

En Marche invente la criminalité routière pour justifier ses 80 km/h



Le Monde diplomatique, août 2016 : « *Des accidents de la route pas si accidentels* » , a écrit Matthieu Grossetête : « *Davantage de morts au sein des classes populaires* ». Le gouvernement multiplie les consignes de sécurité : limiter la vitesse, ne pas boire d'alcool, ne pas fumer des joints, ne pas envoyer des SMS, ne pas regarder la télé ou des DVD à bord, se reposer régulièrement, attacher sa ceinture, etc. En se focalisant sur les comportements individuels, ces préconisations négligent les causes profondes de la mortalité routière.

Pour expliquer cette mortalité, les pouvoirs publics incriminent les conduites individuelles, comme si tous étaient égaux face aux accidents de la circulation. « *Il appartient à chacun d'avoir conscience de sa responsabilité citoyenne et de réagir pour faire reculer le nombre de vies sacrifiées sur les routes* » , lit-on sur le site du ministère de l'intérieur dont dépend la direction de la sécurité et de la circulation

routières (DSCR).

Il appartiendrait à chacun de réfréner ses pulsions au volant et de respecter les limitations de vitesse.

De longs trajets pour aller travailler : Comment penser qu'un acte personnel comme la conduite d'un véhicule soit influencé par les inégalités sociales et que la hausse du nombre de morts puisse découler de la précarisation des classes populaires ? Les accidents de la route obéissent à des régularités statistiques et sont, indépendamment de leur caractère singulier, le résultat prévisible de déterminations collectives. *C'est un fait social qui n'a souvent rien d'accidentel et qui ne se réduit pas aux agissements volontaires des individus.*

Alors qu'ils ne représentent que 13,8% de la population française âgée de 15 ans et plus, les ouvriers comptaient pour 22,1% des 3 239 personnes décédées sur la route en 2007 quand les cadres supérieurs, professions libérales et chefs d'entreprise (8,4 % de la population) ne totalisaient que 2,9 % des morts et blessés. Alors que les experts gouvernementaux se focalisent sur la surmortalité routière des « *jeunes* », auxquels ils attribuent un goût du risque particulièrement prononcé, le fait est que l'âge n'annule en rien les différences sociales. Si les morts sont souvent jeunes, c'est surtout parce que le groupe des ouvriers est le plus jeune. Les ouvriers ont tendance à se tuer seuls, sans qu'un tiers soit impliqué : ils sont en danger plus qu'ils ne sont dangereux. En étudiant les comparutions pour homicide routier au tribunal de grande instance, on note une surreprésentation des professions supérieures et une sous-représentation des ouvriers.

Cette situation est due en partie au plus grand pouvoir protecteur des véhicules des personnes aisées qui disposent d'airbags, de systèmes de freinage performants, d'habitacles renforcés, etc. On observe une corrélation entre l'aisance des

inculpés, la puissance de leur voiture et un sentiment d'omnipotence dans l'espace public, qui les amène à négliger les usagers plus vulnérables, petites voitures, piétons, cyclistes, etc.

« Si on prend les affaires d'homicides, on a affaire à des gens à l'aise, qui ont des véhicules puissants. Des gens bien sous tous rapports, sans antécédents judiciaires et pour qui le monde s'effondre parce qu'ils ont fauché un scooter ou une mamie. Par exemple, on a eu cet ingénieur pressé qui devait prendre l'avion à Paris le jour même : il percute un piéton, s'arrête, appelle les secours et délègue aux gens arrêtés autour de lui pour repartir et prendre son avion. »

Bien que surreprésentés, les prévenus aisés bénéficient d'une certaine clémence. À coût humain et circonstances aggravantes équivalentes, ouvriers et employés écopent de jugements supérieurs à la peine médiane, soit deux fois plus souvent que les cadres, professions intellectuelles et professions intermédiaires : 59,3% pour les premiers, contre 31 % pour les seconds. On remarque le même type d'inégalités concernant les contrôles d'alcoolémie effectués par la Police et la Gendarmerie.

