

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,
DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER**

**EXAMEN DU BEPECASER
Session du 12 novembre 2003**

ETUDE D'UN DOSSIER
Coefficient : 1 – Durée : 3 heures

Sujet : « **LA SOCIÉTÉ DE LA VITESSE** »

Faites une synthèse des documents contenus dans le dossier, puis dans une conclusion, exprimez votre opinion personnelle sur la question traitée dans le sujet ou sur un aspect qui vous a particulièrement marqué.

SOMMAIRE

- **Les chauffards du 19^{ème} siècle**_____3
- **Les hommes n'ont pas su passer du siècle du cheval à celui de l'automobile**_____3
- **Conflit de discours**_____4
- **Les jeunes et la vitesse**_____4
- **Le besoin de compétition**_____5
- **A savoir et des raisons de lever le pied**_____5
- **Une spécificité bien française**_____6
- **Pourquoi roulent-ils si vite ?**_____7
- **Les risques de la vitesse** _____8
- **Des idées fausses qui ont la vie dure**_____9
- **Le mythe de la voiture toute puissante commence à se fêler**_____10
- **Le plaisir de la lenteur**_____11

A MÉDITER...

« Je crois bien que la principale erreur de notre temps, c'est de rechercher en toute chose la vitesse. Non seulement la vitesse use les machines et consomme de l'énergie bien plus qu'elle ne multiplie les produits, ce qui fait qu'elle nous appauvrit, mais aussi elle abrutit les gens, qui seront bientôt conduits, par ce train des affaires à la stupidité diligente des abeilles»

«PROPOS » d'ALAIN, philosophe français (1868-1951)

Les chauffards du 19^{ème} siècle

Un parisien constate en 1838 la contagion de rapidité dans la capitale : « En effet, un esprit d'émulation, ou plutôt de vertige, s'est emparé des charretiers et autres conducteurs de carrioles, de haquets, etc.. : il n'est presque pas de charrettes à quelques professions qu'elles appartiennent dont les conducteurs marchant à vide ne s'enorgueillissent de montrer toute la vitesse du trot et souvent du galop de leurs chevaux ». Les diligences se font un honneur d'effrayer les regards par la rapidité de leur passage, les voitures de place rivalisent avec les voitures de maître.

Dans les rues qui avoisinent les Champs-Élysées, des marchands de chevaux dressent leurs montures et les font courir au grand galop. Près de Chaillot, des fabricants de voitures, depuis 20 ans, ont pris l'habitude d'emmener ventre à terre des chevaux de poste. Rue Saint-Lazare, un rapport établit que les camions des messageries impériales venant de la gare des Batignolles descendent la rue de Clichy avec une telle rapidité que les chevaux ne peuvent tourner assez vite au bout de la rue et viennent s'abattre sur le trottoir. Au boulevard des Italiens, entre la rue de la Chaussée-d'Antin et la rue Louis-Légrand, on compte chaque jour des accidents inévitables par l'accumulation des véhicules lancés sans surveillance. Un avocat dénonce à la préfecture ces conducteurs qui voyagent lentement au milieu des rues, sans tenir leur droite, tandis que d'autres font courir leurs chevaux : de tels abus n'existent pas à Londres; il conseille de punir d'amende ces écarts de conduite. Un Parisien soutient, en 1834, que tous les jours, de quatre à cinq heures du matin, les bouchers parcourent les rues «et surtout celle de la Chaussée-d'Antin avec une telle vélocité et véhémence que le pavé tremble, les maisons et les croisées sont en vibration, les lits et les meubles des appartements sont agités, les citoyens sont réveillés en sursaut ». Les voitures, les diligences, au regard des habitudes séculaires et de la sécurité, vont vite, trop vite. On se plaint des allures folles : « Bientôt les personnes de ce pays que les affaires appellent à Paris où elles ne peuvent se rendre que par les voitures publiques devront faire leur testament avant de partir. Il ne se passe pas de semaine qu'il n'arrive quelque malheur aux diligences de Rouen. Celle qui a son bureau rue Coq d'Héron a versé hier en descendant la côte de Clichy-la-Garenne. De 15 ou 16 voyageurs qu'elle contenait 11 sont blessés grièvement ou restés morts sur place, c'est la faute des conducteurs; chacun d'eux, pour donner à sa voiture une réputation de vitesse qui lui mérite la préférence sur les autres, met sans cesse la vie des voyageurs en danger ».

La concurrence pour l'accélération découle d'une évolution économique, elle renvoie aussi à une pratique de défi, de course entre certains conducteurs. En Seine-Maritime, en rase campagne, lorsque les conducteurs savent que les brigades de gendarmerie sont loin, ils n'hésitent pas à augmenter l'allure, particulièrement entre Rouen et Duclair; en 1827, les autorités doivent rappeler l'interdiction du galop sur les routes.

