NOUVELLE REVUE THÉOLOGIQUE

79 N° 10 1957

Chrétien sur les routes

J. DELÉPIERRE, A. LAURENT

p. 1054 - 1074

https://www.nrt.be/es/articulos/chretien-sur-les-routes-2343

Tous droits réservés. © Nouvelle revue théologique 2026

Chrétien sur les routes

Une question, à brûle-pourpoint, à tous les confesseurs, directeurs et conseillers spirituels : avez-vous déjà reçu beaucoup de pénitents qui s'accusaient de rouler trop vite en voiture, de ne pas observer le code de la route, de conduire imprudemment, de provoquer un accrochage? Bien peu, j'en suis sûr!

Cette constatation on la retrouve dans une interview accordée par Monseigneur Rodhain, aumônier général du Secours Catholique en France : « Nous, prêtres, n'entendons jamais nos pénitents ou pénitentes s'accuser ainsi au confessionnal : Mon Père, je m'accuse d'avoir péché vis-à-vis du prochain et de ma famille, par excès de vitesse, en doublant en troisième position, en prenant le volant après un repas trop alcoolisé [1] ».

Ceci montre qu'en un tel domaine, la moralité en est à zéro. Elle n'a d'ailleurs jamais été plus haut. On ne l'a pas formée. Pas plus que les autres, nos chrétiens n'ont à ce propos le sens élémentaire de leurs responsabilités. Cependant les conséquences de cet amoralisme deviennent chaque jour plus désastreuses. A l'heure actuelle, la circulation sur les routes pose un problème moral extrêmement grave. Le premier objet de cet article sera de le prouver, en analysant la situation concrète. Après quoi, nous rappellerons les principes moraux et chrétiens.

Pour cela, nous avons eu recours à un spécialiste, Monsieur André Laurent, rédacteur en chef de la revue « Belgique Automobile », membre actif d'importants organismes nationaux et internationaux intéressés aux problèmes de la route. Celui-ci, très aimablement, nous a communiqué les statistiques qu'il suit lui-même depuis des années [2]. Surtout il les a interprétées et commentées sous l'angle que nous souhaitions. Bref, le concours parfait qu'un technicien peut apporter au moraliste. Pour reconnaître les mérites de cette collaboration, j'ai demandé qu'il veuille bien signer avec moi cette étude.

---

1. Voir dans la *Documentation Catholique*, 21 juillet 1957, la chronique « le danger de la route et la morale », p. 946.

2. On les retrouvera en partie dans le numéro de juin 1957 de *Belgique Automobile*. Pour l'année 1955, on trouvera dans le *Bulletin de Statistique*, sept. 1956, pp. 1628 et s., la *Statistique des accidents de roulage et de la circulation sur la voie publique — année 1955*.

LES FAITS

Venons-en donc aux faits.

Première constatation : notre pays est sûrement l'un des plus encombrés du monde. Il suffit, pour s'en convaincre, de considérer la densité de la circulation et de la comparer avec celle d'autres territoires.

On pourrait croire que la chose est facile. Au premier abord, je pensais, moi aussi, qu'il suffisait de cueillir les chiffres. Prenant le nombre des voitures, on le comparerait avec la surface des terres. Erreur. Il se trouve des déserts immenses traversés par une seule piste que quelques véhicules suffisent à embouteiller. Ce qui importe, c'est le rapport au kilomètre de routes. Même quiconque voudrait en toute rigueur déterminer le degré d'encombrement, devrait tenir compte de la largeur des voies, calculer donc la surface du réseau routier, en déduire la place habituellement occupée par le parcage des voitures, lequel dépend surtout de l'intensité de la circulation locale, pour trouver enfin ce qui est praticable à tant ou tant de véhicules. En outre, attention si vous établissez un tableau comparatif entre divers pays. Qu'est-ce que chacun d'eux range sous le titre de « route » ? Il n'est pas rare que tel y comprenne de vagues chemins de terre battue. Mais à quoi bon nous étendre ? Aussi bien, il n'existe aucune statistique de ce genre qui nous permette ces précisions. Contentons-nous donc des chiffres les plus simples, pour nous faire une idée. Voici le nombre de véhicules — voitures et véhicules industriels — dans différents pays en 1956 :

Belgique	728.000 [3]	Pays-Bas	457.530
France	4.669.073	Allemagne	3.008.636
Suisse	371.636	Etats-Unis	65.212.510

Cette comparaison parle encore davantage, lorsqu'on se représente le paysage familier de notre pays.

Chez nous, la plus grande part de la circulation se concentre en quelques grosses agglomérations et sur les routes qui les relient entre elles. Ces routes mêmes sont le plus souvent de véritables boulevards, jalonnés de localités importantes, coupés par des lignes de tram. Quant aux centres urbains, ils ont tous de l'âge. Rien n'est moins adapté pour une circulation dense et rapide, ni pour un parcage permanent. Dans toutes les rues, les voitures stationnées encombrent considérablement le trafic proprement dit. Problème inextricable, toujours plus ardu, auquel les pouvoirs publics n'apportent jusqu'à présent que des palliatifs [3bis]. Ils restent incapables d'éliminer le parcage dans les artè-

3. Certaines statistiques ne signalent que les véhicules soumis au paiement de la taxe. Nous comptons également les véhicules exonérés d'impôts — quelque 38.000 — utilisés par l'armée ou les services publics.

3bis. Prenons le cas de Bruxelles. Sur une superficie beaucoup moindre, avec ses

res fréquentées. Qu'on se reporte aux polémiques récentes sur les aménagements de Bruxelles...

Ce qui rend la chose inquiétante, c'est le rythme auquel s'accroît notre parc automobile. Nous en sommes à 728.000 véhicules à moteur à quatre roues, alors que la Hollande, notre voisine, plus peuplée, n'a pas atteint les 458.000.

Notez que, par rapport à la population, le chiffre n'a rien d'excessif. Les Etats-Unis en ont quatre fois plus [4]. Notre standard de vie a de quoi monter encore. Le drame, c'est l'exiguïté relative du réseau routier. A ce point de vue, évidemment, aucune comparaison n'est possible avec un pays vaste et divers comme un continent.

Deuxième constatation : en notre pays, comme ailleurs du reste, les accidents atteignent une proportion alarmante.

Pour nous faire une idée des dangers de la circulation sur les routes, rien ne vaut une certaine statistique, celle des accidents. A elle seule, elle apprend plus que toutes les considérations théoriques. Encore faut-il l'interpréter correctement. Pour donner un échantillon de ce travail, nous nous permettons quelques commentaires.

