

la vitesse

Claude GOT

Je vous remercie M. le Président de m'avoir invité à cette réunion, je dirai d'avoir invité le groupe "extrémiste" dont je fais partie à parler de ces problèmes de la responsabilité des scientifiques dans un domaine bien particulier, celui des actions de santé publique destinées à éviter la promotion du malheur, du handicap, de la mort, par des actions publicitaires de plus en plus agressives et inacceptables. Vous savez que nos sociétés sont fragiles, ce sont des structures vivantes, contruisant un réseau d'actions souvent contradictoires qui les mènent, tantôt vers le malheur, la mort, et ce sont parfois les mêmes facteurs qui ont ces effets contradictoires.

En ce qui concerne les trois problèmes évoqués au cours de ce cycle vous connaissez l'étendue du désastre :

- pour le **tabac**, environ 60.000 morts prématurées chaque année par les cancers, les maladies vasculaires, l'insuffisance respiratoire ;

C. GOT

- pour l'alcool, environ 40.000 morts prématurées, aussi bien liées à des cirrhoses du foie que là encore à des cancers ou à des états infectieux favorisés par l'alcool ;

- en ce qui concerne **la route**, les chiffres paraissent plus faibles : 10-12.000 morts chaque année, mais ces victimes ont habituellement entre 16 et 30 ans, et en années d'espérance de vie perdues, l'ordre de grandeur est proche de ce qui est dû au tabac et à l'alcool.

Face à une telle situation, les réactions des individus sont relativement modérées. Ces catastrophes étant familières, elles sont bien supportées, par comparaison avec ce qui est observé dans d'autres domaines. Les crimes terroristes représentent quelques morts par an, parfois aucun, exceptionnellement une dizaine, ce sont bien entendu des morts inacceptables comme celles de la route mais ces morts provoquent des prises de position extrêmement nettes, des manifestations et une pression de la population sur les pouvoirs publics pour que de tels crimes disparaissent. Ces pressions amènent les pouvoirs publics à agir. Rappelez-vous tout ce qui s'est passé dans le domaine des contrôles d'identité après les attentats qui ont eu lieu à Paris il y a quelques années. Il existe également une très grande sensibilité aux problèmes d'insécurité liés aux homicides volontaires et aux coups et blessures volontaires qui ont provoqué la mort. C'est même à ce type d'événements que le terme d'insécurité semble réservé. Et pourtant ces morts, là encore aussi inacceptables que celles de la route ou de l'alcool, sont d'environ 1 millier par an. C'est-à-dire 10 à 12 fois moins que les morts de la route, 40 à 60 fois moins que les morts de l'alcool ou du tabac.

Il y a donc une grande tolérance de l'opinion publique vis-à-vis des morts liées aux drogues licites. Pour les morts accidentelles, nous pouvons faire une comparaison entre les différents types de locomotion. Les réactions provoquées par l'accident de la gare de Lyon, celui de la gare de l'Est, récemment celui d'Aî ont été très nombreuses. Pour la SNCF, l'année 88 aura été une année catastrophique, parce qu'il y aura eu moins de 50 morts liées à ce mode de transport. C'est à peu près ce qui se passe en un samedi ordinaire sur la route. Mêmes réactions avec les morts accidentelles liées à l'avion, qui au kilomètre parcouru, est de loin le moyen de transport le plus sûr. Cependant un accident d'avion provoque des réactions importantes dans la presse et la demande de sécurité exprimée aux pouvoirs publics est extrêmement forte provoquant une réponse des pouvoirs publics. Le budget de

la SNCF destiné à améliorer la sécurité sera de 5 milliards de francs au cours des prochaines années. Par comparaison, les demandes exprimées en matière de recherches sur le SIDA vont représenter environ 180 millions en 1989 et cette somme est présentée comme un effort extraordinaire alors qu'elle est environ 20 fois plus faible que l'effort qui va être fait pour la sécurité par la SNCF. Il existe donc une différence profonde :

- d'une part entre les catastrophes regroupant rarement un grand nombre de victimes (avion, rail) et les catastrophes «en miettes» tuant toute l'année sur l'ensemble du territoire,

- d'autre part entre les accidents qui n'impliquent pas une responsabilité des victimes (c'est l'Etat qui est alors sommé d'assurer la sécurité) et les accidents de la route où les erreurs de comportement des usagers apparaissent comme la cause principale des accidents.

