

YANNICK BOURDOISEAU

# Mourez, jeunesse !

Vers 1920, on demanda à Rudyard Kipling de composer l'épithaphe aux soldats britanniques morts durant la Grande Guerre. L'écrivain proposa : « Nous sommes là parce que nos pères ont menti ». L'épithaphe fut refusée. Si, chaque jour un avion tombait sur un lycée et tuait vingt-deux élèves, il est probable que l'opinion s'en émouvrait. Cette même opinion accepte pourtant sans broncher vingt-deux tués quotidiens sur nos routes. Un crash de 747 toutes les trois semaines, l'équivalent d'une ville comme Poitiers rayée de la carte chaque année. Plus 150 000 traumatisés crâniens dont 30 % présenteront des séquelles à vie : la France s'offre une petite guerre mondiale à domicile tous les vingt ans, sans y penser.

Jacques  
Garofalo  
*Voiture  
accidentée  
dans le  
Bronx*, 1979,  
© Scoop / Paris-  
Match / Garofalo.

Il y a bien eu un ministre pour faire de la sécurité routière une « Grande Cause nationale » en l'an 2000. Mais en dépit d'artifices qui donnaient aux statistiques une allure encourageante, les experts ont constaté que le nombre des victimes était resté *grosso modo* le même, et les Français, globalement indifférents au problème.

Chez nous, les pères ne mentent pas, ils se taisent.

« Il y a aujourd'hui des dispositifs de contrôle de la direction beaucoup plus efficace que le volant, explique un ingénieur automobile. Pourtant, on conservera le volant, parce que le volant est maintenant dans l'imaginaire de l'espèce, parce qu'aujourd'hui *un enfant naît pour ainsi dire avec un volant dans la tête.* »

Avis aux anthropologues : l'automobile est un prolongement du corps. Nous ne nous en débarrasserons plus. Il faut vivre avec, et commencer par éviter d'en mourir.

Notre absence de réaction collective à des morts précoces que nous pourrions fort bien éviter est donc bien un problème réel, c'est-à-dire *un problème d'imagination.*

Nous ne pouvons pas, nous ne savons pas nous représenter l'embrassade mécanique de la mort et de la jeunesse. Elle est à la fois d'une déroutante banalité et d'une stupéfiante nouveauté. L'idée qu'un garçon ou une fille de vingt ans se suicide est bouleversante et nous en oublions que chez les moins de 35 ans, le suicide n'est que la deuxième cause de décès. Derrière la route.

Pourtant cette mort accidentelle, et qui l'est si peu, nous fascine. Il suffit de suivre le lent cortège des voitures qu'un grand accident contraint à la trouble expérience du voyeurisme. Carcasse broyée, corps allongés sur une civière : il nous reste si peu d'occasions de voir la mort en face, et bien fumante. On reprend la route avec un vague sentiment de pitié et un sentiment – très précis, celui-là – de soulagement. À ce jeu macabre, les jeunes gens sont moins imaginatifs encore que les autres. Au mur des chambres d'hôpital où l'on recueille les accidentés de la route, les jeunes polytraumatisés accrochent des posters de course automobile. On en tire les leçons que l'on veut : la vitesse est un dieu carnassier, la souffrance n'apprend rien, les jeunes sont cons... À moins qu'il n'y ait une fatalité du *crash*, et un quota de jeunes hommes à sacrifier : c'est ce que pensent, sans oser le dire, ceux qui projettent les lois du darwinisme social sur les statistiques de la mort routière.

Avis aux anthropologues : les Français font exception en Europe et dans le monde. Seuls les Grecs, les Espagnols et les Portugais font pire que nous. Même la violente Amérique est parvenue à gérer la sécurité routière. Le Moloch

des nuits de samedi à dimanche – c'est le moment où les jeunes se tuent au volant – est typiquement gaulois.

