

Tout-radar : répression utile ou racket organisé ?



Dans les années 80, tout le monde rêvait d'avoir sa voiture à 18 ans, promesse d'ouverture de nouveaux horizons et de liberté. Les temps ont bien changé. Le véhicule individuel est devenu l'apanage du pollueur égoïste dans la doxa des pouvoirs publics. Pire, rouler vite révèle selon eux un comportement de serial killer du bitume. Ne cherchez plus l'ennemi numéro 1 sur les routes françaises, c'est devenu la vitesse.

Avec Aurélien Véron

Le radar est l'arme idéale dans la guerre sans merci contre ce fléau combattu sans relâche par les autorités publiques et ses alliés associatifs – lourdement subventionnés. Il en faut toujours plus. Quand la mortalité baisse sur route, ces talibans de la route annoncent qu'il faut augmenter le nombre de radars dont l'utilité se confirme. Lorsque le nombre de morts augmente, ils estiment aussi qu'il faut en accroître le nombre pour gagner en efficacité. Facile, non ? Après le mauvais chiffre de septembre – qui suivait le bon chiffre d'août –, le gouvernement a annoncé pour 2017 une hausse de 25%... des recettes de radars : 844 millions d'euros ! Pour assurer la hausse ininterrompue d'une taxe qui ne dit pas son nom, le nombre de radars passera de 4.450 à 4.700 en 2018. Mais la vitesse est-elle aussi dangereuse que le matraquage du gouvernement et de ces associations laisse entendre ?

Depuis le pic de 16.000 morts sur les routes en 1970 - sans même évoquer les accidents graves -, la situation s'est considérablement améliorée bien avant l'arrivée des radars de masse. Déjà en 1990, il y avait encore 10.289 morts pour 310 milliards de kilomètres parcourus. En 2005 lorsque la mise en place des radars commençait à peine, leur nombre s'était déjà réduit à 5.318 pour 394 milliards de kilomètres. L'amélioration des infrastructures routières a joué pleinement, en particulier avec la multiplication des voies rapides et des autoroutes. La généralisation des freins ABS et ESP a accompagné le renforcement considérable de la fiabilité des voitures avec la ceinture obligatoire – encore un tué sur 5 ne la porte pas - et les airbags. Le renforcement de la lutte contre l'alcool au volant - cause d'un tiers des accidents mortels - a aussi contribué à cet effondrement spectaculaire du nombre de morts sur la route. L'arrivée des ronds-points a aussi eu un impact favorable – bien avant leur multiplication excessive - en cassant la vitesse sur des axes qui, eux, sont réellement dangereux.

Les contraintes supplémentaires imposées aux jeunes conducteurs, particulièrement sujets aux accidents graves, portent leurs fruits même si d'autres innovations sont possibles. Les assureurs anglais ont par exemple testé des assurances à moitié prix ne couvrant la conduite que le jour afin d'inciter les jeunes à ne pas conduire lors des sorties au restaurant ou en boîte de nuit (les facteurs réunis jeunesse, nuit, vitesse et alcool/stupéfiants aboutissent aux pires chiffres des statistiques d'accidents graves). Depuis l'arrivée massive des radars, la vitesse moyenne a aussi reculé mais la mortalité n'a que peu diminué. Personne ne peut nier une certaine corrélation entre l'un et l'autre. En revanche, il existe de fortes divergences concernant les catégories de voies où la corrélation est faible ou quasi nulle.

Un voyage en Allemagne s'impose pour ouvrir la réflexion. Près de la moitié des autoroutes n'y imposent aucune vitesse limite. Les

grosses berlines et autres SUV y roulent couramment à 200-220 kilomètre/heure dans la sérénité, certains bolides doublent parfois tout le monde à une vitesse bien plus élevée sans faire sourciller qui que ce soit. Dans le pays où les citoyens vous retiennent de traverser tant que le petit voyant vert n'est pas allumé, cette absence de limitation de vitesse mérite réflexion. Les Allemands sont-ils dangereusement irresponsables ou tout simplement rationnels avec la vitesse sur voies rapides ? La leçon que tout conducteur retire d'une telle expérience, c'est que la vitesse "raisonnable" sur ces routes dépend du véhicule et du conducteur. Chacun adapte sa vitesse en fonction d'un principe élémentaire, la responsabilité individuelle de la quasi-totalité des conducteurs fréquents qui connaissent leur véhicule et leur conduite. Par ailleurs, le développement rapide des aides à la conduite – sortie de couloir, détection d'obstacles ou de ralentissements – et du pilotage automatique devrait rendre encore plus sûre la conduite à très vive allure sur voies rapides.