Les morts dûes au tabac, à l'alcool, à la vitesse, liées à l'action de «drogues» licites sont bien incorporées à notre civilisation, ces morts sont familières, quotidiennes, bien tolérées et ne sont pas l'objet d'une pression extrêmement forte au niveau des pouvoirs publics. Le deuxième point qui me paraît important est la difficulté que nous éprouvons à transmettre une connaissance objective scientifique à l'ensemble de la population dans ce domaine. Les faits sont d'une grande simplicité et cependant ils n'arrivent pas à s'opposer aux idées reçues et entretenues par une désinformation soigneusement organisée et conduite par des groupes de pression qui ne veulent pas qu'il y ait une action vis-à-vis de ces drogues licites. Ces groupes existent dans les trois domaines abordés au cours de cette série de conférences.

Vitesse de circulation et "vitesse de collision"

Les connaissances scientifiques concernant la vitesse et les accidents sont assez faciles à résumer. Ce sont des connaissances acquises par des équipes pluridisciplinaires qui font de l'accidentologie. Ce terme a été créé pour différencier cette recherche de la traumatologie qui correspond à l'activité des chirurgiens qui soignent les traumatisés ou qui décrivent leurs lésions. Les accidentologues se situent à un niveau différent. Ils cherchent à comprendre comment et pourquoi les accidents surviennent, aussi bien en utilisant la réalité de la route, c'est le meilleur indicateur

C. GOT

de ce qui se passe, que par des procédés expérimentaux : expérimentation animale, un peu d'expérimentation sur les volontaires (forcément assez limitée) expérimentation sur le cadavre (qui pose un problème d'éthique particulier) et la modélisation informatique, car ces chocs sont assez faciles à modéliser sur des calculateurs. En utilisant ces différentes sources de connaissance, on peut obtenir un savoir extrêmement simple et précis concernant les relations entre la vitesse et le risque d'être blessé ou tué dans un accident. La première difficulté que nous rencontrons pour transmettre ce savoir est une difficulté de compréhension du terme extrêmement familier et simple de «vitesse». En fait, ce mot a plusieurs sens. Quand un automobiliste circule sur la route, il a une vitesse de circulation. C'est celle que les limitations de vitesse tentent de contrôler : 90 km/h hors agglomération, 130 sur autoroute, 60 en agglomération pour la France. Cette vitesse de circulation n'est jamais la vitesse réelle au moment d'un choc. Cette seconde vitesse, qui existe après que l'automobiliste ait freiné et ralenti, est la vitesse à l'impact ou «vitesse de collision». Nous pouvons rouler à 100 km/h ou 110 km/h, apercevoir à une intersection un autre usager, freiner, mal apprécier les distances, et le heurter à 45 km/h. Nous sommes passés d'une vitesse de circulation de 100 à une vitesse de collision ou d'impact de 45. Souvent ensuite les véhicules se séparent l'un de l'autre et ils ont une vitesse résiduelle. La variation de vitesse des accidentologues est la différence entre la vitesse de collision et la vitesse résiduelle.