La société française semble accepter les dégâts des premières années de conduite comme une sorte de tribut payé à l'inexpérience. Meurs ou apprend à conduire ! Ce n'est peut-être qu'un signe supplémentaire de l'indifférence au risque qui explique, à la grande stupeur des hygiénistes des pays voisins, qu'on laisse fumer des lycéens dans la cour des lycées où l'on distribue, par ailleurs, des préservatifs. Comme si la mort était un jeu à somme nulle : ce que je gagne sur le sida, je le rends à la SEITA. Pourquoi serait-on plus attentif à un risque modéré (l'accident de la route, c'est 1 % de la mortalité sur l'espace d'une vie) qu'à un danger de mort quasi certain – la cigarette est le seul produit commercialisé qui tue un de ses consommateurs sur deux ? Il y a bien une raison, mais morale, et donc radicalement honteuse : c'est que l'auto ne tue pas seulement celui qui est fautif, elle tue beaucoup d'innocents, alors que le fumeur cancéreux n'a que ce qu'il mérite.

Notre « bonheur de vivre à la française » a une contrepartie, l'indifférence au risque. Nous acceptons l'hécatombe routière comme nous acceptons un taux d'accidents du travail ahurissant : dans un cas comme dans l'autre, il s'agit d'une pathologie discrète, diffuse, évidemment imprévisible, nichée dans des recoins de la réalité, qu'il faudrait combattre par des efforts constants et prolongés. Seuls les peuples à sang froid y parviennent, et les Espagnols, qui viennent de tenir le pari de notre Ministre des Transports. Mais les Français n'y tiennent pas. C'est un tel plaisir de conduire ! Il y a des jeunes femmes qui installent leurs petits enfants sur leurs genoux pour qu'ils voient mieux la route. Lors d'un choc à 100 km/h, le gosse pèse une tonne et il traverse le tableau de bord. Les mamans ignorent les lois de la cinétique, et manquent d'imagination.

Une enquête du CREDOC montre que 17 % des jeunes prennent la quasi-totalité des risques. Ils sont imperméables aux conseils, aux exemples, aux statistiques, aux démonstrations sur les effets du freinage, aux photographies des visages mutilés. Bref, ils ne devraient pas conduire.

Un responsable d'auto-école estime qu'un candidat sur quatre devrait être écarté de l'examen du permis pour immaturité chronique. Mais l'examineur qui s'y risquerait s'exposerait à de sérieux ennuis. En reconnaissant le droit à la conduite, nous avons en quelque sorte admis qu'il était porteur de compétence.

Dans les petites communes du Gers, on joue au rugby. C'est un beau sport, le rugby, qui porte en soi une civilisation. Après le match, on va jouer la troi-

sième mi-temps dans le bistrot d'un ami du club. Il y en a qui rentrent vers six heures, parce qu'ils sont fatigués de coups et de « kro ». Il y a ceux qui restent pour chanter les grandes mêlées. Dans la nuit, les mêlées se terminent contre un arbre, et ça fait une vilaine photo dans *La Dépêche*, avec une légende pathétique. Mais il ne faut pas dire aux responsables du club qu'ils devraient retirer les clefs de leurs voitures aux gamins quand ils sont saouls. On vous répondra que ça ne se fait pas dans la grande famille du rugby.

Dans la version intellectuelle, on pratique une autre euphémisation de la mort routière. On remarque, le menton dans la main, que Camus avait un billet de chemin de fer dans sa poche quand il s'est tué en voiture. Évidemment, c'est plus profond que de constater que l'auteur de *L'Étranger* roulait probablement trop vite. Comme s'il fallait soulager l'événement de sa matérialité. Un philosophe, ça ne tient pas le volant, ça n'appuie pas sur les pédales, ça ne meurt donc pas d'une maladresse, c'est victime du Destin. Mais le petit trois-quart-aile de l'équipe deuxième, de quoi meurt-il ?

« Il n'y a pas de demande sociale de sécurité routière » dit la charmante technocrate qui en a la charge. Moyennant quoi elle obtient un budget dérisoire pour susciter cette demande : elle n'a que ce qu'elle mérite.

Même s'ils ne l'avouent pas, la plupart des responsables politiques partagent l'opinion de l'Administration : la sécurité routière est une mauvaise cause, électoralement parlant. Il faut s'attaquer aux conducteurs qui boivent, à ceux qui ne boivent pas mais roulent trop vite, et à tous les autres qui ont des buveurs et des fous du volant parmi leurs proches.