Source « L'invention de la vitesse en France, 18^{ème} — 20^{ème} siècles » Christophe STUDENY Editions Gallimard 1995

Les hommes n'ont pas su passer du siècle du cheval à celui de l'automobile

La possibilité de se déplacer rapidement pour aller n'importe où, à tout moment, c'est-à-dire le rêve de vitesse dans l'indépendance, est une idée qui a hanté pendant longtemps les penseurs et les chercheurs. Mais pendant longtemps, pour satisfaire ce besoin d'ubiquité, l'homme n'a disposé que du cheval, un des premiers animaux domestiques. Le cheval, plus rapide et plus résistant que l'homme, conférait au cavalier une supériorité indiscutable. C'est ce qui explique que dans le métier militaire, la cavalerie a été pendant longtemps l'arme noble... La voiture naissante a très largement continué la tradition de la voiture à chevaux. Elle reste avant tout signe de puissance, de réussite sociale et doit être considérée comme l'apanage des riches et des nobles, de ceux qui tiennent le haut du pavé.

Source: «Le front de l'absurde » de Guy BOURDEAU — ministère de la Défense - 1995

CONFLIT DE DISCOURS

Le discours de prévention routière, austère, est en permanence contredit par l'ambiance sociale autour de la voiture dont l'impact est sans commune mesure. L'engouement pour les courses de Formule 1 donnant parfois à voir la mort en direct (Senna), ou des rallyes aussi contestables que le Paris-Dakar au nom duquel des voitures traversent à toute allure des villages ou des pistes dans le mépris des populations et qui donnent à voir la vitesse dans l'indifférence des règles du code de la route, sont des incitations à la transgression des règles de la sécurité routière et au mépris de l'autre. Les héros ne sont pas hommes de prudence, mais ceux qui foncent et prennent des risques. Des films comme *Taxi*, ou sa suite, sont des incitations à la violence routière et au mépris de ceux qui sont censés faire respecter le code de la route. De même, les séries américaines ou les films hollywoodiens montrant de longues poursuites à toute allure dans les rues des villes (souvent d'ailleurs sans ceintures de sécurité). La virtuosité est du côté de ceux qui transgressent les règles et se moquent de la vie des autres. Le retour inlassable de ces images est une publicité pour la délinquance routière, il héroïse des comportements brutaux, débrouillards qui poussent à la dérision de celui qui conduit dans les règles. La valorisation de la vitesse est permanente, elle stigmatise les conducteurs prudents pour les autres et pour eux-mêmes. Elle explique les appels de phare ou les coups de klaxon, et parfois le passage à l'acte violent, de conducteurs excédés par un automobiliste respectueux des limitations de vitesse ou des panneaux de signalisation et qu'ils n'arrivent pas à doubler. Les campagnes de promotion de nouvelles voitures soulignent souvent les pointes de vitesse qu'elles sont susceptibles d'atteindre, elles sont également des incitations à la violence routière.

Source «Les cahiers de médiologie n°12 » David Le Breton — 2001 LES JEUNES ET LA VITESSE

Les jeunes de 15 à 24 ans représentent près de 30 % des décès sur la route, avec une forte surimplication des garçons sur les filles. En France, environ 3 570 jeunes perdent ainsi la vie chaque année. Les accidents de la route sont responsables de près d'un décès sur deux à l'adolescence, et ils aboutissent à près de 10 000 blessés graves chaque année. Les jeunes conduisent plus vite, avec moins de précautions, et leur manque d'expérience accroît leur vulnérabilité. Leur évaluation du danger diffère de celle de leurs aînés, ils sont confiants sur leur habileté à conduire, plus optimistes sur leur chance de s'en sortir en cas de situation dangereuse, et chacun pense que, comparativement à ses pairs du même âge, il encourt quant à lui moins de risque d'accident.

La conduite automobile ou motocycliste favorise la vitesse et donc le jeu avec un vertige que contrôle le jeune. S'il se sent souvent aspiré dans le vide de son existence, sans maîtrise, ici il joue sur une « autre scène » et il se fait le maître de cérémonie. Provoquant de son plein gré le vertige, il le domine et en sort à sa guise. D'où l'attrait pour la vitesse et notamment pour la moto. L'habileté à se jouer du vide et de la peur engendre une ivresse dont tout motocycliste parle avec bonheur : sentir l'air autour de soi de manière tangible ; dans un vacarme qui étourdit les sens. L'accélération favorise une relation frontale au monde. On touche le réel pour se donner prise sur sa vie. Mais l'équilibre est à tout instant menacé... La jubilation de survivre que se donne le jeune au volant de sa voiture ou de sa moto lorsqu'il roule à la limite menace à tout instant de se rompre. L'accident rappelle parfois le prix qu'il faut consentir à payer pour accéder à l'intensité de ces émotions. Parmi Les prises de risque des jeunes générations il faut inclure les conduites dangereuses en VTT, en bicyclette, ou en mobylette, voire en skate, etc. L'influence du groupe des pairs est souvent décelable dans les défis que les jeunes se lancent ou dans l'estime de soi qu'il s'agit de gagner : conduire sans s'arrêter aux feux, ne pas marquer un stop, faire des courses dans les rues du quartier, ne pas porter de casque, etc.