Le fait d'être obligé, dans un langage technique, d'utiliser ces quatre valeurs est un premier facteur d'incompréhension, de difficulté de communication, et les productions qui viennent des laboratoires d'accidentologie sont souvent déformées volontairement ou involontairement par ceux qui veulent présenter nos actions comme des actions tellement extrêmes qu'elles empêcheraient toute circulation. Quand nous disons par exemple qu'une variation de vitesse de 25 km/h double la mortalité et que la majorité des variations de vitesse en accident sont inférieures à 50 km/h, cette connaissance objective sera déformée par une conclusion du type : « si on voulait vraiment agir sur la mortalité routière, il faudrait descendre la vitesse au-dessous de 50 à l'heure, ce serait incompatible avec le but de l'automobile qui est de permettre de circuler librement, donc c'est inapplicable, ces gens sont de dangereux extrémistes qui veulent supprimer la liberté de circuler !» Toute cette argumentation repose sur un amalgame abusif entre variation de vitesse et vitesse de circulation. Lorsqu'il existe une difficulté de communication du monde scientifique vers l'ensemble de la population, nous rencontrons cette difficulté de faire passer des

termes techniques pourtant simples dans le langage et la compréhension de tout le monde.

Dangerosité de la vitesse

Derrière ces petites difficultés de langage il y a cependant des faits tellement simples et évidents que nous pouvons nous sentir véritablement incompetents de n'avoir pas réussi à convaincre l'ensemble de la population de la dangerosité de la vitesse. Un demi de MV^2 est une des formules les plus populaires du monde, nous savons expliquer que si les distances d'arrêt sont courtes, les chocs vont provoquer des accélérations importantes, positives ou négatives suivant qu'on reçoit un choc de l'arrière ou qu'on entre par l'avant dans un obstacle, et que la relation entre cette vitesse et cette distance d'arrêt va déterminer les lésions tissulaires. Chaque partie de notre organisme est atteinte d'une lésion transitoire ou définitive, selon l'importance des tissus et de la destruction produite à leur niveau.

Ce type de discours utilisant des notions de force, de vitesse, d'énergie fait appel au bon sens. S'y opposer en disant que la vitesse n'a pas d'influence sur les accidents équivaut à affirmer qu'il n'est pas plus dangereux de sauter par terre d'une table que du haut d'un bâtiment ; malgré ces notions élémentaires, nous entendons en permanence un discours tendant à prouver que la vitesse en elle-même n'est pas dangereuse, et que de nombreux individus peuvent avoir une maîtrise de leur véhicule qui les autorise à conduire rapidement alors que d'autres, incompetents - bien entendu les autres - seraient incapables d'utiliser correctement cette vitesse potentielle de leur véhicule.

En fait, le problème n'est pas scientifique, il est passionnel ; la difficulté tient à l'état d'esprit du groupe qui ne veut pas reconnaître la relation entre la vitesse et l'accident. Il ne veut pas accepter la connaissance empirique obtenue par l'étude des situations sur le terrain dans les différents pays alors que cette observation de la réalité prouve que les lois élémentaires de la physique permettaient de prévoir. Je vous donne quelques exemples.

Quand la première crise du pétrole est apparue, tout le monde à cru pendant quelques mois que c'était la fin de la voiture rapide et facile, que nous entrions dans une période prolongée de carence de ce produit précieux, et qu'il allait falloir adapter

C. GOT

nos comportements à cette carence. Ce que nous cherchions à obtenir depuis des années avec une argumentation de santé publique, les contraintes de l'offre et de la demande l'ont obtenu en quelques semaines et en décembre 73 est apparue la limitation de vitesse sur les autoroutes à 120 km/h. A Garches, nous nous occupions à l'époque de toute l'autoroute de l'ouest depuis le Pont de Saint-Cloud jusqu'au péage de Mantes, habituellement cette autoroute produisait, si l'on peut dire, un, deux, trois morts par mois. Décembre pas de mort, janvier-février-mars, pas de mort, avril, le PDG de Citroën va pleurer chez le Président Pompidou, le convaincre que le travail des ouvriers de chez Citroën était en question, qu'il ne vendait plus de véhicules rapides, qu'il convenait d'être sérieux et de remonter la limite de vitesse sur les autoroutes. Quelques semaines plus tard, la vitesse repasse à 140 km/h, et nous recevons notre premier mort sur cette autoroute. Ensuite, la vitesse a été fixée à 130 km/h sur les autoroutes de liaison et 110 sur les autoroutes de dégagement. Nous avons oublié ce va-et-vient sur quelques mois. Il est particulièrement précieux pour l'expérimentateur ou plutôt pour l'observateur, en permettant, sur l'ensemble des autoroutes françaises et grâce au bienfait du péage, de connaître exactement les kilomètres parcourus, et donc de calculer la mortalité en fonction du kilométrage. Avant cette décision de limitation à 120, la mortalité était de 36 morts par milliard de véhicule/kilomètres. Après la limitation, chute immédiate de plus de moitié, 15 morts au milliard de véhicules/km pendant la période à 120 ; le 140 nous fait remonter un peu, le 130 nous fait redescendre ; et nous nous maintenons à un chiffre plus de 4 fois plus faible que celui observé avant la limite de vitesse.