Non que les automobilistes forment en France un puissant lobby : c'est même exactement l'inverse. Les pétroliers, le BTP, les constructeurs sont puissants, les assureurs aussi. Mais les automobilistes ne pèsent rien quand ils ne sont pas organisés professionnellement, comme les taxis ou les routiers. Parmi les moins susceptibles d'envisager leur propre sécurité comme relevant de la responsabilité publique, il y a évidemment les jeunes, qui ne votent pas. Personne ne s'occupe de personne et tout le monde est content.

Il est extrêmement difficile à un ingénieur automobile d'intégrer à sa réflexion la dimension *létale*. L'idée que la voiture est aussi un engin de mort, un outil qui tue sinon par destination, du moins par occasion, lui est extrêmement pénible. Il ne la pense, il ne la conçoit pas ainsi, pas plus sans doute que le cuisinier n' imagine pouvoir empoisonner ses clients (le conducteur de Formule 1 s'identifie alors au restaurateur japonais qui prépare ce succulent poisson dont une goutte de fiel vous envoie *ad patres*). On ne s'étonnera donc pas que les recherches sur la sécurité passive, produite par l'ar-

chitecture de l'automobile, aient été tardives : le premier demi-siècle de l'auto s'est écoulé sans que personne se soit sérieusement préoccupé de la rendre plus sûre. Plusieurs dizaines de millions de personnes ont disparu avant que l'on ne songe à se demander comment et pourquoi. Aux alentours des années 1950, on croyait encore dans le milieu industriel que l'éjection du véhicule protégeait des conséquences d'un choc. Pendant vingt ans, cette illusion a nourri l'opposition farouche à l'installation de ceintures de sécurité. Il était inconcevable d'inscrire le corps humain dans le champ de forces destructrices.

Enfin Ralph Nader vint.

Quarante ans avant d'être candidat à la Présidence des États-Unis, l'avocat publiait *Dangereuse à toutes les vitesses (Unsafe at any speed)*. Il y décrivait l'ensemble des dispositifs de sécurité, disponibles et agréés, susceptibles d'équiper la Corvaire de General Motors. Et se demandait pourquoi ils ne l'équipaient pas. Un procès et une Commission sénatoriale plus tard, le patron de GM croqua le marmot : « Installer des dispositifs de sécurité, expliqua-t-il, c'est révéler que la voiture présente des dangers. On ne vend pas une voiture en disant qu'elle est dangereuse. »

On commence à peine, dans les furtifs messages de la Sécurité routière, à montrer des jeunes gens en situation de se tuer au volant. Le grand secret est suggéré : si vous conduisez une voiture, vous prenez un risque, et si vous avez moins de trente-cinq ans, ce risque est aggravé. Mais il est encore mal venu de désigner explicitement les catégories à risques. De sorte que d'imposants budgets publicitaires sont consacrés à prêcher la sobriété et la prudence à des dames qui boivent des tisanes et roulent à 60 km/h. Les conducteurs déconneurs et un peu ivres qui vont griller un feu rouge par jeu ont l'allure et le teint des enfants de Français moyens.

Il y a une dimension cachée de l'accidentologie. Le sexe, l'âge, le niveau d'éducation, le lieu de résidence, accessoirement le revenu, voilà ce qui vous destine, ou pas, à figurer dans les statistiques de la Sécurité routière. Comme un dangereux secret, celle-ci tait que se tuent en voiture les jeunes hommes faiblement éduqués et chômeurs qui habitent la province. Parcourrait-elle dans l'année le même nombre de kilomètres, une Parisienne de quarante ans, diplômée et salariée, n'a pratiquement aucune chance d'être accidentée. On aurait dit autrefois que l'accident de la route est le fléau des classes laborieuses, s'il n'était surtout celui des classes chômeuses.

La pathologie routière traduit aussi fidèlement la condition sociale que le casier judiciaire. Il y a d'ailleurs de curieux prolongements à cette similitude :

aux États-Unis, les services fiscaux croisent leurs fichiers avec ceux des chauffards. Ils savent que la proportion de fraudeurs est beaucoup plus grande parmi ceux qui brûlent les feux rouges que parmi ceux qui les respectent, que le rapport à la Loi, et d'une façon plus générale, à la Règle s'exprime d'abord par le truchement de la voiture, dans cet espace de la route qui reste le dernier à être socialement partagé et est pourtant géré par chacun selon ses principes ou son absence de principes. Dis-moi si tu stationnes sur les parkings destinés aux handicapés, je te dirai si tu paies ta pension alimentaire.