Quand on parle d'accidents de la route, une question préalable revient toujours sur le tapis : est-ce pire chez nous qu'ailleurs? Il semble que non. La situation est sensiblement la même partout. Malheureusement... Cela signifie que la présente démonstration pourrait se faire, à partir d'autres chiffres, en n'importe lequel des pays voisins. Compte tenu des éléments comparables, les conclusions seraient presque identiques.

Remarquons d'abord combien la comparaison des situations en Belgique et à l'étranger reste aléatoire. Les conditions de circulation et, d'autre part, les procédés d'évaluation sont tellement différents.

En Belgique, les statistiques sont basées sur des constats de police mentionnant tous les accidents, y compris ceux qui ne comportent que des dégâts matériels; en outre, on sépare toujours les cas de blessés graves et de blessés légers. En France, les seuls accidents signalés sont ceux qui entraînent des dommages corporels, sans discrimination sur le degré des blessures. En Suisse, on néglige les accidents qui ont causé moins de 200 francs (suisses) de dégâts; tous les blessés, de même, sont réunis sous une seule rubrique. Et ainsi également en Allemagne pour ce qui concerne les blessures. Enfin — et ceci joue un rôle dans la portée des risques — la proportion des

---

rues étroites et tortueuses, Bruxelles supporte les 3/10e, presque le tiers, du trafic total de Paris. Aux heures de pointe, il circule 4 millions de personnes dans Paris et un million, soit le quart, à Bruxelles. Mais Paris dispose de 2.000 agents, et Bruxelles de 300 seulement.

4. Par contre, les Etats-Unis comptent 7 motos pour 1.000 voitures, l'Europe 400.

véhicules industriels, camions, camionnettes, autobus, autocars, par rapport à l'ensemble, varie légèrement entre les pays [5].

D'autres facteurs entrent encore en jeu qu'il est difficile de traduire en chiffres : la moyenne des personnes à bord, l'intensité de la circulation, l'état et l'adaptation de la voirie, le dégagement visuel des routes latérales, le tempérament local, le nombre des voitures étrangères, touristiques, etc.

Et encore...

A certaines périodes, dans les pays de tourisme, la circulation ne correspond plus du tout au nombre de voitures utilisées par les nationaux. En Suisse, dans certaines régions de la France, il arrive qu'elle soit doublée.

Dans de grands territoires, le kilométrage annuel de chacun est plus élevé qu'ailleurs, en raison de l'éloignement des centres.

Ailleurs, dans les pays aux localités fort rapprochées, les risques sont décuplés, mais avec des conséquences ordinairement moins graves. Bref, toute comparaison d'une région à l'autre reste approximative.

Malgré la diversité de ces facteurs, essayons de faire le point. En éliminant les données qui ne sont pas communes, en interprétant les autres avec prudence, en négligeant les pays par trop différents. Et venons-en aux chiffres.

I. ACCIDENTS AVEC SUITES CORPORELLES EN 1956 [6]

	Véhicules	*Accidents*	*Blessés*	*Tués*
Belgique	728.000	41.781	54.041	902
France	4.669.073	141.737	181.614	8.283
Suisse	371.636	22.860 [7]	29.033	1.028
Allemagne	3.008.636	287.000	361.000	12.823

II. PROPORTION DES VICTIMES

	par 1.000 véhicules			par 1.000 accidents corporels		
	Acc. corp.	*Blessés*	*Tués*	*Blessés*	*Tués*	*Total*
Belgique	57,3	73	1,24	1.274	21,6	1.295,6
France	30,4	39	1,8	1.274	58,4	1.332,4
Suisse	62	78	2,8	1.274	45	1.319
Allemagne	62	120	4,2	1.258	44,7	1.302,7

Examinons de plus près notre deuxième tableau, le plus suggestif, et d'abord la proportion des victimes par milliers de véhicules à quatre roues.

---

5. Voici quelques chiffres indiquant la proportion des véhicules industriels pour différents pays :

Belgique :	29 %	Pays-Bas :	28 %	Allemagne :	24 %
France :	28 %	Grande-Bretagne :	25 %	Italie :	27 %
Suisse :	14 %	Etats-Unis :	16,5 %	Luxembourg :	29 %

6. Il ne s'agit pas de l'ensemble de tous les accidents, mais uniquement de ceux qui ont comporté blessés ou tués.

7. Evaluation par recoupement.

Le cas de la France se présente un peu à part. La proportion d'accidents générateurs de blessés y est sensiblement moindre qu'ailleurs. Cette exception faite, la circulation en Belgique s'avère plutôt moins dangereuse que celle des autres pays mentionnés.

N'allons pas trop vite! Cette légère supériorité peut très bien dépendre de conditions particulières. Certains autres pays attirent, par exemple, un nombre plus élevé de véhicules étrangers, lesquels s'ajoutent aux nationaux, sans que les statistiques établies en soient modifiées. Il n'empêche que nous sommes en bonne place, en ce qui concerne la proportion des blessés et, qui le croirait?, nous avons le minimum de tués. Hélas, ce minimum est amplement suffisant pour nous alarmer; nous le verrons dans un instant.

Avant cela, arrêtons-nous encore au second poste de ce même tableau : la proportion des victimes par mille accidents corporels.

A noter qu'ici la comparaison ne tient plus compte du nombre de véhicules. Comme — nous le savons déjà — ce nombre échappe en partie à nos calculs, la deuxième statistique en sera plus rigoureuse encore que la précédente. En outre, elle a l'avantage de nous donner, par recoupement, des indications très précieuses sur la gravité du sinistre en rapprochant le nombre proportionnel des blessés de celui des tués.

On y constate d'abord que la proportion des blessés par mille accidents est relativement stable d'un pays à l'autre. Par contre, la mortalité est beaucoup plus élevée ailleurs que chez nous. En France, par exemple... Il est probable que, chez nos voisins, ce soit dû en partie aux longs itinéraires, parfois difficiles, à la foule des touristes étrangers (plus le voyage est long, plus vite on va!), au développement de la circulation nocturne, tant urbaine que rurale, avec tous ses aléas; on peut se demander également si certains abus éthyliques — l'alcool — ne se reflètent pas dans ces chiffres. Pour la Suisse, il est certain que le tourisme et les embûches de la montagne jouent un rôle prédominant. L'Allemagne, elle aussi, a son tourisme et son transit. Peut-être, là-bas, les trajets sur autostrades sont-ils en cause? Lorsqu'après des heures de vitesse, on aborde une route normale ou une agglomération, on garde inconsciemment le même rythme, et il faut tout un temps, variable selon les individus, pour adapter l'allure.