Cette expérience n'est pas isolée. Aux Etats-Unis, le même phénomène s'est produit à la même période. Simplement les Américains étant des gens beaucoup plus raisonnables sur la route et ayant apprécié beaucoup plus tôt que nous le danger lié à la vitesse, au moment du premier choc pétrolier, leur vitesse sur autoroute était déjà limitée à 60 miles, c'est-à-dire pratiquement 100 km/h. Ils sont descendus à 55 soit 5 miles de moins, et ont observé une réduction de 12% des morts. Récemment un certain nombre d'Etats, sont repassés non pas à 60 mais à 65 miles ; et il a donc été possible de faire la comparaison mortalité au kilomètre parcouru, en fonction de la modification de la législation. Les derniers chiffres indiquent une augmentation de 32% de la mortalité dans les Etats qui sont repassés à 65 miles par heure de vitesse limite. L'expérience italienne récente de l'été dernier a également montré une diminution de la mortalité par la limitation de vitesse. Ces faits ne sont pas limités à l'autoroute, nous disposons de multiples expériences de terrain en ville. Les Suisses

ont fait une étude - réellement expérimentale - en mettant une partie de leurs zones urbaines à 50, les autres restant à 60, et ils ont pu documenter la diminution du nombre de tués et de blessés dans les zones qui étaient passées à 50. Ils ont même pu mesurer les vitesses réelles ce qui n'avait pas été fait dans les expériences précédentes. Dans la zone qui était passée à 50, la vitesse avait diminué en moyenne de 7 km/h et la mortalité d'environ 20%.

Règlementation de la vitesse

Dans l'observation de la réalité, il n'y a pas une équipe qui, étudiant les accidents avant et après une réduction par la réglementation de la vitesse, n'ait pas observé une diminution de la mortalité. D'autre part, toutes les équipes qui font de l'accidentologie étudient de grandes séries de véhicules accidentés, les ingénieurs vont mesurer les déformations et à partir de ces déformations, calculer des variations de vitesse, évaluer les vitesses de circulation à partir des distances de freinage, des traces sur la route. Toutes ces données vont permettre d'avoir accès à des notions précises, qui sont donc des notions de vitesse de circulation, ou de variation de vitesse à l'impact. Ces données ne sont pas récentes. Il y a une vingtaine d'années, un ingénieur de chez Volvo, qui est une des premières firmes à s'être véritablement intéressée aux problèmes de sécurité, M. Boling, a étudié plus de 20.000 accidents survenant en Suède, et il a exprimé le risque d'être blessé ou tué en fonction de la vitesse de circulation. Il a montré que chaque fois que la vitesse de circulation augmentait d'environ 25-28 km/h, le nombre de blessés ou de tués doublait. On est donc sur une relation exponentielle extrêmement régulière et il a même pu tracer deux exponentielles, l'une pour les porteurs de ceinture de sécurité et l'autre pour les non-porteurs de ceinture.

