

Il faut dire que, depuis cinq mois, le camp des opposants à une

Très vite, les Républicains sont, eux aussi, montés au créneau,

par la mesure sont justement les

départementaux. Le travail confié à ce professeur de médecine à la

mais ça va mieux en le prouvant ? »

ANNE-LAURE BARRET

## Claude Got, accidentologue et coordinateur de l'enquête

# « Je n'avais jamais entendu autant de mensonges »

**RÉQUISITOIRE** Professeur honoraire de médecine et spécialiste de santé publique, le pilote de la grande étude que dévoile le JDD explique sa méthode et décrypte les enjeux

**Quel enseignement tirer des cartes des 91 départements réalisées pour la Ligue contre la violence routière ?** Ces cartes mettent en évidence, dans chaque département concerné, les routes sur lesquelles il y a eu le plus de morts par accident durant une décennie, c'est-à-dire sur une période longue. Ce sont celles qui apparaissent en rouge. Dans les départements ruraux en particulier, elles sont peu nombreuses. La moitié des tués se concentrent sur ce petit noyau de voies : entre 6 % et 20 % d'entre elles dans la majorité des départements.

**Ce sont les routes les plus meurtrières ?**

La vitesse est meurtrière, pas la route, qui est un support inerte ! Autrefois, il y avait plus de vingt morts par an sur le périphérique parisien ; aujourd'hui, seulement un ou deux. Si la mortalité y a dégringolé, c'est grâce à la mise en place de radars puis à la réduction de la vitesse maximale.

**Quel est le point commun des voies colorées en rouge ?**

Cela surprendra peut-être les automobilistes, mais cela



LAURENT VILLERET / PINK / SAIF IMAGES

n'étonnera ni les pompiers ni les gendarmes. Les départementales et nationales à double sens sans séparateur central où sont recensés le plus de tués sont de belles routes : souvent droites, avec une chaussée en bon état et une visibilité correcte, qui ont bénéficié de travaux. Ce sont aussi les voies où le trafic est le plus élevé, celles que les gens empruntent pour aller travailler ou consulter un médecin en ville. Une très bonne route où passent 10.000 véhicules chaque jour tue plus qu'une petite route traversée par seulement 200 véhicules. Au fond, notre étude vient rappeler quelque chose qui devrait être évident, mais qui est contre-intuitif et donc échappe à beaucoup.

**Pourquoi avoir réalisé cette étude si le résultat était connu d'avance ?**

Pour essayer de mettre un peu de rationalité dans la cacophonie qui a suivi l'annonce de la réduction de la vitesse à 80 km/h ; pour tenter de convaincre les automobilistes de lever le pied et surtout pour contrer

un terrifiant déni de réalité. Cela fait quarante-cinq ans que j'étudie les accidents de la route. Je m'attendais à de la grogne, mais je n'avais jamais entendu proférer autant de mensonges, souvent dans la bouche d'élus, ce qui est très grave. De nombreux présidents de conseils départementaux, chargés de la gestion de l'essentiel de ces voies, ont ainsi réclamé le maintien à 90 km/h de certaines « bonnes » routes. Sans jamais produire de cartes argumentées, bien sûr ! Quand on prétend connaître les situations locales et vouloir moduler les vitesses en fonction du risque, il faut prouver ce qu'on avance.

**Comment expliquez-vous la position de ces frondeurs ?**

Il y a bien entendu des arrière-pensées politiques, la volonté de s'opposer au gouvernement. Mais aussi une bonne dose d'ignorance et de mauvaise foi. Ces élus font mine de défendre la France périphérique contre Paris. En réalité, ils pensent plus à leur réélection qu'à la vie de leurs électeurs. Ou alors leur logiciel est périmé : il y a trente ans, les accidents survenaient dans des virages en épingle à cheveux, à des carrefours dangereux. Aujourd'hui, ces points noirs n'existent plus guère et les drames se produisent sur toute la longueur de ces routes toute droites.

**Ces responsables utilisent aussi l'argument de la perte de temps.**

Il s'agit d'un argument fallacieux. C'est justement dans les départements ruraux, où la densité de la

population est faible, que l'on circule le mieux. Ce sont au contraire les habitants des grandes villes et de leurs banlieues qui passent leur vie dans les bouchons.

**Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas produit ses propres cartes ?**

C'est sans doute un manque d'imagination ! Pour nous, il était évident que, pour rendre acceptable cette mesure impopulaire, il fallait fournir à la population des données sur l'accidentalité au niveau local.

**N'était-ce pas justement l'objet du récent rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière ?**

Ce document nous a semblé utile car il a servi à rappeler que 50 % des tués sont observés sur 15 % des voies mais, au niveau de l'analyse, il nous a laissés sur notre faim. Les données sont disparates et elles portent sur trois années quand nous avons travaillé sur dix ans. Surtout, la présentation, en tableau, est peu lisible. Il y a eu un déficit d'information sur le 80.

**Et si le passage à 80 km/h échouait à sauver des vies ?**

La vitesse est un facteur de risque – le plus grand – sur

lequel on sait agir. À chaque fois que des responsables politiques ont eu le courage de la réduire, ce fut mathématique : des vies ont été sauvées. Dès que les premiers résultats seront là, à court et moyen termes, le débat sera clos.

**Pensez-vous que la vitesse baissera réellement à partir du 1<sup>er</sup> juillet ?**

À partir de 2002, le déploiement des radars automatisés a fait baisser la vitesse et par conséquent chuter la mortalité. La seule chose qui m'inquiète aujourd'hui, c'est le sabotage des contrôles au moyen des avertisseurs de radar, ces outils pervers inventés par des bandits !

**Quel est votre prochain combat ?**

Baisser la vitesse maximale sur les autoroutes, qui permettra de réduire le nombre d'accidents et

aussi de diminuer nos émissions de CO<sub>2</sub>, de façon à respecter les engagements pris lors de la COP21 à Paris en 2015. Ce ne sera pas facile mais pas non plus impossible, à condition de faire œuvre de pédagogie. Une fois bien expliquée, une contrainte raisonnable devient acceptable. ●

### LE COMBAT D'UNE VIE

Né en 1936, le professeur Claude Got, médecin et spécialiste de santé publique, consacre des recherches à l'accidentologie depuis 1970. Les études de cet expert souvent missionné par les pouvoirs publics ont contribué à faire adopter plusieurs mesures de sécurité routière. Retraité de l'université depuis 1997, il épaula la Ligue contre la violence routière et bataille régulièrement à la télévision pour vulgariser ses travaux.

PROPOS RECUEILLIS  
PAR A.-L. B.