

# **L'origine de l'inconscience du risque de rouler vite**

Croiser d'autres voitures, à 1 ou 2 mètres l'une de l'autre, à 90 km/h, constitue un énorme risque de mort dont nombre d'entre nous n'ont pas conscience alors même que, pour le moindre petit symptôme, nous nous précipitons chez un médecin spécialiste pour réaliser des examens approfondis, craignant pour notre santé. Il y a là une dissonance cognitive dont il convient d'expliquer l'origine. Comment en est-on arrivé là, comment a-t-on accepté d'être aveugle au point de revendiquer encore actuellement le maintien de l'existence de ce risque, en réclamant le 90 km/h ?

Historiquement, un basculement s'est opéré dans les années 50 : jusqu'en 1950 les conducteurs ralentissaient pour croiser une voiture, on la voyait arriver de loin, et comme elles étaient peu nombreuses nul n'était gêné de ralentir, et d'ailleurs le Code de la route de 1948, reflétant ainsi la sagesse de nos prédécesseurs, le demandait (article 31 "tout conducteur est tenu de ralentir (...) lors d'un croisement"). Mais dans les années suivantes, le nombre de voitures augmentant, il a été considéré comme inconcevable de devoir ralentir à chaque croisement de voiture, et de ce fait la conscience du risque s'est affaiblie, puis s'est perdue; le Code de la route également n'a plus maintenu, dans ses éditions ultérieures, l'obligation de ralentir pour croiser. Cette habitude a été aidée par les améliorations apportées à la sécurité des voitures entre autres meilleure tenue de route et meilleure précision dans la direction.

Cette perte de conscience a été favorisée par l'idée qu'à l'époque, la vitesse était synonyme de dynamisme, et favorisée aussi parce que l'on attribuait à chaque accident une cause unique, autre que la vitesse, très souvent le manque d'habileté du conducteur, la virtuosité étant considérée comme une qualité nécessaire et suffisante pour déjouer la survenance des accidents, oubliant ainsi qu'il pouvait exister des aléas de toutes sortes liés au conducteur, au véhicule ou à l'infrastructure. Paradoxalement les conducteurs qui faisaient preuve de prudence étaient considérés comme dangereux car avouant eux-mêmes, de ce fait, que leur habileté n'était pas suffisante pour déjouer l'accident; de même le passager qui bouclait sa ceinture se voyait demander par le conducteur surpris et amusé : "t'as peur ?"

Dans les années qui ont suivi, il en est ressorti une montée en flèche des nombres d'accidents, de morts et de blessés graves handicapés à vie, faisant passer le nombre de morts de 5000 en 1950, à 10 000 en 1960 et à 18 000 en 1972. Devant ce fléau national, les yeux des décideurs se sont décillés, et une limitation de la vitesse autorisée a été décrétée, d'abord à 100 km/h en 1973, puis à 90 km/h en 1974 sur toutes les routes bidirectionnelles. Ces mesures, combinées avec les autres mesures concernant l'alcool et la ceinture de sécurité ont conduit à une diminution du nombre annuel de morts pour atteindre un pallier de 8 000 vers 1995, puis un autre pallier de 4000 dans les années 2010 suite à l'utilisation des radars.

Jacques ROBIN expert en accidentologie, ingénieur en infrastructure routière