

« Sur la route des vacances, les parents doivent montrer l'exemple »

Jehanne Collard, avocate et victime d'un très grave accident automobile, s'est spécialisée dans la défense des victimes de la route. Elle est aussi l'auteur de deux livres à succès : *Assurés, si vous saviez !* et *Malades, si vous saviez...* Jean-François Lacan est journaliste et auteur de *La République bananière*. Ensemble, ces deux auteurs qui s'intéressent aux ratés de notre société se sont attaqués à un des fléaux français : l'insécurité routière, avec son cortège de 8 000 morts et 170 000 blessés par an. Leur livre *Insécurité routière, à qui profite le crime ?* (éd. Albin Michel) est la première bombe du genre à être lancée à la fois contre l'inertie des hommes politiques, l'irresponsabilité de certaines publicités et l'incompétence de personnes censées développer la sécurité routière. A quelques jours de prendre sa voiture (pour certains) afin de partir en vacances, Jehanne Collard nous explique pourquoi la route est si dangereuse.

Jumeaux Infos : Dans votre livre-enquête, vous attaquez toutes les parties prenantes de la sécurité routière : hommes politiques, constructeurs, professionnels de la route et de la sécurité, etc. Pourquoi aujourd'hui jeter un tel pavé dans la mare ?

Parce que la réalité est inacceptable. Je parle en connaissance de cause. Je suis moi-même une ancienne victime. J'ai eu un très grave accident. Depuis, en tant qu'avocate, je ne m'occupe dorénavant que de victimes d'accidents de la route. Outre les diverses statistiques, ce livre est un condensé de mon expérience personnelle.

En tant que victime et en tant que femme, pensez-vous que le sexe soit un facteur de risque supplémentaire sur la route ?

Oui, et ce n'est pas seulement mon point de vue, c'est une réalité statistique. Les hommes conduisent plus dangereusement que les femmes. Ils ont plus d'accidents que nous. Mais on note une

Grandes vacances riment souvent avec longs trajets en voiture, et parfois aussi avec accidents... Jehanne Collard, co-auteur du livre *Le scandale de l'insécurité routière : à qui profite le crime ?* (éd. Albin Michel) nous rappelle que sur la route, nos vies peuvent être en danger. Tour d'horizon d'un mal français...



Jehanne Collard et Jean-François Lacan. Photo Coralie Moulin

Jehanne Collard
Jean-François Lacan
**LE SCANDALE
DE L'INSÉCURITÉ
ROUTIÈRE**
**À qui profite
le crime ?**

Albin Michel

évolution ces dernières années. Les femmes sont malheureusement en train de rattraper les hommes. Cette modification sociologique se traduit par exemple par l'alcool au volant. Avant peu de femmes étaient arrêtées en état d'ébriété au volant. Aujourd'hui elles sont de plus en plus nombreuses. **Vous parlez d'une cause d'accident, l'alcool. Mais avez-vous des statistiques concernant les causes d'accidents en famille ?**

Je n'ai pas de statistiques sur ce sujet. Par contre, j'ai mon expérience. Et globalement ce type d'accident n'est jamais dû à une faute du conducteur. Les accidents

en famille sont quasiment toujours dus au conducteur d'en face.

Au niveau prévention, les enfants vous paraissent-ils suffisamment informés des risques qu'ils courent en tant que passager, piéton ou cycliste ?

Non, et beaucoup d'accidents seraient évités si les enfants étaient formés correctement. Il est impératif de leur enseigner que la distance qu'ils perçoivent à pieds est fautive. Mais toute formation est inutile si les parents ne montrent pas l'exemple. Dire à un enfant qu'il faut respecter les limitations de vitesse et mettre sa ceinture n'a aucun impact si son papa ne s'attache jamais et se vante de pulvériser des records de vitesse !

Il existe déjà des formations routières ponctuelles à l'école dès le primaire.

Que proposez-vous de plus ?

Je pense que seules des formations répétitives peuvent être efficaces. Il me semble donc nécessaire qu'une formation à la sécurité routière soit inscrite au programme scolaire chaque année. Cela peut par exemple s'insérer dans l'éducation civique. Car respecter les règles de conduite, c'est aussi respecter les autres. Il faut que les enfants prennent conscience du danger et là, je le répète, l'exemple des parents est primordial.

La prévention c'est aussi un bon véhicule. Certains parents de multiples, quand ils le peuvent, optent pour des monospaces. Ces véhicules semblent offrir un gage de sûreté et de sécurité pour la famille. Est-ce une impression ou une réalité ?

Il y a en fait une sécurité à deux vitesses : les voitures qui sont chères sont sûres, et puis il y a les autres...

C'est une autre réalité statistique. Et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai moi-même investi dans ce type de voiture.

Des enfants bien protégés, c'est aussi des enfants bien attachés. Les nouvelles normes concernant les sièges-auto enfants vous paraissent-elles suffisantes ?