Nous avons fait ces diverses confrontations, dans le but de satisfaire une curiosité fréquente et légitime chez nos lecteurs; pour leur montrer aussi combien il est difficile de manier les chiffres.

Retournons maintenant à l'objet précis de notre étude : la situation en Belgique.

A partir de ce moment, nous citons les chiffres de 1955, les derniers qui nous aient été, à ce jour, communiqués complètement. Ceux de 1956 représenteront d'ailleurs une situation moins normale; rappel-

lons-nous en effet, que, en fin d'année, la circulation fut considérablement réduite par suite de la pénurie d'essence. Malgré cela, hélas, les éléments que nous possédons déjà accusent pour l'an dernier une proportion plus élevée encore [7bis]. Qu'on ne nous accuse donc pas d'avoir *sollicité les faits* !

Deux remarques avant d'entrer dans le détail. On ne saurait être assez précis.

Tous les accidents de circulation, dont il sera fait mention, ne doivent pas être mis d'office à charge de l'automobile. En fait, cependant, celle-ci est impliquée dans la grande majorité des cas. On peut donc, à peu de choses près, mettre sur le même pied accidents de circulation et accidents de voitures.

En outre, à ce propos, on se croirait obligé de sous-distinguer les accidents isolés : dérapage, écrasement contre un arbre, chute dans le canal... et les collisions entre plusieurs véhicules. Eh bien, non. L'immense majorité des sinistres provient de collisions : exactement 90 % entre deux usagers, 3,3 % entre trois, 3,3 ‰ entre quatre et plus, contre 3,3 % sur obstacle fixe. A ce point que, sur l'ensemble, les dites collisions ont à leur actif 87 % des victimes et 80 % des tués sur place. Soit dit en passant, ce fait aggrave singulièrement le cas, les coupables entraînant presque toujours avec eux les innocents.

Finalement, nous nous croyons autorisés à appliquer en gros les statistiques des accidents de la circulation aux collisions entre usagers.

Voici le nombre d'accidents de roulage et leurs conséquences pour l'année 1955 :

Accidents :	125.240	
Victimes :	51.185 dont 40.670	blessés légers
	9.687	blessés graves
	828	tués sur place (soit 6,6 pour mille accidents) [8].

En 1955, il y eut donc 125.240 accidents déclarés. Il faudrait y ajouter les accidents non déclarés, mais qui, heureusement, sont bénins. Avec cela, 51.185 victimes, dont 828 tués sur place. Il est difficile de repérer ceux qui ont expiré quelques heures plus tard à l'hô-

[7bis]. Au moment où nous corrigeons les épreuves de cet article, paraît la *Statistique* (officielle) *des accidents de roulage et de la circulation sur la voie publique — année 1956* dans le *Bulletin de Statistique*, sept-oct. 1957, p. 1602-1615, dont les chiffres confirment pleinement ce que nous écrivions ci-dessus. Voici quelques données essentielles :

	Accidents	*Tués sur place*	*Blessés graves*	*Blessés légers*
1955 :	125.240	828	9.687	40.670
1956 :	132.327 (+ 6 %)	902 (+ 9 %)	10.218 (+ 5 %)	43.823 (+ 8 %)

Au total, le nombre de victimes (54.943 en 1956 contre 51.185 en 1955) augmente de 7,3 %, tandis que le nombre de véhicules croît de 6 %.

8. Notons parmi les victimes : 462 conducteurs, 137 passagers et 229 piétons, dont 184 sont victimes d'automobile et 24 victimes de train ou de tram.

pital. En ajoutant ce nombre présumé, on en arrive au moins à 3 tués par jour en moyenne. Nous parlions de 1956 : on y trouve 132.327 accidents d'où 902 tués, malgré certaines circonstances plus favorables. Et la première moitié de 1957 annonce 63.667 accidents (5 % d'augmentation), les mois de juillet, août étant encore à venir. Je sais que le parc automobile va croissant, lui aussi. Tout de même, il est difficile de se montrer optimiste !

Avouez que cela mérite réflexion. Qui ne se sent effrayé ? Un millier de morts par an ; la plupart, hommes, femmes, en pleine santé, dans la force de l'âge, soutiens de famille, rouages actifs de la vie économique et sociale... Encore, si ces pertes étaient inévitables, s'il fallait les offrir sur l'autel du progrès ! Hélas, les statistiques sont implacables. Suivons-les. Elles nous enlèveront toute illusion.

Quelle est en effet la cause de ces malheurs ? Le hasard ? la malchance ? ou le comportement de l'homme ?

Ne vous fiez pas à vos impressions. Des optimistes ont prétendu en vrac que beaucoup d'accidents étaient attribuables, soit à des défauts mécaniques, soit à des défaillances physiques, malaise subit, infirmité, soit à l'inexpérience. D'où certains tiraient en particulier argument pour exiger le remède décisif : permis de conduire avec examen médical, technique et juridique.

En réalité, sur 125.240 accidents, 89.884 — 72 % — déjà sont imputables à trois causes précises qui dépendent manifestement de notre libre volonté : excès de vitesse proprement dits, priorités non observées, dépassements inconsidérés (ces deux derniers provenant presque exclusivement de l'excès de vitesse). Et à cause de cela, 360 tués sur place [9].

Quant aux accidents de véhicules dus à des inaptitudes ou à des malaises physiques du conducteur, ils s'élèvent à 467 (= 3,7 p.m.) ; ils ont causé la mort sur le coup de 21 victimes. Sans doute, l'indice de gravité est élevé : 21 tués pour 467 accidents. Mais une syncope subite expose directement à la mort et l'inaptitude, en cas de malheur, ne fait qu'aggraver la casse. Quoi qu'il en soit, par rapport aux autres catégories et à l'ensemble, ce poste paraît négligeable. La part des causes aveugles reste minime. Il faut chercher ailleurs.