**Source : « Sociologie du risque » David Le Breton
Presses Universitaires de France — collection *Que sais-je* — 1995**

Le besoin de compétition

C'est le poids de l'expérience individuelle, des contraintes sociales, peut-être du génome, qui détermine les comportements dans les situations conflictuelles. La situation de conduite, comme toutes les situations sociales, est par nature une situation de compétition : se comparer aux autres, pris par les autres comme terme de comparaison. La conduite devient un spectacle : les conducteurs s'affrontent en fonction de leurs capacités (physiques, techniques, manoeuvrières), des vitesses réalisables, et l'on voit trop souvent apparaître le mythe stupide de la vitesse en tant que valeur universelle. L'escalade dans ce domaine des besoins est permanente et les seuils de risque sont vite dépassés. Le héros peut même s'amuser une fois à pousser à l'accident un conducteur possédant une voiture moins puissante que la sienne par mise au service de la satisfaction immédiate d'un désir : désir de doubler, refus de se laisser doubler, vexation (au départ) devenant immédiatement désir de vengeance. Mais il y a aussi des comportements rendus dangereux par inconscience, erreur d'appréciation, manque d'informations, mauvaise formation.

Source: « Le front de l'absurde » de Guy BOURDEAU — Ministère de la Défense –1995

BON A SAVOIR

Les sondages montrent que 3 automobilistes sur 4 approuvent les limitations de vitesse actuelle.

Source La Prévention routière — mai 2000.

DES RAISONS DE LEVER LE PIED

- Partout dans le monde, le lien entre vitesse et accidents a été démontré : quand les vitesses moyennes pratiquées baissent d'un seul Km/h, le nombre de tués diminue de 4 %.
- En France, le simple respect des limitations de vitesse permettrait de sauver 3 000 vies par an.
- En cas de collision, la vitesse potentialise la violence du choc, accroissant la gravité de l'accident.
- On ne gagne pas réellement de temps en roulant à vive allure : seulement 6 minutes sur 100 Km en roulant à 150 Km/h au lieu de 130 Km/h.
- La consommation en carburant est plus élevée. Résultat : des arrêts plus fréquents à la station-service, une perte de temps, une augmentation des dépenses et de la pollution atmosphérique

Source : Preventionroutiere.asso.fr

Une spécificité bien française

(Interview du sociologue Robert ROCHEFORT, directeur du CREDOC, centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie par Arnaud Lévy, journaliste)

La société fait-elle peser une obligation de vitesse dans la vie quotidienne ou le travail ?

R.R : C'est incontestable et les exemples, d'Internet au TGV, sont nombreux. Non seulement la société valorise la vitesse, mais plus on va vite moins on supporte d'attendre, même lorsque l'attente se réduit. Prenez le micro-ondes : il accélère la préparation du repas, mais, simultanément, attendre 3 minutes apparaît interminable là où on attendait 20 minutes devant un four traditionnel. Idem avec les retards du TGV ou les attentes de chargement sur Internet. Cette spirale sans fin est probablement un piège.

On dit que les Français entretiendraient le même rapport avec la vitesse au volant que les Américains avec les armes...

R.R : C'est lié à la culture des peuples. L'Amérique est un pays de conquête de territoire où l'arme à feu a été l'outil de travail du cow-boy. A niveau de population égale, la France est le pays le plus étendu d'Europe occidentale, avec la plus grande diversité géographique, et a connu simultanément une construction politique centralisatrice. Au-delà de l'individualisme, notre imaginaire est fortement lié à la maîtrise du territoire, par la vitesse et la route.

Les difficultés à légiférer sur la vitesse au volant ne traduisent-elles pas un excès d'individualisme ?

R.R : Nous contestons les excès d'interventionnisme de l'Etat. Or, à force de ne pas choisir ses secteurs d'intervention, celui-ci ne sait pas frapper fort quand il le faut. Au cours des dix dernières années, il a plutôt été défaillant dans la sécurité routière, qui est un exemple absolu de légitimité de l'Etat. C'est typiquement le point sur lequel la liberté individuelle se trouve en contradiction avec l'intégrité d'autrui. Sur ce plan, l'Anglo-Saxon est plus mature que nous : il considère que la revendication de sa liberté passe par l'exercice de sa responsabilité. En France, les mentalités ont évolué mais on revendique encore la liberté sans assumer vraiment une logique de responsabilité. Le nombre de morts lié à la vitesse est peut-être le constat de ce déficit.