La violence routière est d'autant mieux supportée que la violence sociale est familière et « fatale ». Et il n'y a que chez les jeunes bourgeois que la jeunesse est le temps des révoltes. L'un après l'autre, et au même endroit, les deux fils de cette femme de ménage se sont tués en moto. Lors des obsèques du second, son meilleur ami prend la parole et rappelle, les larmes aux yeux, mais avec fierté, que c'est lui qui lui a fait découvrir les « gros cubes ». Dans l'église, il y a deux-cents motards des deux sexes, dont une demi-douzaine ne finiront pas l'année.

L'accidentologie montre qu'un chômeur a 87 % de chances de plus qu'un cadre supérieur d'être tué dans un accident de voiture, et un ouvrier un peu plus de deux fois plus de chances d'être blessé gravement. Toutes les pathologies sociales semblent converger vers l'accident de la route, comme elles convergeaient naguère vers la tuberculose. Sous le microscope de l'accidentologie, les déterminismes de classe ont simplement pris la place du bacille de Koch : on se tue en voiture parce qu'on boit, parce que le travail est presque pire que l'absence de travail, parce qu'on ne vous a pas appris que la vie avait une valeur.

On affirme que l'apprentissage précoce de la conduite (la « conduite accompagnée ») réduit considérablement le risque d'accident durant les premières années au volant. On bâtit toute une théorie du savoir, de l'expérience, sur cette hypothèse de bon sens : on conduit mieux si on se prépare à conduire. Mais il y a un fait social caché derrière les résultats : les jeunes gens qui pratiquent la conduite accompagnée appartiennent à des milieux où on leur apprend, dès le plus jeune âge, à gérer le risque. Papa et Maman veulent que tu fasses des études, un bon mariage, que tu aies une solide situation. Tu seras un homme, mon fils, dis la prudence bourgeoise, et tu n'iras pas te tuer en voiture comme un imbécile... Dans la Cité toute proche, le jeune Kevin n'entendra jamais ce genre de discours. À seize ans, il conduit déjà, seul, des voitures qui ne lui appartiennent pas. Kevin a une faible probabilité d'atteindre sa majorité sans accident majeur. C'est le pur jus de la lutte des classes.

Il faut l'admettre, il y a des exceptions.

Soit une célèbre école de commerce dans la banlieue parisienne. On y prépare l'élite de nos grandes entreprises. Mais avant qu'elle ne soit tout à fait prête, l'élite, elle éprouve le besoin, chaque vendredi soir, de fêter la fin d'une semaine de cours. On parle, on danse, on boit. Et sur le coup de deux heures du matin, on prend le volant pour rejoindre sa famille. Enfin, on essaie.

Question soumise à la Direction d'HEC : que doit-on penser d'un système qui consacre des millions de francs à la formation de cadres supérieurs et leur laisse prendre le risque de se détruire avant le moindre retour sur investissement ?



Campagne de la Prévention routière « Choisis ton casque », 1992.

On sait l'immobilité propice aux confidences, et les spécialistes savent aujourd'hui mesurer la fluidité du trafic grâce aux communications en provenance des téléphones portables des automobilistes : quand il ne conduit pas, l'homme moderne téléphone.

Il lui arrive aussi, malheureusement, de téléphoner en conduisant. Les spécialistes s'accordent pour estimer que l'attention d'un automobiliste qui téléphone est réduite de 80 %. On sait par ailleurs que le délai entre le moment où le téléphone sonne et celui où l'automobiliste répond à l'appel n'excède pas deux secondes et demi en moyenne. Ce qui signifie qu'il répond tout de suite, quelles que soient les conditions dans lesquelles il roule, qu'il

soit seul ou au milieu du trafic, dans un virage ou une ligne droite, en phase de freinage ou de dépassement, etc.

L'usage du téléphone n'est pas interdit explicitement par le Code de la Route, mais il l'est *de facto* par l'obligation d'être toujours maître de son véhicule. Le portable lance ainsi un intéressant défi aux Pouvoirs publics : ils savent qu'il est dangereux dans les conditions de la conduite et ils peuvent en interdire l'usage à bord des véhicules. Il y a fort à parier qu'ils n'en feront rien, et que s'ils le rendent illégal, ils ne se doteront pas des moyens d'en réprimer l'usage.

