipement de tous les véhicules neufs de ceintures de sécurité aux places arrière et d'appui-tête aux places avant et arrière ; équipement des véhicules anciens avec des ceintures aux places avant ; modification de la réglementation concernant les barres anti-encastrement ; application d'un barème établissant les durées de retrait du permis de conduire pour toutes les infractions mettant en jeu la sécurité en fonction de leur gravité et de l'existence d'infractions antérieures (le retrait intervenant rapidement) ; développement des circuits de moto-cross, de vitesse et de trial, détaxation des motos non immatriculées, utilisables sur ces circuits ; augmentation des taxes sur les deux-roues rapides, utilisés sur une route ouverte à la circulation.

● A long terme :

Séparation de la circulation des piétons de celle des véhicules ; transfert au rail (conteneurs) du transport des marchandises à moyenne et à longue distance.

L'efficacité de ces mesures peut être estimée en utilisant les résultats des pays qui ont adopté certaines d'entre elles et en analysant les accidents observés en France. J'affirme qu'elles diminueraient la mortalité au minimum d'un tiers pour les mesures immédiates et d'un autre tiers pour les mesures à prendre à court terme. Cela suppose une modification importante des habitudes de la majorité des conducteurs français ; elle ne pourrait être obtenue que par la contrainte, et certains la ressentiraient comme une brimade, comme une atteinte à leur liberté, oubliant que la majorité de ceux qui meurent ou qui sont blessés sur la route n'ont pas choisi librement de courir ce risque.