La sécurité des véhicules, toujours mieux équipés, n'incite pas à la responsabilité...

R.R : Effectivement, plus la machine est sûre plus elle induit un comportement de «non précaution ». C'est un principe établi en théorie économique. Mais il ne faudrait pas tomber dans l'effet pervers considérant comme négative l'amélioration de la qualité.

Source: « France-Soir » -20 mai 1999.

Pourquoi roulent-ils si vite ?

(Interview d'Yves PAGE, spécialiste en accidentologie routière)

«Dans la société moderne, estime Yves PAGE, la vitesse est considérée comme une valeur génératrice de productivité, un instrument de la mobilité et une composante essentielle de la gestion du temps. Tous les types de véhicules automobiles expriment spécifiquement cette valeur, et la voiture ou motocyclette notamment, affirment aux autres et à soi-même la volonté de disposer de ce capital. L'attrait pour la vitesse découle de l'émergence de désirs libérateurs et transgressifs opposés aux multiples contraintes de la vie quotidienne. Elle est aussi un élément de différenciation appuyé par le modèle social de la compétition qui en légitime le plaisir. »

Puis Yves PAGE évoque le comportement du conducteur en situation: «sur la route, ajoute-t il, le conducteur adapte constamment sa conduite, et en particulier sa vitesse, en fonction de ce qu'il perçoit des variations de son environnement. Avec la vitesse, la charge de travail et la prise de risque augmentent. La vitesse est généralement mal appréciée par le conducteur, soit parce que son trajet est soumis à des distorsions (route sans repère, mauvaises conditions météorologiques, situations de transition mal indiquées, accélération / décélération), soit parce qu'il se trouve lui-même dans un état affaibli (fatigue, alcool, inattention, accoutumance). En effet, la vitesse individuelle est le résultat d'une prise d'informations interactives parfois contradictoires avec la réglementation ou la signalisation, avec l'environnement social ou physique. Ainsi le conducteur seul a tendance à rouler plus vite, le conducteur qui roule beaucoup dans une voiture récente aussi. Le respect de la limitation de vitesse n'est pas considéré naturellement comme une exigence stricte ni même prioritaire.

Généralement la vitesse est aussi la résultante du temps que le conducteur a prévu de consacrer à son trajet en fonction de ses contraintes et de la longueur du voyage. Ainsi les professionnels de la route peuvent être acculés à réduire leur temps de transport afin de dégager du temps pour leurs activités professionnelles. Mais la vitesse répond également à d'autres motivations : petites vitesses pour les randonnées touristiques, grandes vitesses pour les amateurs de sensation, test des limites individuelles pour faire peur... L'observation des comportements amène à retrouver les différences sociales logiques: le VRP habitué de la route va vite et apprécie la vitesse, la personne âgée va doucement, reconnaissant qu'elle a peur. Le contenu du message de prévention varie donc d'un groupe à l'autre et d'un milieu à l'autre.

Source : Revue « sécurité routière » n°11 - mars 1999, éditée par l'observatoire régional de la sécurité routière de Midi-Pyrénées.

LES RISQUES DE LA VITESSE

La société de la vitesse favorise l'action et tout ce qui meuble l'espace du temps. Etre inoccupé est une faute. On n'accepte plus la réflexion, le silence, l'immobilité et toute absence est souvent vécue comme un manque qu'il faut combler. Confronté à la contraction croissante du temps, L'être humain peut avoir trois comportements : l'adaptation, la surenchère, la rupture.

L'adaptation consiste à satisfaire la demande sociale (toujours plus, toujours plus vite) tout en conservant un secteur pour une représentation personnelle du temps et de ce qu'il convient d'y mettre à titre individuel. Cette adaptation connaît des limites physiques et psychiques. Si la demande dépasse l'équilibre instauré par le sujet, on parle de *stress*, c'est-à-dire de pression exagérée sur les capacités d'adaptation de l'individu.

La surenchère par rapport à l'accélération du temps conduit quelquefois à confondre totalement sa représentation personnelle du temps avec les représentations sociales. On en rajoute en dépassant la vitesse du mouvement. Les heures de travail n'obéissent plus à des horaires et envahissent la vie privée. On multiplie les expériences et les sensations comme pour raccourcir encore le temps. On utilise le dopage pour repousser sans fin ses performances.

La dernière attitude adoptée est **la rupture**. Les contraintes d'accélération du temps auxquelles on est soumis n'autorisent plus d'adaptation. Les troubles psychiques comportent tous un rapport particulier au temps. L'anxiété est une peur qui anticipe ce qui va arriver. L'insomnie s'installe lorsque la rumination des événements vécus envahit le temps du sommeil. Le délire est une intrusion dans un ailleurs où le temps possède sa valeur propre. La dépression, enfin, est un temps figé dans le présent. Tout s'arrête sans possibilité de se projeter dans l'avenir et la seule référence au passé quand elle est possible, s'exprime sous forme de remords.