Le groupe de recherche dans lequel je travaille, réunit des constructeurs automobiles (tous les constructeurs français puisque c'est le seul domaine où ils ont eu la sagesse de garder des activités communes à la suite des différentes restructurations qui se sont produites au cours des quinze dernières années), des policiers, des gendarmes, des ingénieurs, des médecins, des anatomo-pathologistes comme moi pour faire des autopsies d'accidentés. Nous avons ainsi pu réunir des documents concernant environ 15.000 accidents. Par l'examen des véhicules, on quantifie les déformations, par les déformations nous connaissons les variations de vitesse liées au choc et nous pouvons lui faire correspondre un risque d'être blessé ou tué. Quand on augmente

C. GOT

de 5 km/h la variation de vitesse, on augmente de 50% le risque d'être tué ou blessé dans un accident. Ces faits, qui sont des faits d'observation, sont indiscutables, ils sont admis par toutes les équipes qui dans le monde travaillent sur les accidents. Malgré ces données, nous n'arrivons pas à convaincre une partie de l'opinion publique.

La "désinformation de l'utilisateur"

Je voudrais maintenant passer, dans un deuxième temps, à l'exposé d'un problème auquel nous nous heurtons : celui de la **désinformation** de l'utilisateur, regroupant un ensemble de faits liés au fonctionnement des médias, de la presse écrite, mais aussi des médias télévisés ou des médias radiodiffusés qui contribuent à entretenir un état d'esprit qui est schématiquement le suivant : la vitesse n'est pas dangereuse quand un conducteur expérimenté maîtrise son véhicule, c'est une évidence mais on verra comment elle est interprétée ; deuxième aspect de cette désinformation, il y a un groupe limité de chauffards dangereux qui sont les responsables des accidents, c'est un peu le négatif de la première idée ; troisième point, ce sont les véhicules anciens et mal entretenus qui sont responsables des accidents, il faut débarasser la route de ces épaves qui sont le véritable facteur de risque ; quatrième mode d'expression, ce sont les jeunes conducteurs inexpérimentés qui sont dangereux - c'est vrai - mais on va voir que comme il faut circuler avec eux, ce n'est pas une raison pour que ceux qui sont expérimentés ou qui se croient expérimentés aient toutes les licences sur la route. Nous trouvons également dans ce type de désinformation, des idées qui veulent lier le risque uniquement à des faits de comportement qui ne seraient pas du domaine de la vitesse. Par exemple, l'alcool qui, on le sait, est à l'origine d'environ 40% des accidents mortels, serait le problème principal et ce n'est pas parce qu'il y a des gens alcoolisés sur la route qu'il faut empêcher ceux qui ne s'alcoolisent pas et qui eux sont maîtres de leur véhicule, d'aller vite. Cette désinformation repose sur des idées de discrimination et de séparation de la population exposée aux risques entre différents groupes qui pourraient se voir appliquer des règles différentes.

Notre difficulté est de faire comprendre à ceux qui tiennent ce discours qu'ils ont une vision erronée du problème car d'une part certaines de leurs propositions sont fausses, et d'autre part, celles qui sont vraies ne leur permettent pas d'aller vite car nous n'avons qu'un réseau routier et nous ne pouvons imaginer qu'il y ait plusieurs