Remarquons ici que de telles données ramènent à la juste mesure ce qu'on peut attendre du permis de conduire. La grande cause de nos misères n'est pas l'incapacité. Certes, celle-ci reste un facteur secondaire ; on pourrait s'efforcer de la réduire en exigeant plus de garanties de quiconque prétend se lancer sur les routes. La grande

9. Voici d'ailleurs le détail :

	1955	*1956*
Excès de vitesse :	21.619	20.971
Priorités non observées :	45.253	46.222
Dépassements inconsidérés :	23.012	21.391
Total :	89.884	88.584

cause est l'imprudence. Le drame provient du mauvais vouloir ou, à tout de moins, de l'inconscience des conducteurs. Tel passera un excellent examen sur le code de la route, exécutera parfaitement des manœuvres variées, qui deviendra par la suite un casse-cou, un danger public.

Chercher ailleurs? Essayons encore d'être indulgent. Ces bons automobilistes... On supposerait qu'ils provoquent plus d'accidents à mesure que la route devient difficile? que la vitesse ou les dépassements leur portent malheur dans les seuls cas de virages dangereux, de croisements aux carrefours, de mauvais temps?... A ce compte, ils ne seraient qu'à moitié responsables. Hélas... Je m'efface devant les chiffres.

Sur les 125.240 accidents, 10.212 se sont produits en virages et 43.310 aux carrefours et jonctions — en tout 45 % — mais 68.177 sur les lignes droites — soit 55 %. On dirait que plus la route est sûre, plus les hommes se montrent fous... et en paient les conséquences.

Dans les agglomérations, on compte 1,8 tués pour 1.000 accidents. Dans l'ensemble des communes de moins de 5.000 habitants, soit le plus souvent en route libre, le chiffre s'élève à 16 tués pour 1.000 accidents, c'est-à-dire neuf fois plus qu'en ville. Un exemple : il y a eu 14 tués à Bruxelles sur 11.599 accidents, et 11 à Lonzée, route de Namur, pour 22 accidents seulement.

Voici quelques précisions :

I

	Accidents		*Tués sur place*
Lignes droites :	68.177	(soit 55 %)	515 (= 7,6 p.m.)
Virages :	10.212	= 53.522 (45 %)	119 (= 1,2 p.m.)
Carrefours et jonctions (le plus souvent dans les agglomérations)	43.310	= 53.522 (45 %)	148 (= 3,5 p.m.)
	121.699		

II

	Cinq grands centres [10]	*Communes de moins de 5.000 h.* [11]
Accidents :	58.009	29.556
Blessés graves :	2.161 (= 37 p.m.)	4.193 (= 140 p.m. ; 3,8 fois plus)
Tués sur place :	103 (= 1,8 p.m.)	462 (= 16 p.m. ; 9 fois plus)

III

Quelques localités

	Bruxelles	*Anvers*	*Liège*	*Lonzée* [11]	*Bovenistier* [11]
Accidents :	11.599	10.756	4.686	22	6
Tués sur place :	14	15	5	11	3

10. Les cinq grands centres : Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Charleroi. Les communes de moins de 5.000 habitants représentent la campagne, avec traversée occasionnelle de villages.

11. Lonzée : village sur la route Bruxelles-Namur ; Bovenistier, village aux environs de Liège.

Soit : pour Bruxelles, Anvers et Liège de 1 à 1,4 tués pour mille accidents; pour Lonzée, Bovenistier 500 pour mille.

Et encore : pour mille accidents en temps sec, il y a 7,1 tués sur place. Sur sol mouillé, le chiffre tombe à 5,2; sur verglas à 3,2 et sur sol couvert de neige à 2,6 seulement. N'objectez pas qu'on sort moins par mauvais temps. Nous parlons ici, non du nombre de voitures en circulation, mais de la gravité des accidents provoqués. Nous constatons qu'ils sont d'autant plus graves que le risque semble moindre. On pourrait formuler cette loi paradoxale : la gravité des accidents augmente en proportion de la sécurité apparente de la route...

Comment, après cela, ne pas voir derrière ces chiffres le vrai coupable? Non pas l'opposition de la nature et des éléments, ni la part inévitable de malchance, mais l'imprudence de l'homme.

De cette imprudence, peut-être pouvons-nous à présent étudier les visages divers.

Les statistiques, ici, seront d'un moindre secours. Par contre, nous recourrons à quelques remarques d'ordre technique.

Imprudent, on peut l'être de deux manières. Soit directement, en cherchant le danger pour le danger. Il en est qui aiment à éprouver le « frisson de la mort ». Soit indirectement, lorsque dans un autre but, amusement, sport, gain de temps, ou par suite d'une autre faiblesse, boisson, ignorance, négligence, on encourt témérairement ce même danger. Il ne s'agit pas jusqu'à présent d'établir une distinction morale. Nous ne considérons ni le degré de la faute ni à quel point l'attitude est préméditée. Tout cela viendra en son temps. Nous tâchons simplement d'inventorier les différentes formes d'inadaptation chez les automobilistes.

Imprudence directe : l'excès de vitesse pour le plaisir de la vitesse.

Entendons bien. Ce n'est pas toujours la vitesse prise en soi, la vitesse-record qui est en cause, quoique souvent elle constitue un gros risque. C'est la vitesse relative. Or, celle-ci varie suivant les lieux et les conditions de circulation. Les 100 kilomètres-heure, et parfois plus, sur une bonne route large, dégagée, en rase campagne, sans croisement, par grande visibilité, peuvent ne pas constituer une imprudence. Par contre, aborder un carrefour à 30 km.h. peut être dangereux en bien des cas. Il faut toujours tenir compte des capacités de freinage... et ne pas se fier trop à celles des autres, même si on est dans son droit. Savez-vous combien il faut de place pour s'arrêter à cette faible allure? Le temps nécessaire aux réflexes étant compris, on a calculé — et contrôlé — qu'on prend de 8,60 mètres à 13 mètres. De quoi rendre la collision inévitable avec un autre monsieur aussi pressé. Et ceci vaut pour le seul beau temps... mais si le sol devient glissant...

Il est donc vrai, en un sens, qu'on peut être prudent et rouler vite. **Tout dépend de la vitesse relative par rapport aux conditions con-**

crêtes. Il y aura même des cas — par exemple, au cours d'un dépassement — où rouler trop lentement aggrave les risques. Avouons tout de même que, lorsqu'on est lancé, on se permet beaucoup plus facilement des dépassements téméraires, des virages dérapants, des carrefours brûlés. Les obstacles imprévus laissent, naturellement, moins de temps pour réagir et, en vertu des réflexes tardifs et de la force acquise, les moindres accrochages deviennent des catastrophes.