La société de la vitesse ne crée pas ces pathologies ; elle les favorise dans certains cas lorsqu'elles surviennent comme rupture d'une adaptation dépassée par les exigences sociales que les capacités individuelles ne peuvent assumer. Lorsque les échéances se rapprochent, se multiplient, s'accélèrent et se télescopent, alors la dépression est peut-être l'ultime tentative, douloureuse et inefficace, de résister à l'accélération du temps.

Pour éviter ces risques, sachons retrouver, à titre individuel, le plaisir d'avoir du temps pour soi. Il n'est pas de luxe plus rare que d'avoir du temps, de prendre son temps, de jouir du temps qui passe.

Source : « Numéro spécial sur la vitesse du *Nouvel observateur* » Edouard Zariffian, professeur de psychiatrie et de psychologie — mars/avril 2001

Des idées fausses qui ont la vie dure

Alors que les responsables de la sécurité routière font du dépassement des vitesses autorisées la cause la plus fréquente des accidents et de l'insécurité routière, avec la conduite en état alcoolique, les automobilistes pensent unanimement le contraire : en favorisant la concentration sur l'activité, la vitesse éviterait que l'attention ne soit captée par des choses extérieures au système de circulation (paysages, spectacle de la rue, coucher de soleil...). Elle éviterait aussi l'endormissement... La vitesse devient alors un gage de sécurité et des automobilistes peuvent même penser que c'est en roulant vite qu'un conducteur s'acquitte le mieux de son rôle. L'idée qu'il serait malsain de conduire doucement, sans doute partagée par la grande majorité des automobilistes, tient à ce que la vitesse offre l'occasion de mettre en scène ses qualités de bon conducteur, entretenant l'autosatisfaction constitutive du noyau dur des représentations.

Le label de bon conducteur se mérite par sa capacité de s'affranchir des limitations de vitesse quand la situation le permet. Celui qui conduirait doucement en toute occasion ne pourrait revendiquer ce label. C'est pourquoi la justification d'un comportement respectueux des limitations, passe par les contraintes que l'automobiliste s'impose à lui-même - volonté d'économiser l'essence ou le véhicule, manque de puissance de la voiture — et non par celles imposées par la réglementation. Tout se passe comme s'il cherchait à excuser sa bonne conduite, et indiquer qu'il serait capable de conduire plus vite s'il possédait une voiture plus puissante. Du reste, un parcours effectué trop lentement sera justifié auprès des amis et des collègues intéressés par les moyennes, par l'encombrement des routes, un ennui mécanique ou un arrêt-pipi prolongé, plus rarement par le respect des limitations. L'idée qu'une conduite rapide favorise la concentration alors qu'une conduite de musard déroute l'attention, rencontre l'unanimité.

Une vitesse modérée est moins le signe d'une conduite soucieuse des limitations que celui d'une conduite lambine adoptée par un esprit lent, endormi et peu sûr de lui. Au contraire, la vélocité qui allie rapidité et agilité, deux attributs du bon conducteur, mobilise l'automobiliste et garantit que la bonne décision sera prise au bon moment. Tout naturellement, la vélocité devient un gage de sécurité et permet d'éviter les accidents.

Source : « As du volant et chauffard » Jean-Marie RENOUARD - Editions L'Harmattan 2000

Le mythe de la voiture toute puissante commence à se fêler
(Interview de Robert Rochefort, directeur du CREDOC, centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie)

Vous estimez que les conducteurs ont déjà commencé à changer de comportements?

Bien sûr ! On assiste incontestablement à un changement: 200 à 300 morts de moins sur nos routes durant trois mois, ce n'est pas un hasard. C'est énorme ! Cela prouve que la peur du gendarme agit. Et j'insiste sur la peur du gendarme... car il est évident qu'un changement aussi brutal, dans un domaine où les français sont tellement impliqués, ne peut être provoqué que par un élément exogène. En l'occurrence, la crainte d'être contrôlé et sanctionné. Une véritable évolution des mentalités demandera, elle, beaucoup plus de temps. Des années sans doute. La question est de savoir si, à moyen terme, ces nouvelles attitudes sur la route vont se traduire en profondeur par un changement des mentalités qui rendra moins indispensable le recours à la « peur du gendarme »...

Selon vous, quelles mesures de sécurité routière la société française est-elle la plus apte à accepter aujourd'hui ?