Je n'ai pas constaté de problèmes. Par contre, ce qui m'a interpellé, c'est la ceinture ventrale. Plusieurs de mes clients ont perdu leur enfant à cause d'elle. C'est un véritable danger et il convient de la faire interdire.

Sur des longs trajets, les arrêts avec des enfants sont nombreux. Pensez-vous que l'infrastructure soit adaptée à cet impératif ?

Il y a eu de gros progrès au niveau des infrastructures autoroutières. Bien sûr on peut toujours faire mieux. Mais le fait que des arrêts fréquents soient un gage de sécurité est entré dans les mentalités.

Par contre, des améliorations sont encore nécessaires sur les nationales et les départementales, qui sont pourtant beaucoup plus dangereuses.

Quelles sont les innovations à venir en matière de sécurité qui vont nous changer la vie ?

Les voitures chères sont déjà très sûres. Elles offrent tout un équipement de sécurité : 6 à 8 airbags, renforcement latéral des portes, ceintures à enrouleur, ABS... Mais toutes ces innovations ne suffisent

pas. C'est le comportement qui doit changer. Car la communication des constructeurs sur tous ces gages de sécurité est un danger. En achetant une voiture sûre, on pense à tort ne rien risquer. Pourtant, une voiture lancée à 140 km contre un arbre tue ses passagers, avec ou sans airbags...

A propos d'arbres justement, certaines nationales ou les départementales, notamment dans le sud, sont très dangereuses du fait des énormes platanes qui les bordent. Comment se fait-il que, malgré les morts, ces arbres soient toujours là ?

Tout simplement à cause de choix budgétaire. Sur la route, le choix financier l'emporte souvent sur le choix de la vie...

En matière de publicité, pensez-vous qu'à l'instar des pubs tabacs, les constructeurs devraient prévenir les consommateurs des dangers qu'ils encourent ?

Tout à fait. Une phrase telle que « Attention ! La voiture peut être mortelle. » serait bienvenue. Toutefois les constructeurs rechignent devant une telle proposition...

« C'est l'argent du malheur et ses circuits secrets qui livrent la clef de l'inertie. » Ce petit exemple montre bien à quel point votre livre est une bombe. Comment a-t-il été accueilli, quelles ont été les réactions ?

Les réactions ont été plutôt favorables. En fait nous avons dit des vérités difficilement contestables. Un livre ne suffit malheureusement pas à tout changer. Mais c'est un commencement. J'espère que cette première pierre ne sera pas la seule car il faut véritablement que les choses changent.

Propos recueillis par M.D.

Pour en savoir plus, en ligne :

- Site officiel du ministère des Transports : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
- Prévention routière : <http://preventionroutiere.org>
- Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) : www.inrets.fr
- 13 associations contre l'insécurité routière : www.arretonslemassacre.com
- Fédération européenne des victimes de la route (FEVR) : www.fevr.org

Insécurité routière : les chiffres de la honte

- 8 000 morts et 1 700 000 blessés officiellement recensés par an.
- 465 tués par an sur les autoroutes, 2 144 sur les nationales, 4 157 sur les départementales.
- L'infrastructure est en cause dans 42 % des accidents.
- L'alcool au volant est responsable de 40 % des accidents mortels.
- 31 tunnels de plus de 1 km sur 34 n'ont pas de dispositifs de sécurité satisfaisants.
- Ceux qui résistent plus de 6 jours à leurs blessures sont exclus du bilan des accidents.
- 80 % des accidents de vélo et 50 % des accidents de moto et de mobylette ne sont pas comptabilisés par les forces de l'ordre.
- Dix ans après son instauration, le port de la ceinture de sécurité n'était respecté que par 50 % des automobilistes.
- 29 % des contraventions et 33 % des procès-verbaux ne parviennent jamais au parquet. Ils sont « perdus », « annulés » ou notés comme « indulgences particulières ». Parmi ces indulgences, 38 % sont des excès de vitesse et 33 % des stop grillés.
- En 97, sur 214 666 conducteurs impliqués dans un accident grave : 48 % en sont sortis indemnes, 38,9 % avec des blessures légères, 10,6 % avec des atteintes plus graves, 2,5 % ont payé l'accident de leur vie.
- Le pourcentage de tués atteint : 2,7 % chez les ouvriers, 3 % chez les chômeurs, 2,8 % chez les artisans alors qu'il n'est que de : 1,6 % chez les cadres supérieurs et les professions libérales, 1,5 % chez les cadres moyens.
- 67 % des automobilistes ne respectent pas la limitation à 90 km/h et 80 % celle à 50 km/h en agglomération.
- Le coût des accidents de la route représente entre 2 et 3 % du PIB de la France, soit en 99, 119 milliards de francs.
- Le détail des coûts moyens par accident corporel : 3,9 millions de francs pour un tué, 400 000 F pour un blessé grave, 86 000 F pour un blessé léger.