types de voies de circulation où l'on mettrait sur l'une les inexpérimentés, sur une autres les alcoolisés, sur une troisième les conducteurs de formule 1 ou de voitures de sport. Nous devons nous aligner sur les aptitudes de l'ensemble du groupe et cette contrainte est très mal tolérée par des gens qui appartiennent à un groupe bien particulier, celui des hommes souvent jeunes, dynamiques ayant des responsabilités dans leur entreprise, et qui sont en permanence engagés dans des compétitions qui consistent souvent à écraser le voisin, l'entreprise voisine, prendre sa part de marché, ou même à l'intérieur de l'entreprise, écraser le collègue, prendre son poste, son bureau. Ce groupe, entièrement conditionné à la lutte et à la performance, a d'énormes difficultés à admettre que sur la route les compétences qu'il se prêle ne devraient pas être mises en oeuvre parce qu'il doit coexister avec des gens incompetents, des inexpérimentés, des alcoolisés, des inattentifs, qui peuvent être contrariés par leur conjoint, leur patron, les conditions de vie, ou même par une alcoolisation excessive dans le pays qui a la plus forte consommation d'alcool par tête d'habitant. Le Professeur Robert Debré disait que si l'on conduit une voiture à cheval avec une alcoolémie de 2 grammes on rentre à la maison sans problème, car c'est le cheval qui conduit. Au contraire, si vous avez un véhicule qui peut aller à 200 km/h, le fait d'avoir une alcoolémie élevée va rendre possible un comportement d'une dangerosité qui n'a rien à voir avec ce qui pourrait s'exprimer si ce véhicule ne dépassait pas 70 km/h. Nous voyons donc que, comme toujours en matière de sécurité, nous ne pouvons pas traiter isolément les problèmes, il y a souvent une association du danger de l'individu et du danger lié à l'outil qu'on lui met entre les mains.

Ce problème évolue de façon extrêmement critique depuis quelques années. Pour vous donner un ordre de grandeur, en 1967, 12% des véhicules pouvaient dépasser 150 km/h, en 1980, 50%. Actuellement, plus des deux tiers des véhicules commercialisés peuvent dépasser 150 km/h. Pendant la même période la résistance mécanique des individus n'a guère évolué, les aptitudes à la conduite n'ont pas beaucoup progressé non plus, par contre les véhicules se sont transformés, l'infrastructure aussi. Le résultat est que nous avons perdu une partie des gains réalisés sur l'infrastructure et sur les véhicules par des effets de comportement liés au fait que l'on avait mis entre les mains des conducteurs des engins qui ne sont pas adaptés à leurs possibilités et qui en plus sont en totale contradiction avec la réglementation. Ce problème est important dans le domaine des drogues licites. Leur usage est licite dans une certaine mesure, et habituellement la société vous tombe dessus dès qu'on a dépassé cette mesure. C'est là toute l'ambiguïté de cette notion de drogue licite. La consommation de l'alcool est libre, elle est même très bien vue dans beaucoup

C. GOT

de circonstances, mais l'ivresse, les accidents liés à l'alcoolisation eux sont réprimés et réprimés durement par les sociétés. Nous sommes dans le domaine du quantitatif, certains comportements sont acceptés ou même encouragés, mais, dès qu'un certain seuil est dépassé, ils vont être réprimés et condamnés.

Compétence et inexpérience

Pour la vitesse, la situation est identique, nous avons des limites réglementaires, mais les véhicules ont manifestement été conçus pour dépasser ces limites. Et l'usager a un outil qui n'est pas fait pour l'utilisation qu'il veut avoir. Nous pouvons comparer cette situation à celle d'une machine qui aurait une cadence telle que l'ouvrier qui la manipulerait sans protection se retrouverait avec des doigts amputés. Dans une telle situation, l'inspection du travail interviendrait, le patron serait condamné, probablement le fabricant de la machine, et elle serait retirée de la circulation. Par contre, pour les véhicules automobiles, on admet parfaitement de mettre entre les mains des usagers un outil qui est contraire dans ses capacités à la réglementation. De plus, il faut détruire l'argument péremptoire du type : «je suis capable de maîtriser ce véhicule, j'ai une expérience qui me permet de le faire», même cette affirmation là, indépendamment du risque lié aux autres, est fautive. Les gens qui tiennent ce type de discours ajoutent souvent : «regardez les conducteurs automobiles sur les circuits, ils maîtrisent bien leur vitesse». C'est une affirmation qui n'est pas exacte. Les conducteurs les plus expérimentés au monde, les conducteurs de formule 1, vont tous dans le même sens sur un circuit sans intersection, avec une protection de très bonne qualité. Malgré toutes ces conditions, depuis la fin de la guerre, les conducteurs de formule 1 français qui ont fait plusieurs saisons ont un taux de mortalité de plus de 50%. Ce groupe, qui est le groupe le plus compétent, se met souvent à la limite de cette compétence, va se trouver entraîné dans des accidents et vers la mort. Ces accidents de gens compétents sont connus dans tous les domaines de l'activité humaine. Chaque fois que nous avons eu à entreprendre des études d'accidents dans des secteurs nouveaux d'activités, nous avons observé cette dualité dans les conditions de production d'accidents, avec d'une part des accidents d'inexpérimentés, d'autre part les accidents de gens qui ont une compétence réelle, très supérieure à celle des débutants, mais qui se mettent dans de telles conditions de risques que malgré leur expérience, ils perdent tout le bénéfice de ce savoir-faire et se retrouvent dans des accidents. Une étude très simple sur les accidents des ailes volantes a montré que lors de l'apprentissage surviennent des accidents