Au niveau de l'acceptation sociale, je crois que les mesures ayant trait à l'alcoolémie passent plutôt bien, même si certains automobilistes contestent encore la pertinence des taux. Concernant le téléphone portable, l'évolution commence aussi à se faire, à ceci près que beaucoup ne comprennent absolument pas la dangerosité du kit mains libres. Sur ce point, il reste du travail pour les convaincre. Quant à la vitesse ... le sujet est extrêmement polémique, comment le nier ? Pour le conducteur français, deux fois sur trois, la limitation imposée par la réglementation n'est pas la bonne. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il n'y a pas de consensus sur ce point dans notre pays ! Certes, la plupart veulent bien admettre que l'excès de vitesse peut être potentiellement meurtrier... mais sur le terrain, ils estiment que ces limitations sont presque toujours inadaptées. Donc inapplicables. En fait, il existe un problème spécifique des français par rapport au code de la route : ils n'en acceptent pas tous les termes. Ils considèrent bien souvent que les règles sont trop générales, qu'elles ne tiennent pas compte des réalités individuelles. Et ils sont convaincus que la dangerosité sur la route résulte beaucoup plus de situations individuelles que de situations générales. Bref, ils continuent à penser que celui qui est dangereux, c'est l'autre...

Ces rapports spécifiques à la voiture et à la règle rendent-ils utopique l'idée d'avoir un jour des routes vraiment sûres en France?

Disons que si nos dirigeants veulent vraiment être efficaces dans leur stratégie de lutte contre la violence routière, ils ne devront pas seulement tenir compte de nos comportements factuels, mais aussi de nos imaginaires. C'est essentiel, car il n'y a pas de plus grand projecteur de nos imaginaires que la voiture. Pour nous, Français, elle est l'outil privilégié de nos fantasmes de surpuissance. Aux Etats-Unis, pour prendre un cas bien différent, l'image que l'Américain moyen projette sur la voiture, c'est... le cheval et le chariot qu'on peut lui accrocher derrière ! Celui-ci a été l'outil indispensable de sa mobilité, de la conquête du territoire. La voiture n'est donc rien d'autre pour lui qu'un cheval à moteur. Et il suffit de les voir traverser le pays d'est en ouest avec tout leur barda entassé dans une remorque tirée par un pick-up pour comprendre la réalité de cette image. Aux Etats-Unis, les boîtes automatiques et les régulateurs de vitesse fonctionnent depuis longtemps et n'ont pas connu de résistance. Chez nous, ces systèmes ont bien du mal à s'imposer : ils s'adaptent mal à l'idée d'une « conduite sportive »... Mais je ne pense pas pour autant que l'ambition d'offrir des routes plus sûres aux Français soit une utopie. Je crois simplement qu'il faut adapter l'action à ces données objectives. Et de ce point de vue, je tire un coup de chapeau au plan gouvernemental qui a l'habileté de ne pas toucher les lobbies de la voiture. Je crois aussi qu'il faudra travailler selon le principe de la piqûre hypodermique : reprendre cent fois s'il le faut le même thème jusqu'à ce que l'on obtienne l'effet voulu.

Source : Revue du Comité de la sécurité routière - avril 2003

Le plaisir de la lenteur

L'envie nous a pris de passer la soirée et la nuit dans un château. Beaucoup, en France, sont devenus des hôtels : un carré de verdure perdu dans une étendue de laideur sans verdure ; un petit morceau d'allées, d'arbres, d'oiseaux au milieu d'un immense filet de routes. Je conduis et, dans le rétroviseur, j'observe une voiture derrière moi. La petite lumière à gauche clignote et toute la voiture émet des ondes d'impatience. Le chauffeur attend l'occasion pour me doubler ; il guette ce moment comme un rapace guette un moineau.

Véra, ma femme, me dit : « Toutes les cinquante minutes un homme meurt sur les routes de France. Regarde-les, tous ces fous qui roulent autour de nous. Ce sont les mêmes qui savent être si extraordinairement prudents quand on dévalise sous leurs yeux une vieille femme dans la rue. Comment se fait-il qu'ils n'aient pas peur quand ils sont au volant ? » Que répondre ? Peut-être ceci : La vitesse est la forme d'extase dont la révolution technique a fait cadeau à l'homme. Contrairement au motocycliste, le coureur à pied est toujours présent dans son corps, obligé sans cesse de penser à ses ampoules, à son essoufflement ; quand il court il sent son poids, son âge, conscient plus que jamais de lui-même et du temps de sa vie. Tout change quand l'homme délègue la faculté de vitesse à une machine : dès lors, son propre corps se trouve hors du jeu et il s'adonne à une vitesse qui est incorporelle, immatérielle, vitesse pure, vitesse en elle-même, vitesse extase. Curieuse alliance : la froide impersonnalité de la technique et les flammes de l'extase.

