

## 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 ».

## Les transporteurs : des propositions pour améliorer la sécurité

Vous indiquez, écrit M. Robert, « que la proportion des cas où un poids lourd est impliqué ne cesse de s'accroître ; selon la gendarmerie, ils ont été mis en cause dans 7 % des accidents en 1971, au lieu de 6,5 % au cours des années précédentes ». Or, si nous regardons le tableau de la page 12 des statistiques de la gendarmerie pour l'année 1972, relatif à la répartition des accidents, par catégorie d'usagers, on constate que pour la catégorie « F poids lourds, tracteurs routiers et semi-remorques », le pourcentage des accidents dans lesquels ils sont impliqués comporte des variations très faibles depuis cinq ans, mais marque cependant une diminution en 1972 (6,5 %) par rapport à 1971 (6,8 %), et également par rapport aux années 1969 et 1970.

D'ailleurs, on lit à la page 22 du rapport de la gendarmerie : « Le pourcentage des poids lourds, impliqués dans les accidents corporels reste relativement constant, alors que celui des voitures de tourisme augmente régulièrement. Le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués les poids lourds en 1972 a diminué de 2,7 % par rapport à l'année précédente ; le nombre des accidents dus aux voitures de tourisme a augmenté de 3,2 % ».

La gendarmerie nationale ajoute encore que pour se prononcer sur l'évolution de la fréquence des accidents, il faudrait connaître le kilométrage total parcouru annuellement par les différentes catégories de véhicules. Or, sur ce point, on connaît, d'après une enquête par sondage de l'INSEE, l'évolution du kilométrage total annuel des poids

lourds entre 1965 et 1971, et on constate que le pourcentage d'accidents dans lesquels ces poids lourds sont impliqués a augmenté moins vite que le pourcentage d'augmentation des parcours totaux.

Cela étant dit, nous aimerions revenir sur un certain nombre de points. Il faut savoir qu'en raison de la fermeture de plus en plus fréquente des usines, ateliers et magasins entre le samedi à midi et le lundi matin, le nombre de poids lourds qui circulent les dimanches et jours fériés se réduit à 20 % du trafic de semaine.

Enfin, votre article fait état de l'installation sur les nouveaux véhicules de contrôlographes. Cette information aurait mérité d'être accompagnée de la précision suivante : ce sont les professionnels du transport routier eux-mêmes qui ont proposé aux pouvoirs publics une installation de ces appareils sur les véhicules avant la date prévue par le règlement communautaire. En effet, le règlement 543 prévoyait la mise en place de contrôlographes au 1<sup>er</sup> janvier 1975 pour les véhicules neufs, et au 1<sup>er</sup> janvier 1978 pour tous les autres véhicules.

Toujours dans le même esprit de sécurité, les professionnels du transport routier ont proposé aux pouvoirs publics : l'interdiction de circulation, sauf cas exceptionnels et urgents, des poids lourds les dimanches et jours fériés, de 6 h à 20 h ; la création d'un permis spécial pour les conducteurs de véhicules de plus de 19 tonnes ; l'étude sur le plan européen du problème de la limitation de vitesse des poids lourds par construction.

## 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.