bénins de décollage et d'atterrissage sur des terrains parfaitement plats, puis après deux ans, cinq ans de pratique, on veut longer une falaise pour prendre un courant ascendant, atterrir entre une ligne à haute tension et une maison, et à ce moment-là surviennent des accidents qui sont ceux des gens les plus compétents.

Tous ces faits réunis nous permettent d'être certains qu'il n'y a pas de solution au problème de la vitesse sur les routes autre que l'alignement sur les moins compétents pour qu'un maximum de gens ait dans ce pays la liberté de circuler et que les plus compétents ne se placent pas à un niveau de risque excessif parce qu'ils surestiment leurs aptitudes. C'est une notion qui finalement n'est pas rejetée par la majorité de la population, puisqu'il y a deux ans, un sondage fait par le magazine l'Automobile indiquait que 87% des Français étaient attachés au principe des limitations de vitesse, et que parmi ceux-ci 80% étaient d'accord soit pour les limites actuelles, soit pour des limites encore plus basses, il n'y en avait que 7% qui, acceptant le principe des limitations de vitesse, les auraient voulues un peu plus élevées, en particulier sur autoroute. Donc le groupe qui exprime ce souci d'une limitation des vitesses pour avoir plus de sécurité, n'est pas un groupe minoritaire, c'est un groupe majoritaire, simplement ce n'est pas le groupe des décideurs, dont on parlait plus haut, c'est celui des hommes actifs, dynamiques, qui eux recherchent plutôt la performance, l'efficacité (sinon ils ne seraient pas aux postes qu'ils occupent).

La situation actuelle peut-elle évoluer!...

Il convient d'établir des distinctions entre les groupes de pression en présence dans une telle situation. Les constructeurs ont une préoccupation dominante, celle de vendre leurs véhicules. Leur dissociation de comportement est évidente. Je travaille avec certains de leurs services qui se consacrent à la sécurité, font des recherches, améliorent les sièges, les pare-brise, les montants, les ceintures, les structures de véhicules, alors que de l'autre côté de la rue, d'autres services travaillent pour l'insécurité, les gens du marketing qui constatent qu'il y a un groupe d'acheteurs motivés par la vitesse, si l'on ne veut pas le perdre il faut lui vendre des véhicules rapides, alors on fait des modèles GTI, Turbo, qui vont à 200-250 km à l'heure. Il y a les motoristes, les passionnés de sport, qui vont développer des modèles rapides. Il existe un souci de répondre à la demande du groupe minoritaire qui veut acheter des véhicules rapides et les utiliser pour son plaisir sans sacrifier ce plaisir à la sécurité

C. GOT

des autres et souvent à sa propre sécurité. Il n'y a pas de manifestations dans la rue pour obtenir plus de sécurité.