Ceci montre combien est délicat et, somme toute, assez peu opérant un règlement sévère de limitation de vitesse. Par ce moyen, on réduirait certainement la gravité des dégâts, mais ce serait un remède négatif; trop absolu aussi, puisqu'il ne tient pas compte des conditions particulières de véhicule, de route, de saison; un remède sacrifiant donc d'autres avantages. De toute façon, on n'atteindrait qu'indirectement par là la véritable cause, l'imprudence. On la contiendrait de l'extérieur, mais elle continuerait à sévir dans ses nouvelles frontières. Finalement, dans cette ligne, pour obtenir un résultat décisif, on supprimerait la circulation! Pourtant, en des cas d'urgence, je comprends fort bien que les pouvoirs publics recourent à ces mesures extrêmes. Dans certains pays, les autorités ont déjà promulgué des limitations générales. Il dépend de nous que le fait ne se répète pas dans le nôtre.

Imprudence indirecte, tout ce qui nous empêche, par notre faute, de parer le mieux possible au danger. Il faudrait à ce propos mentionner toutes les dispositions défavorables, poursuite d'un but incompatible, manque de maîtrise de soi, qu'on néglige d'écarter avant de se mettre au volant. Tenons-nous en aux principales.

En premier lieu, *l'insouciance, l'inattention*. On s'attendrait peut-être à ce que nous citions ce facteur parmi les excuses. Ne rend-il pas la faute moins grave, puisqu'il diminue la préméditation? Quand on n'a pas conscience des risques courus... Eh bien, non. Ce serait trop peu de voir en elle uniquement une cause fatale, irresponsable, de certains malheurs. Dans ce domaine, la légèreté elle-même est coupable. L'emploi de l'automobile, en effet, n'est moralement justifié qu'à la condition expresse qu'on y apporte toute son attention. On peut se montrer étourdi en pêchant à la ligne, mais non en maniant des explosifs! Ici se cache peut-être la tentation la plus subtile, celle qui entraîne les conducteurs les plus consciencieux. L'habitude de rouler peut nous rendre trop sûrs de nous; les soucis, les préoccupations nous empêcher d'être vigilants, de prévoir les obstacles, de réaliser à temps les situations; le bien-être, la détente, l'agrément sportif nous pousser à une excentricité; la conversation avec un passager, l'imprévu du paysage détourner notre regard. Et c'est juste quand on s'y attend le moins, la catastrophe [12]!

12. Voici quelques chiffres. Il y a eu 15.741 accidents dus à l'insouciance ou à la distraction, qui ont causé 167 tués sur place, soit 10,6 pour mille accidents.

On ne saurait trop le répéter, la conduite d'une automobile exige de la maturité, de l'équilibre, un sens suffisant des responsabilités, une ascèse continue d'attention, de la concentration d'esprit. Les plus consciencieux doivent se répéter incessamment à eux-mêmes des appels à la sagesse.

Après cela, *la boisson*. Nous ne parlons pas d'ivrognerie proprement dite. Les pochards ne conduisent plus ; ils restent là où ils sont. Mais du simple fait de boire un verre de trop.

De nouveau, les statistiques sont éloquentes.

Il n'est pas possible d'établir le nombre des conducteurs pris de boisson en un jour donné. Au moins, on peut comparer dans l'ensemble la gravité des accidents qu'ils provoquent. Ainsi, en 1955, 3.963 accidents causés par l'ivresse avérée (des conducteurs... ou des piétons) ont tué 85 personnes ; ce qui fait 21,5 tués pour 1.000 accidents ; alors que, dans l'ensemble, la proportion s'élève seulement à 6,6 p.m. En d'autres termes, les individus qui circulent sous l'influence de l'alcool font trois ou quatre fois plus de victimes que les gens présumés sobres. Comment s'étonner ? Leur réflexion s'émousse, leur faculté d'estimation diminue, l'exaltation leur fait sous-estimer le danger ; à moins qu'ils n'aient le vin triste et ne s'assoupissent au volant...

Il a d'ailleurs été démontré que la simple euphorie, due à un bon repas arrosé ou à de légères libations, fort éloignée de l'ébriété, est très dangereuse. Telle affiche porte dans les campagnes : « attention aux animaux qui vont à l'abreuvoir, et aux hommes qui en reviennent ». De fait, le voisinage des frontières et des lieux gastronomiques révèle une proportion accrue d'accidents graves. Les dimanches accusent une proportion de tués par 1.000 accidents deux fois plus élevée que les mardis, par exemple. Il en est de même des heures de nuit. Après 23 heures, la proportion des tués est de 10 à 20 fois plus grande que pendant le jour et, cependant, les artères des villes ou les routes de campagne sont infiniment plus libres.

Autre cause : l'*ignorance ou le mépris du code de la route*. Ce défaut amène à ne pas tenir sa droite, à négliger les priorités, à s'arrêter aux endroits interdits et dangereux (sommets des côtes, virages masqués par exemple), à confondre les signaux, à omettre de nuit l'éclairage réglementaire, etc.

Un petit exemple : l'éclairage insuffisant et déréglé ou l'éclairage abusif des véhicules a provoqué 1.553 accidents et causé la mort sur place de 36 victimes (soit 25,5 p.m.).

A ce propos, on peut dire, à la décharge des automobilistes, que tous les articles du règlement ne sont pas également faciles à comprendre, ni les signaux commodes à interpréter. Le code a été établi par des spécialistes, et il doit être appliqué par des profanes. Pour

ces derniers, l'usage de l'automobile n'est qu'une préoccupation parmi bien d'autres. S'ils trouvaient toujours des signaux suggestifs, ils n'auraient pas de peine à les observer. Mais de pures conventions, comme les triangles droits ou renversés, doivent être retenus de mémoire et interprétés sur le champ. D'où des hésitations et confusions. Quant aux articles du code, certains, concernant les priorités par exemple, sont d'une telle complexité que beaucoup d'hommes, même intelligents, s'y perdent. Il arrive fréquemment à des juges, au tribunal, de ne plus s'y retrouver. On devrait davantage simplifier, rationaliser, ce qui permettrait de vulgariser. Une loi d'usage quotidien pour tous doit être à la portée de l'esprit le moins subtil.