Les ouvriers fournissent plus du quart des prévenus déférés pour conduite en état d'alcoolémie jugée seule (c'est-à-dire sans qu'une autre infraction ait pu motiver le contrôle) au même niveau que les employés.

La mortalité routière apparaît une conséquence inattendue de l'étalement urbain et de la stratification résidentielle. Près de 80 % des accidents mortels ont lieu à la campagne. Or l'embourgeoisement des centres ville relègue les classes populaires toujours plus loin des bassins d'emplois. En 2007, 28 % des ouvriers et 31 % des employés morts sur la route ont eu un accident en se rendant à leur travail, alors que ce trajet n'est en cause que dans 16 % du total des décès. Les catégories populaires sont plus nombreuses à emprunter

quotidiennement les routes secondaires, plus dangereuses, alors que les couches aisées circulent surtout en ville ou sur l'autoroute, l'infrastructure la plus sûre, avec 4% des morts en 2012, mais la seule qui exige des frais de péage. L'accident résulte de l'inégale exposition aux « dangers de la vie », qui rend les plus pauvres particulièrement vulnérables. Le caractère juvénile et populaire de la mortalité routière en dit long sur la crise des jeunes ruraux de familles ouvrières : une jeunesse désœuvrée, qui peine à s'insérer dans les espaces scolaire, professionnel, culturel et matrimonial, adopte des conduites dangereuses pour contredire ce manque de valorisation sociale. Le monde ouvrier, face à la désindustrialisation, aux délocalisations et au chômage de masse, ne sert plus d'intégration, cessant de protéger la jeunesse contre les mécanismes d'autodestruction.

Les fonctionnaires constatent la surreprésentation des précaires parmi les personnes décédées. Mais la hiérarchie administrative reste sourde à leurs alertes : « *Je me suis rendu compte que le niveau social avait une grande importance dans l'accidentologie... Ce sont les gens les plus défavorisés socialement qui sont les plus touchés. J'ai demandé à la préfecture de préparer une note de synthèse sur l'accidentologie et le lien social, et le préfet a refusé : il voulait mettre une chape de plomb là-dessus.* » Dans la mesure où il contredit le discours feutré de l'administration, ce « *savoir inconfortable* » est ignoré sinon contesté par les pouvoirs publics.

Non pas fortuite, « *la production sociale de l'ignorance* » sert le statu quo dans la gestion des problèmes publics. « *Chaque année, nous sollicitons un expert capable d'apporter des éléments de culture autour de la sécurité routière. Mais on ne pouvait pas inviter un discours "politiquement incorrect", avec des commentaires du genre : "Tu mets en danger l'existence du plan départemental de sécurité routière"...* »

La culpabilisation des comportements individuels rend les problèmes de sécurité routière gérables, sans devoir traiter les causes profondes et sans toucher aux puissants intérêts impliqués dans la « fabrique sociale des accidents de la circulation » : les carences d'entretien, de sécurisation et de transformation des infrastructures routières dangereuses, les constructeurs, les ravitailleurs d'alcool, les assureurs, l'État, etc.

En clair, la stigmatisation des conducteurs irresponsables est convertie en objet de calcul médiatique et de gouvernement : elle convient à la médiatisation pour faire diversion à l'évaluation de l'inaction publique.

Enfin, ce discours répressif est en phase avec la lutte contre le modèle individualiste de la liberté de penser, de s'exprimer et de circuler, symbolisée par la voiture individuelle et le modèle de la société libérale.

La connaissance des inégalités routières devrait avoir une portée stratégique pour mieux orienter les politiques publiques et éviter nombre d'accidents. Paradoxalement, les classes populaires, jeunes et rurales, sont largement absentes des campagnes nationales de prévention. Quoi qu'il en soit, la limitation de la vitesse à 80 km/h de la mystification En Marche pénalisera des catégories peu exposées à la mortalité routière...

Thierry Michaud-Nérard

(adapté très librement de Matthieu Grossetête : « Des accidents de la route pas si accidentels ») (lire aussi : « Pourquoi les jeunes ouvriers se tuent au volant », *Le Monde diplomatique*, septembre 2005.)