

125 000 accidents par an pour un coût total de 120 milliards de francs

Jehanne Collard et Jean-François Lacan, pour sortir enfin de la pensée unique qu'on nous impose depuis vingt-cinq ans en nous affirmant que l'hécatombe n'est due qu'au comportement particulièrement « incivique » des automobilistes français et qu'il n'y a rien de nouveau et d'efficace à faire.

Deux motifs supplémentaires de colère les y ont aussi poussés. D'abord, l'annonce triomphante en début d'année de « 400 morts de moins sur la route » (8 437 décès en 1998, 8 029 en 1999) ; des statistiques qu'ils estiment sous-évaluées (la France exclut de son bilan toutes les morts survenant au-delà de six jours après l'accident, contrairement aux autres pays industrialisés qui comptent à trente jours) et, surtout, bien moins glorieuses que les autorités ne s'en sont flattées :

– L'objectif officiel, tel que Lionel Jospin l'avait énoncé en 1997, rappellent-ils, c'était 4 000 morts de moins d'ici à 2002, pas 400 !

Quant au second déclin, ce fut Jacques Chirac à la télévision, parlant de l'ESB et des milliards que l'Etat dégageait pour lutter contre sa propagation :

– Près de 40 milliards pour 10 à 300 victimes potentielles de la vache folle, fulminent les auteurs, alors que le budget total de la sécurité routière – publicité comprise – atteint à peine 350 millions de francs par an !

Des chiffres qu'ils mettent en parallèle avec le coût des accidents de la route : 3,9 millions de francs (en moyenne) pour un décès, 400 000 francs pour un blessé grave, 86 000 francs pour un blessé

léger et, au total, lorsqu'on y ajoute tout ce qui paraît financièrement comptabilisable (dommages matériels, bris d'équipements collectifs, mobilisation des secours, journées de travail et carburant perdus dans les embouteillages, honoraires de justice, etc.), près de 120 milliards de francs par an pour la nation !

Un argent qui n'est évidemment pas perdu pour tout le monde ; et c'est aussi ce qu'ils dénoncent en n'hésitant pas à mettre tous « ceux qui s'engraissent » dans le même sac : constructeurs automobiles et garagistes, bien sûr, mais aussi médias, sociétés payantes « d'aide juridique aux victimes », et même assureurs et Sécu !

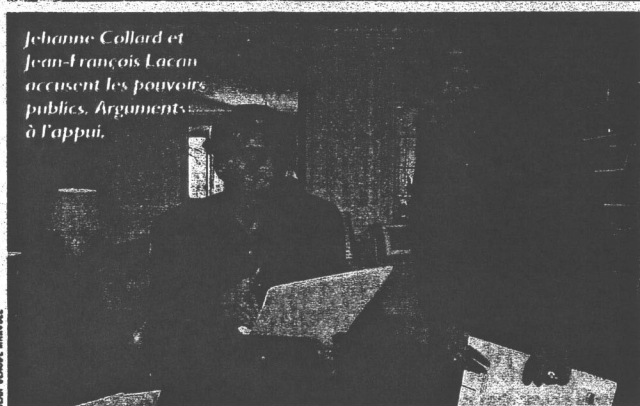
Trois mesures urgentes à prendre

A les en croire, personne ou presque n'a intérêt à ce que la tuerie cesse. Et la meilleure preuve, à leurs yeux, en est « le laxisme » des autorités face aux mesures que recommandent tous les experts.

« Décrets d'application en souffrance, lois et règlements en surnombre et pourtant inappliqués, absence de moyens et d'effectifs, démobilitation des fonctionnaires, laxisme généralisé des contrôles, absence de sanction des pratiques déviantes, rivalités absurdes entre administrations, asphyxie des organismes de recherche, manipulation des chiffres, terrorisme des lobbies : telle est la triste réalité de la sécurité routière en France », écrivent-ils pour résumer ce qu'ils considèrent comme « un désastre, une monstruosité et criminelle hypocrisie ».

Jehanne Collard et Jean-François Lacan accusent les pouvoirs publics. Arguments à l'appui.

PHOTO: TIGEO/POURLEMONDE



Et une anomalie, aussi, à l'heure où « le principe de précaution » paraît devoir s'appliquer scrupuleusement à des risques bien moindres et bien moins identifiés que ceux qu'engendre l'insécurité routière. Huit mille morts par an, selon nos auteurs, cela mérite quelques mesures : la limitation de vitesse des véhicules dès leur construction, la définition de normes pour les infrastructures routières, et la refonte d'un système répressif qui a aujourd'hui perdu toute légitimité et toute efficacité.

Et si ce n'est pas fait ? Eh bien, il ne restera plus alors que l'action en justice. Longue, difficile et terriblement aléatoire, mais « nécessaire aux familles des victimes et seul moyen d'empêcher de nouvelles morts ». Une perspective dont nos auteurs ne se félicitent pas – ils préféreraient des mesures – mais qu'ils

commentent à envisager possible...

« L'ambiance est en train de changer dans les associations de victimes, relèvent-ils en effet, elles sont de moins en moins passives et fatalistes. On en voit même certaines qui ont choisi d'être franchement subversives et agressives. » Une nouvelle mentalité qu'encourage Internet en permettant un regroupement plus rapide et facile de ceux qui sont décidés à se battre, « à faire quelque chose », pour peu qu'on leur ait d'abord démontré qu'« il y a quelque chose à faire ».

Les autoroutes de l'information contre celles de la mort, tel est donc aussi le chemin que ce pamphlet incite à prendre. ■

VÉRONIQUE GROSSSET

* Le Scandale de l'insécurité routière, par Jehanne Collard et Jean-François Lacan, aux éditions Albin Michel. En librairie le 12 avril.