Ceci étant concédé, il reste inadmissible qu'un automobiliste — celui auquel je songe est un universitaire — vous déclare froidement : « le code de la route? je ne l'ai jamais ouvert! » Quand on sait combien de risques sont pris sur la foi de cette convention officielle... Le code n'est pas un recueil de tracasseries administratives; c'est une sorte de contrat, imparfait, certes, comme toute chose humaine, mais valable et liant en matière grave tous ceux qui usent de la route. L'ignorer ou le mépriser équivaut à se mettre en état chronique d'imprudence.

Quatrième cause enfin : la *négligence dans l'entretien du véhicule*. Plus fréquente lorsqu'on achète une voiture d'occasion ou qu'on roule de longues années sans renouveler. Il faudrait en appeler d'abord ici à la conscience des constructeurs, agents et réparateurs, au contrôle exercé par les pouvoirs publics. Mais occupons-nous toujours des automobilistes. Tel, pour faire de fausses économies, pose à la bohême, oublie de vérifier ses freins, de changer ses pneus, ne passe au garage qu'une fois la panne déclarée... Vienne l'accident, on le rangera probablement sous la rubrique : « causes techniques »; n'empêche qu'il provient, bel et bien, de l'imprudence du conducteur [13].

On pourrait joindre, à l'adresse surtout des camions de transport, la négligence dans l'arrimement de la marchandise qui sème caisses et tessons de bouteilles, ou laisse de longues traînées d'huile sur la route...

Arrêtons-nous. Cela pourrait continuer. L'enquête n'est sûrement pas close. Pour arriver, je crois, d'une manière toujours plus frappante, à la même conclusion.

II. LES DEVOIRS

Devant une pareille inconscience, un devoir s'impose à tous : pou-

13. Voici encore quelques chiffres : il y a eu 2061 accidents dus à des défauts techniques, avec 15 tués sur place, soit 7,5 pour mille accidents. Il faut noter que beaucoup d'autres cas se présentent sans doute, qui ne peuvent être reconnus, vu l'état du véhicule après l'accident.

voirs publics, chefs de famille, éducateurs, autorités religieuses, particuliers : lancer un cri d'alarme, éveiller l'opinion. Il faut à tout prix, psychologiquement et moralement, éduquer le public. Hélas, à en juger par les résultats, on n'en est nulle part. Raison de plus, de s'y mettre !

Concédons d'abord que ce n'est pas si facile.

L'automobiliste a sa psychologie. Il est mû par certains instincts qui facilement le dominent. Et la route, à bord d'une voiture moderne, engendre indubitablement certaine psychose.

Point n'est besoin d'avoir fait de longues recherches pour le constater. Souvent, il y a un monde entre cet homme au travail, dans l'intimité du foyer, en société, et le même dans sa voiture.

Imaginez-le dans le cadre quotidien : toujours soumis aux innombrables règles et sujétions de la vie en société, obligé de refréner constamment des humeurs ou des aspirations, d'obéir à des obligations professionnelles, privées, sociales, les plus diverses. Dès qu'il se met au volant, il éprouve une sensation de liberté, de puissance, d'indépendance. L'automobile devient pour lui le moyen idéal d'évasion. Il est tenté d'en user, même d'en abuser.

En abuser? C'est sûr ! Ne dispose-t-il pas, en plein confort, d'un engin aux possibilités énormes, obéissant aveuglément à ses impulsions, bonnes et mauvaises? Comparativement au petit homme soumis, écrasé qu'il était quelques minutes ou quelques heures plus tôt, il se croit dans la peau d'un dieu ou d'un surhomme. L'orgueil monte en lui, l'esprit primitif de compétition, l'instinct de puissance. Je comprends qu'au premier instant où il se laisse aller, il risque l'imprudence...

Outre cela, il reste, en chacun de nous ou à peu près, un côté enfantin du caractère que nous cachons soigneusement aux autres. A certaines occasions, ce fond réapparaît. Il n'est que de faire avec quelqu'un une partie de cartes pour entendre ses réflexions les plus naïves, de celles qu'en temps ordinaire, il rougirait d'exprimer. Sur la route plus qu'ailleurs, cet infantilisme revient à la surface. La voiture devient un jouet. Si elle est puissante, on en est fier, au point de ne supporter aucune autre supériorité. Si elle est petite, on lui fait rendre tout ce qu'elle peut, on lui demande de l'acrobatie. Et commencent les petits caprices d'enfant gâté. Que quelqu'un veuille dépasser, immédiatement on appuie sur l'accélérateur ; ou si la manœuvre échoue, on n'a de cesse qu'après avoir redépassé. Qu'un autre se permette d'être en difficulté, de faire attendre, ce sont les invectives, les sérénades d'avertisseur. Il n'est rien de plus expressif, de plus chargé de sens que les regards courroucés qu'échangent de leur cage de verre ces « frères » de la route ! Si leurs yeux étaient des révolvers... Plus on va vite d'ailleurs et plus on est impatient. Pourquoi faire la file? Il y a moyen de déborder par la gauche ; au moment critique, on se réinsé-

rera dans le rang en forçant les autres à faire place. Pourquoi, le soir, se fatiguer, à changer continuellement les feux? Pourquoi céder la priorité quand on est le plus fort? Le tram ne s'inquiète pas du camion, ni le camion de la voiture, ni la voiture de la motocyclette, ni celle-ci du piéton! Quel plaisir de démarrer dès qu'apparaît le signal rouge et vert. Ou, quand on est jeune, d'éblouir la galerie : improviser une course, rentrer de la fête au petit matin en traversant en trombe tous les carrefours. Ou quand on est saoul... Un professeur de l'Université de Liège a écrit un petit volume sur cette psychologie [14]. Il y analyse le comportement sur la route des débiles mentaux, des obsédés, des chauffards, des émotifs, des agressifs, des alcooliques, des surmenés, des gens malheureux en ménage ou en affaires, de ceux qui suivent l'instinct de puissance, le complexe de supériorité, ou que meut l'égoïsme, la vanité, la grossièreté, etc. Si vous voulez compléter le tableau, ajoutez les traits dominants du tempérament belge : individualiste, tire-au-flanc, pas toujours raffiné dans ses manières... De tout cela que peut-il résulter, sinon, toujours le même, l'imprudence?

Que faire pour réagir? Comment éduquer ce public automobiliste attardé au stade de l'enfance, à la remorque de ses instincts, si peu capable de se conduire en adulte?