Premier paradoxe, la mortalité sur autoroute est bien plus faible que sur les autres réseaux alors que la vitesse moyenne y est considérablement plus élevée : 8.6% de l'ensemble des accidents mortels alors que les automobilistes y parcourent 21% de l'ensemble de leurs kilomètres annuels, 85 milliards de kilomètres sur 404 au total en 2015. Deuxième paradoxe, alors que la vitesse moyenne sur l'ensemble des routes augmente en 2012, la mortalité recule. Inversement en 2015, la vitesse moyenne baisse mais la mortalité augmente à nouveau. La corrélation n'est donc pas si franche qu'annoncée en boucle. L'intense répression sur les grands axes routiers à très faible fréquence d'accidents graves se justifie-t-elle vraiment ? Ne serait-elle pas destinée à piéger les automobilistes inattentifs pour remplir les caisses désespérément vides d'un Etat dispendieux ?

En 2015, 7,6 millions de points ont été retirés pour excès de vitesse, parmi lesquels 95% pour des dépassements modestes (inférieurs à 20 km/h). Plus de 69.000 permis de conduire ont été invalidés. Certains méritent bien entendu de l'être pour conduite dangereuse, consommation fréquente d'alcool avant de prendre le volant, excès de vitesse sur les segments dangereux, en ville ou sur départementales à risque. Bon nombre sont l'aboutissement d'une accumulation de petites fautes qui deviennent vite quasiment indélébiles tant le délai de 3 ans est intenable, en particulier pour les conducteurs professionnels (commerciaux, médecins...) qui peuvent rouler jusqu'à 100.000 kilomètres par an et ont de fortes chances d'être attrapés à nouveau pour une petite faute d'inattention au mauvais endroit. Nombre d'automobilistes voient leur permis se consumer à petit feu - malgré les fameux stages de rattrapage coûteux - alors qu'ils bénéficient depuis longtemps du bonus maximal de leur assureur, le mieux placé pour connaître leur sérieux.

Cette répression aveugle est d'autant plus choquante que la vitesse est de moins en moins limitée pour des raisons de sécurité - destinée à protéger la vie d'autrui. Les plafonds stricts de vitesse visent de plus en plus à limiter la pollution –la vitesse optimale diffère pourtant d'un moteur à l'autre et les véhicules électriques ne devraient pas être concernés -, à fluidifier le trafic – l'échec patent de la baisse à 70 km/h sur le périphérique est pourtant éclairant – ou d'autres raisons incongrues que personne ne comprend. Et qui font perdre leur sens et leur légitimité aux sanctions drastiques qui en découlent. Car ceux qui perdent leur permis de conduire au terme d'une lente combustion due à de petits dépassements peuvent voir leur emploi menacé et leur vie basculer alors qu'ils n'ont commis aucune faute majeure.

A encadrer très strictement la vitesse des automobilistes - alors que la qualité des voitures et des routes continue à s'améliorer -, nous ne conduisons plus à la vitesse qui nous semble adaptée mais dans la peur du flash, du petit point perdu de plus. Nous n'avons plus tant la responsabilité du vétéran de la conduite que nous sommes à l'esprit que la peur du gendarme. Cette infantilisation de la conduite sous stress, loin d'améliorer les comportements sur route en France, engendre des réactions inadaptées, par exemple de contournement malin des menaces et des sanctions à l'aide d'outils qui perturbent la conduite. Les Français sont de plus en plus nombreux à ne plus accepter ce qu'ils estiment être un racket. Il est urgent de revoir la notion de vitesse dangereuse en partant du détail des chiffres afin d'ajuster les sanctions avec comme objectif exclusif d'assurer la sécurité d'autrui. Nous devons revenir à cette priorité simple en favorisant la conduite adaptée de chacun plutôt que des règles arbitraires mal calibrées qui perdent leur crédibilité par leur absurdité.