Il s'est passé un phénomène curieux lorsque les titulaires d'un permis de conduire auto (le permis « B ») ont été autorisés à piloter des motos de 125 cm<sup>3</sup>.

Toute une catégorie sociale, celle des cadres moyens et supérieurs, et toute une tranche d'âge, celle des plus de trente-cinq ans, ont eu soudain accès aux joies des deux roues. Les « cubes », jadis réservés aux quasi délinquants, à la marginalité du cuir et de la « kro », ont été joyeusement enfourchés par des petits patrons, des publicitaires et des ingénieurs qui avaient remis depuis longtemps leurs rêves de « chevauchée sauvage » derrière un Plan d'Epargne en Actions.

C'est alors que ces messieurs (la chose est assez massivement masculine) ont découvert à quel point la cohabitation des motos et des autos était problématique. Ils ont aussi découvert l'état déplorable de certaines routes, et ils ont regardé d'un tout autre œil les barrières de sécurité, dont les potelets semblent conçus pour décapiter les motards.

Et ils en ont parlé autour d'eux, à leurs amis.

Ce que quelques centaines de milliers de jeunes motocyclistes sans relations ni influence n'avaient pu obtenir en trente ans, les quinquagénaires aux bras longs l'ont obtenu très vite : on a refait des routes, posé des jupes aux pieds des barrières. On est en plein dans le jeu des apparences démocratiques : les jeunes ne votent pas, ils n'ont pas le pouvoir économique et ils tendent psychologiquement à se placer hors des rails de sécurité.

De plus, il ne faut faire aux enfants nulle peine, même légère.

Si nous avons le courage de contrarier les désirs des générations montantes, les motos seraient proscrites.

Il y a eu 901 tués et 4298 blessés graves en moto en 1999. Plus de la moitié avait moins de 29 ans. C'est le plus grand massacre socialement consenti dans les pays développés.

On se tue quatre fois plus en moto qu'en voiture, dans l'indifférence générale. Les organisations de motards – bien organisés les motards, bien re-



layés aussi : beaucoup de journalistes circulent à moto – demandent qu'on aménage les routes pour que les chutes soient moins dangereuses. Il est vrai qu'on se tue moins en Formule 1 depuis qu'on a dégagé les pistes. Il est vrai aussi que la circulation n'a rien à voir avec la Formule 1, mais cela n'embarrasse pas les organisations de motards. Elles plaident pour la « responsabilisation » des deux roues, ce qui signifie, dans leur langage, qu'il ne faut leur faire nulle peine, même légère. Les motards sont assez grands pour se tuer tout seuls et ils ont en effet près de cinq fois plus de chance de mourir sur les routes que les automobilistes. L'expérience quotidienne de la circulation montre qu'un grand nombre de motards ne respectent pas les règles les plus élémentaires de la sécurité routière. Les respecteraient-ils scrupuleusement que les lois de la physique condamneraient la coexistence entre des boîtes d'acier d'une tonne et demie et des êtres de chair et de sang de soixante-quinze kilos, tous également mobiles. Mais les motards sont là. Ils menacent, défilent. On les répare donc, quand on peut.

Ça n'a évidemment aucun rapport, mais la dernière Yamaha FZS développe 106 chevaux et atteint 240 km/h.

La mesure la plus efficace à prendre pour réduire la mortalité routière chez les jeunes est parfaitement connue : c'est la réduction de la vitesse. Cette réduction doit être obtenue de gré ou de force, et par tous les moyens, techniques, éducatifs, policiers, préventifs et répressifs. Tout le reste est utile, mais dans un premier temps il importe d'agir sur la *gravité* des accidents et, pour cela, de diminuer les forces que le poids et la vitesse des voitures modernes libèrent dans un choc. Si vous voulez militer pour une juste cause, exigez que des mesures soient prises pour que la vitesse de véhicules conduits par les moins de 25 ans soit limitée. C'est légalement et techniquement possible. Ceux qui disent le contraire mentent, et l'une des rares choses que nous ait apprises un siècle d'automobile, c'est que les mensonges tuent.