Recourir aux moyens extérieurs, exercer une pression sociologique? On a tout essayé. En Belgique comme en maint autre pays, des « Semaines de la circulation », des « Journées sans accidents », la propagande par affiche pour plus de sobriété, de courtoisie... Hélas, avec des résultats fort décevants. Ce n'est pas une raison de renoncer. Au contraire. Mais d'intensifier. En ce domaine, comme dans tout ce qui touche à l'éducation, l'effort devrait être prolongé, permanent, sous peine de faire beaucoup de bruit pour rien.

Jusqu'à présent, le moyen extérieur le plus efficace, le seul, peut-on dire, qui donne des résultats, est encore la présence du gendarme ou de l'agent de police... Comme pour les enfants. Celui-là, au moins, inspire la crainte d'un procès ou d'une amende. Par ce biais, il rappelle au respect des lois. En ville, par exemple, on n'a pas enregistré de tués aux carrefours réglés par des policiers, mais 17 morts, face aux signaux rouge et vert et devant les stops. C'est l'occasion de souligner l'éminent service que rendent à la circulation ces forces de l'ordre. Agents des villes ou gendarmes de la route, ils devraient être considérés par les automobilistes comme des bienfaiteurs. On leur en saura gré d'autant plus si, bienfaiteurs, malgré leur énervement compréhensible, ils se montrent toujours sereins et souriants!

Puisque nous parlons des pouvoirs publics, ce n'est pas faire une

14. Robert Piret, *Psychologie de l'automobiliste et sécurité routière*, Liège, Desoer, 1952 (ou Paris, d'Exrolles).

digression que de relever l'inadaptation des sanctions prévues par la loi. La jurisprudence en la matière date du bon vieux temps, lorsque la circulation était faible et relativement sûre. Actuellement! Nous avons cité les chiffres de 1955 : 828 tués sur place... En 1956 il y en eut 902. C'est donc pire encore! Je conçois qu'aux âges où les accidents mortels étaient l'exception, on ait réprouvé en bloc et ramené à un seul grief toutes les infractions au règlement de la route. Aujourd'hui la disproportion devient flagrante. Vous stationnez à un endroit interdit — dont, peut-être, le signal était masqué —, procès-verbal. Il peut y avoir transaction. Le Parquet l'accorde d'ordinaire, à moins qu'il n'y ait des antécédents fâcheux ou que la faute ne se répète. En tout cas, si procès-verbal il y a, vous n'échappez pas à la sanction.

Le résultat de cette sévérité va à l'opposé de ce qu'on en attendait. Les procès de roulage n'ont plus aucune importance. Dans toutes les enquêtes sur la moralité, pour l'obtention d'un emploi, d'un certificat, que sais-je, on fait la distinction : casier judiciaire, rien, sauf procès de roulage... La législation devrait se montrer plus compréhensive pour les peccadilles et inexorable en cas d'imprudences graves. Parquer près d'une ligne jaune ne mérite pas de casier judiciaire; rouler comme un fou, monter sur le trottoir, faucher un enfant, requiert par contre un solide casier avec la mention : criminel!

On pourrait également alerter les autorités sur bien des problèmes pendants. Chez nous, les lourds camions sont beaucoup moins bien signalés qu'en France ou en Allemagne; la nuit surtout, ils en deviennent dangereux. Les pistes cyclables sont insuffisantes. On y relègue vélo-moteurs, bicyclettes et piétons (quand il n'y a pas de trottoir). Les vélo-moteurs, en particulier, ont beaucoup de peine à dépasser ou à croiser. Pis encore, ces pistes disparaissent de plus en plus. Il existe pas mal de grand'routes où tout est pris par les voitures. En ces parages, le soir, les piétons qui vont d'un village à l'autre n'ont qu'à frôler les arbres! ils sont en danger de mort. L'automobiliste, qui les voit surgir de l'ombre à quelques mètres, a juste le temps de les éviter. On finira bien par demander au simple passant de porter une lumière ou un catadioptre! Mais laissons...

Tous ces remèdes extérieurs, fussent-ils appuyés par une armée de gendarmes, ne suffiront pas à ramener la sécurité sur nos routes. Il faut finalement en venir au seul moyen vraiment efficace : la conscience intérieure de l'automobiliste. Un règlement n'atteint son résultat que s'il est admis de plein gré par les exécutants. Le gendarme n'est utile que s'il sert une fois de temps en temps à réveiller la bonne volonté foncière des conducteurs.

Les principes moraux mis en cause n'ont d'ailleurs rien d'abscons. **Tout homme est tenu de respecter la vie : la sienne et celle des**

autres; de respecter de même le bien inappréciable de la santé et de l'intégrité corporelle : c'est le 5e commandement. Tout homme est tenu de respecter le bien d'autrui; et, dans la mesure du possible, de faire un bon usage du sien : c'est le 7e commandement de Dieu.

Or, *on peut transgresser ces préceptes de deux manières : soit directement, soit indirectement.*

La distinction est bien connue des moralistes.

Un meurtre ou un vol est directement volontaire, lorsqu'il procède de la volonté positivement agissante. Donc si l'on tue ou qu'on dépouille délibérément. Ce n'est guère le cas des automobilistes.

Il est indirectement volontaire, lorsqu'il est imputable à la volonté en ce qu'elle omet de faire. Ainsi, en la matière, quand on agit sans regarder à léser autrui, entraînant à son détriment la mort, les blessures ou infirmités, les dégâts matériels, etc. Ici, nous sommes au fait.

Comment juger en pareille matière?

Selon le principe bien connu du double effet. Ainsi qu'en toute action honnête dont les résultats sont bons en partie, en partie mauvais.

Il s'agit de savoir d'abord si, pris en soi-même, le fait de rouler en automobile est honnête et légitime. Personne, que je sache, n'a jamais osé le contester. L'automobile (voiture, car, camion de transport) est un instrument merveilleux de travail, et même d'agrément. Elle ne va pas sans dangers proportionnés. La vitesse qui permet de décupler le rendement, expose à des accrochages d'autant plus dangereux, voire mortels. Mais il est possible de réduire ces risques au minimum. Tout est même organisé dans ce but : les règlements de la circulation, la tenue des routes, l'équipement du véhicule, les conventions sociales et la bonne volonté présumée de tous les usagers. En ces conditions, le principe du double effet autorise une réponse positive : les motifs sont sérieux, le but est louable; on veut un résultat qui de soi est bon; il peut se faire que soient entraînés certains effets mauvais, mais on ne les a pas cherchés, bien plus, on fait tout pour les éviter et pour en réduire la portée; ceux-ci se ramènent donc au risque inhérent à l'action, au danger normal que comporte la vie. Rouler en voiture est parfaitement honnête.