Pourquoi le plaisir de la lenteur a-t-il disparu ? Ah, où sont-ils, les flâneurs d'antan ? Où sont-ils, ces héros fainéants des chansons populaires, ces vagabonds qui traînent d'un moulin à l'autre et dorment à la belle étoile ? Ont-ils disparu avec les chemins champêtres, avec les prairies et les clairières, avec la nature ? Un proverbe tchèque définit leur douce oisiveté par une métaphore : ils contemplant les fenêtres du bon Dieu. Celui qui contemple les fenêtres du bon Dieu ne s'ennuie pas ; il est heureux. Dans notre monde, l'oisiveté s'est transformée en désœuvrement, ce qui est tout autre chose : le désœuvré est frustré, s'ennuie, est à la recherche du mouvement qui lui manque.

Je regarde dans le rétroviseur : toujours la même voiture qui ne peut me doubler à cause de la circulation en sens inverse. A côté du chauffeur est assise une femme ; pourquoi l'homme ne lui raconte-t-il pas quelque chose de drôle ? Pourquoi ne pose-t-il pas la paume sur son genou ? Au lieu de cela il maudit l'automobiliste qui, devant lui, ne roule pas assez vite, et la femme ne pense pas non plus à toucher le chauffeur de la main, elle conduit mentalement avec lui et me maudit elle aussi.

Source : « La lenteur » roman de Milan Kundera - 1995- Editions Gallimard

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,
DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER**

EXAMEN DU BEPECASER

Session du 12 novembre 2003

DOSSIER: « LA SOCIÉTÉ DE LA VITESSE »

PROPOSITIONS POUR FACILITER LA CORRECTION DE L'ÉPREUVE

En vue de faciliter la correction, une liste des idées principales relevées dans le dossier vous est proposée. En aucun cas, il ne s'agit d'un corrigé-type.

Les idées contenues dans le dossier doivent être sélectionnées, présentées de façon globale et reliées solidement les unes aux autres dans une synthèse.

Le plan adopté dans le corrigé, l'ordre de présentation des points abordés, l'ensemble des idées principales relevées dans le corrigé, n'ont pas à être systématiquement exigés. Une chronologie différente peut être acceptée, l'exactitude, la cohérence et l'enchaînement des points évoqués devant être vérifiés.

Des devoirs courts, mais témoignant d'un véritable effort de synthèse, devront être valorisés par rapport aux devoirs présentant un simple résumé des idées document par document.

Le mythe de la vitesse a précédé le mythe de l'automobile. De tous temps, l'homme a cherché à maîtriser l'univers. Déjà au 19^{ème} siècle, la fureur de conduire s'était emparée des charretiers et autres conducteurs de carrioles au mépris de la vie des chevaux et des voyageurs et de la tranquillité des gens. Quels sont les mécanismes sociaux participant à cette valorisation de la vitesse dans notre société contemporaine ? Comment se construit cet attrait ou vertige pour la vitesse chez la plupart des conducteurs, les jeunes payant le plus lourd tribut à cette fascination ? Peut-on parler de comportement spécifique des Français ? Comment arrêter le massacre et changer nos imaginaires ? A tous ces questionnements le dossier apporte des réponses ou tout au moins des pistes de réflexion.

- La vitesse est une valeur centrale et dominante de notre société. Elle est caractéristique de la maîtrise de l'univers dans laquelle les hommes, notamment les intellectuels et chercheurs, sont engagés depuis longtemps. Dès le début de son essor, l'automobile a donné accès à ce rêve d'indépendance et de puissance et a été la marque de la réussite sociale.
- La vitesse est au coeur de la modernité. Elle s'est instaurée comme valeur dans les différents modes de transport (avec le TGV, Internet...), dans la vie quotidienne (avec le four à micro-ondes...) dans la vie professionnelle (avec par exemple des routiers et des VRP qui ne cessent de mettre en place des stratégies pour gagner toujours plus de temps), dans le sport (avec le développement des courses, du dopage pour accroître les performances...).

La vitesse, symbole d'un mode de vie rationnelle, efficace, est donc avant tout une valeur économique : elle est génératrice de productivité, de compétitivité, de puissance, de domination dans un monde fortement concurrentiel. Les conducteurs des diligences avaient déjà intégré cette notion !

- Si l'attrait pour la vitesse est une réalité indéniable, c'est aussi parce qu'il est cultivé, exacerbé par les élites sociales, les médias, les producteurs de spots publicitaires ou de films et téléfilms américains, mais pas seulement (cf Taxi et sa suite). Ils donnent en pâture à notre société du spectacle tous les héros des temps modernes : les pilotes de courses, les gagnants, les possesseurs et futurs possesseurs de voitures toujours plus puissantes et rapides, bref tous ceux qui allègrement transgressent les règles de bonne conduite et incitent à la délinquance routière.
- L'impact de cet attrait pour la vitesse est d'autant plus fort chez les jeunes qu'ils sont en quête d'identité, prêts à risquer leur vie pour en trouver le sens. Pour eux, conduire vite c'est pouvoir repousser les limites, jouer à la vie à la mort, plonger dans le vertige et l'extrême de la peur, atteindre cette extase si bien décrite par Kundera, mais aussi obtenir la reconnaissance des pairs. Excès d'optimisme ou de désespoir ??