Face à cette mollesse de l'action qui s'exerce sur eux, les pouvoirs publics ne cherchent pas à contrarier l'économie. De plus, les décisions de sécurité routière sont prises au niveau européen, et l'on rencontre à ce niveau une nouvelle forme d'impérialisme qui est celle des firmes allemandes qui ont fondé leur richesse sur des véhicules rapides haut-de-gamme. Les Français leur ont assez gaiement emboîté le pas en voyant la réussite de ces modèles haut-de-gamme rapides. Il y a également comme partenaires dans cette absence de décisions favorables à la sécurité, des groupes qu'on s'attendrait à voir au premier rang à nos côtés, les assureurs, par exemple. En étudiant le risque lié à la puissance et à la vitesse, les statistiques des assurances indiquent qu'entre les véhicules les plus petits, les groupe I à IV des assurances, et les véhicules haut-de-gamme, groupes XIII et plus on a un rapport de 1 à 16, dans les dommages corporels provoqués chez les tiers, on provoque 16 fois plus de dégâts chez les autres en conduisant un véhicule des groupes XIII et plus, qu'un véhicule des groupe I à IV. Ces variations sont du même ordre de grandeur que le risque de cancer bronchique chez le non fumeur et chez le gros fumeur. Les assureurs ne répercutent pas totalement ces valeurs dans les tarifs. Pour des raisons relativement simples : les gens qui ont des véhicules haut-de-gamme, généralement ont un appartement, avec une assurance pour cet appartement qui est en accord avec le prix du véhicule, une assurance-vie du même niveau et une assurance de divers biens qui sont liées à une situation leur permettant d'acheter ce type de véhicule. Les courtiers savent bien que ce sont sur ces assurances là qu'ils font leur bénéfice. Il y a là un effet pervers qui fait que la vérité des tarifs n'apparaît pas en relation avec la réalité du danger. Face à de telles situations, les groupes qui cherchent à agir sont très peu nombreux. Les scientifiques sont extrêmement peu actifs dans ce domaine. On se retrouve toujours à quelques médecins avec les mêmes soutiens : quelques associations de victimes d'accidents, qui ne sont pas très puissantes, et il est difficile d'espérer leur développement. Les gens qui ont subi un accident, par exemple ceux qui ont perdu un enfant, un conjoint, n'ont pas envie de se mobiliser en permanence pour faire évoluer la situation. Ils ont souvent été écrasés psychiquement par le drame qui les a touchés et ils sentent bien que le militantisme pour tenter de modifier ces situations entretient leur peine.

Cette situation de relative passivité de l'ensemble des partenaires explique

le peu d'évolution de la situation. Quand le bilan s'aggrave transitoirement les pouvoirs publics ont un discours mobilisateur, un comité interministériel est convoqué, une liste de mesures, toujours les mêmes, réapparaît, on s'aperçoit qu'il ne faut pas contrarier l'économie, les alcooliques, les publicitaires. Les politiques sont de plus en plus dépendants, vous le savez, des publicitaires et des médias dans notre société. Au bout du compte on s'aperçoit qu'on ne peut pas faire grand chose. Alors à ce moment-là, on envoie la balle en touche ou dans un autre camp (c'est ce qui vient de se passer) : une commission de 14 membres a été nommée. Nous allons faire des propositions - en avril, ce texte apparaîtra dans le public, dans les médias-. Il y a peu de chances que les propositions efficaces soient adoptées : limitation de vitesse par construction, installation d'enregistreur de vitesse sur les véhicules, limitation de vitesse sur les autoroutes en utilisant simplement les tickets de péage pour voir si les gens ont un parcours avec une vitesse moyenne supérieure aux vitesses autorisées. Tout ça est extrêmement simple à faire, mais les intérêts économiques sont tellement importants que dans une civilisation ou l'économie, le chômage sont les facteurs de décision les plus importants, il y a peu de chance que les intérêts de santé publique (éviter le handicap, le malheur, la mort) soient pris en considération.

Claude GOT
Professeur à l'Université Paris-Ouest

Le professeur Claude GOT est l'un des co-auteurs avec MM. Gérard DUBOIS, Albert HIRSCH, François GREMY et Maurice TUBIANA du rapport rendu public le 14 novembre 1989 sur l'abus des drogues licites.