Les jeunes, et plus particulièrement les garçons, paient un très lourd tribut à ce culte (3570 jeunes tués chaque année sans parler des blessés). S'ils sont les maîtres d'une cérémonie, celle-ci est bien macabre et absurde. En réalité, derrière ces comportements irresponsables se cachent beaucoup de frustrations, de désir de sortir d'un quotidien lourd à gérer ou de combler le vide de l'existence. Vitesse, plaisir multiforme et ambigu, course sans fin qui tourne sur elle-même (comme dans les courses de formule 1)

- La vitesse est une valeur technicienne et la voiture entretient la puissance des illusions techniciennes. Pour beaucoup, la vitesse et la voiture ou la moto font très bon ménage dès lors qu'ils sont en de bonnes mains, c'est-à-dire conduits par ceux qui se décernent le label de « bons conducteurs » sûrs d'eux et de la maîtrise de leur engin. Bien sûr, l'excellence du véhicule appelle l'excellence du conducteur et ils ont tous comme modèle la conduite sportive. L'expression "l'as du volant" est révélatrice de ces représentations. En réalité, tous ces auto-labellisés experts en conduite automobile sont prisonniers d'illusions dangereuses :

- la vitesse serait gage de sécurité, elle éviterait l'inattention, la fatigue ;
- la vitesse serait compatible avec des véhicules de plus en plus équipés d'éléments de sécurité ;
- la vitesse ferait gagner un temps précieux, comme si la vie n'était pas le bien le plus précieux...

Le progrès peut donc engendrer des effets pervers : plus les conducteurs se sentent en sécurité, plus ils prennent de risques. Indubitablement, la vitesse est au coeur de multiples conflits de discours et de culture. Pour lutter contre ces idées reçues, les spécialistes ne cessent de rappeler que la vitesse augmente la charge de travail et donc les risques d'accidents, d'autant que le conducteur est toujours soumis aux aléas de la circulation, de son état physique ou psychologique, de son inexpérience, mais les Français restent sourds à ces arguments scientifiques. Certes, ils se déclarent favorables au principe des limitations de vitesse, mais en profondeur, ils restent convaincus qu'elles sont trop générales, qu'elles devraient être fonction de la nature de la route ou de l'aptitude du conducteur. Et ceux-là mêmes qui sont prudents dans d'autres compartiments de leur vie ou ne portent pas secours à une personne qui se fait voler sous leurs yeux, n'hésitent pas à prendre des risques inconsidérés sur l'espace routier au volant de leur voiture ou de leur moto.

- Ce mal de la vitesse serait-il un mal français ? Plusieurs éléments militent en faveur de cette thèse. Déjà au 19^{ème} le comportement des Français, irrespectueux des règles, est dénoncé en comparaison de celui des Anglais.

Les Français auraient un rapport névrotique avec la vitesse et la gestion du temps ; ils seraient constamment en équilibre précaire jusqu'à la surenchère et la rupture. L'organisation de la société française favoriserait cette pathologie à l'origine de tant de morts, de blessés, de dépressifs et de stressés.

Chaque peuple adopte son exutoire et son moyen de compenser les manques et frustrations : aux Américains les armes, aux Français la course à la vitesse sur les routes.

- Puisqu'il y a conflit d'intérêt entre la liberté de la vitesse, la liberté individuelle et la liberté collective, il appartient à l'Etat de gérer ce conflit et d'engager sa responsabilité. Grâce au renforcement récent de la politique de sécurité routière en matière de contrôle-sanction, des modifications dans les comportements routiers commencent à se faire sentir avec des résultats encourageants en terme de baisse de la sinistralité. Cependant, si cette politique est nécessaire et efficace à court terme, elle ne peut être suffisante. Créer un nouvel esprit, une prise de conscience en profondeur, une intériorisation des règles, une croyance en de nouvelles valeurs positives (qui peuvent d'ailleurs être d'anciennes valeurs), demande du temps et de la persévérance.

Une de ces valeurs pourrait tout simplement être le plaisir de la lenteur. Réapprendre à prendre son temps, à goûter le temps qui passe, à savoir attendre. Apprendre à respecter l'environnement, à protéger sa qualité de vie, à préserver sa vie et celle des autres, sont autant de chemins vers cette sagesse chère au philosophe Alain. La maîtrise de la vitesse doit devenir la marque et l'expression des sociétés avancées, responsables et civilisées. L'enjeu est de taille : 3 000 vies à sauver chaque année.