Mais rouler en voiture avec cette pureté d'intention, cette prudence d'exécution que nous venons de rappeler! Or, ce n'est pas si facile. Nous donnons l'impression d'enfoncer une porte ouverte? Ce principe, que nous venons d'établir, paraît un truisme? En théorie, soit. Mais pas dans la pratique. Au contraire. Il reste une loi méconnue. Notre société l'oublie à ce point qu'elle se met, pour ainsi dire, en état chronique de péché collectif!

Voyons objectivement nos automobilistes à l'œuvre. Non pas selon nos goûts particuliers, mais tels que les révèlent les faits constatés. **Celui-ci, visiblement, a la mine préoccupée; il ne prête qu'une atten-**

tion minime et démarre sans même regarder derrière lui. Cet autre a l'air de s'amuser; en tout cas, il se livre à tous ses caprices comme si personne d'autre ne disposait de la route. Ce jeune essaie sa nouvelle voiture sport; on dirait qu'il veut établir un record. Cette dame se moque des règlements et parque aux endroits défendus, etc., etc. Du coup, la marge du risque s'élargit démesurément. On compromet sa sécurité et celle des autres, puisque ni la route, ni les lois, ni les conventions tacites ne prévoient une telle anarchie.

Pour s'exposer et exposer autrui à de tels dangers, quels motifs? Aucun. Ou si peu qu'il ne vaut guère la peine d'en parler.

Prenons le cas de la vitesse. Je comprends que certaine urgence : secours à un malade, rendez-vous d'affaire important, longue étape, fasse appuyer sur l'accélérateur. Je n'approuve pas, certes, car même en redoublant de prudence dans les manœuvres délicates, cette allure forcée constitue toujours un danger. Je concède simplement qu'en des circonstances exceptionnelles, si elle n'est point sagesse, elle échappe à la folie! Mais pour le reste? La plupart du temps, on roule trop vite sans savoir pourquoi; bientôt l'allure nous grise, et c'en est fait de toute prudence.

Et les autres incartades? Insouciance, distraction, ébriété, mépris du code, négligence dans l'équipement de la voiture... que signifie? Tout simplement qu'on ne se donne pas la peine de concentrer son attention, d'exercer la maîtrise de soi, dans une activité extrêmement sérieuse, exposant à des dangers graves. Autrement dit, on assume à la légère le risque énorme de tuer, de mutiler autrui ou de léser notablement ses biens.

Impossible d'en douter, en n'importe lequel de ces cas, la faute est grave. Grave par ses conséquences désastreuses qu'on pourrait éviter. Grave, avant même qu'on ait effectivement provoqué l'accident, puisqu'on se place, sans nécessité, dans une occasion prochaine et libre d'homicide ou de vol. C'est bel et bien le péché de meurtre ou d'injustice indirecte.

Ainsi il ne suffit pas au moraliste de s'arrêter aux accidents commis, au mal irréparable, il faut plus encore insister sur les seuls risques courus, sur le mal à éviter. La morale d'ailleurs ne regarde pas en premier lieu le résultat, mais l'intention. Coupable, le seul fait de rouler comme un fou, sans prendre garde au danger, et non le plus ou moins de malchance qui entraîne la collision. Très grave en soi, criminelle, l'imprudence du chauffard; grave celle du monsieur qui cède largement à ses humeurs, à ses complexes, à ses instincts, à ses caprices ou ne lutte pas contre les distractions; légère l'acceptation de risque exagéré. Comme il s'agit ici de décisions rapides, de réactions instantanées, de manœuvres-éclairs, n'allons pas cataloguer chaque geste du conducteur pour lui accoler une qualification morale. Il arrive à tous de constater après coup que tel calcul a été inexact, tel

dépassement téméraire. Non, il faut prendre l'attitude foncière : sens des responsabilités, maîtrise de soi, mise en garde intérieure contre le danger.

On pourrait ajouter un corollaire plus précis sur la boisson. Le slogan : « si tu as bu, ne conduis pas ; si tu conduis, ne bois pas » est plus qu'un conseil en vue d'éviter ennuis et procès. C'est l'expression d'une règle morale. Rouler en ces conditions est d'ores et déjà se mettre, selon le degré, en état de péché véniel ou mortel.

Et encore... Toutes ces prescriptions ne suffisent pas au chrétien. Sur la route, comme partout ailleurs, celui-ci est tenu, non seulement d'éviter le mal, mais encore de faire le bien. Quel champ ouvert à la pratique des vertus quotidiennes : se montrer serviable pour ceux qui tombent dans l'embarras, patient pour les maladroits qui conduisent de travers, indulgent même envers ceux qui abusent, le céder poliment aux autres, faire la file, se plier aux contraintes du règlement... D'un mot exercer la charité chrétienne. On devrait, par tout moyen, remettre en œuvre cette force révolutionnaire, la seule qui puisse supplanter définitivement l'actuelle loi de la jungle et le droit du poing.

Il nous faut enfin aborder le chapitre plus pénible des *accidents*. La bêtise est faite... Reste à en apprécier la portée et à fixer la conduite à tenir. En pareil cas, un homme bien né ne se dérobe pas à ses responsabilités.

Il existe, à ce propos, dans les 5e et 7e commandements, une obligation précise. Lorsque, par sa faute, on a fait du tort à quelqu'un, on est tenu en conscience de le réparer. Certes, il n'est pas possible, après un accrochage sérieux, de combler le vide causé par un décès, de rétablir une santé altérée, de rendre un membre amputé, de supprimer une souffrance. Au moins peut-on couvrir les frais matériels, les dommages financiers qui en découleraient. L'hospitalisation, l'incapacité de travail, la voiture à réparer, tout cela incombe à celui qui est responsable du malheur. La conscience morale sanctionne ici ce que stipulent les lois civiles. Il commet donc un vol, celui qui se dérobe par la fuite, et le vol se chiffre tout de suite par milliers ou dizaines de milliers de francs. Il y ajoute un crime lâche et égoïste, s'il laisse la victime à son triste sort, méprisant une santé ou une vie d'homme. Il commet un vol et une calomnie celui qui, en arrageant son récit, rejette sur autrui (ou sur personne) la culpabilité [15].

Impossible de passer ici sous silence les devoirs des sociétés d'assurances. Celles-ci ont, certes, le droit de défendre leur client. Leurs experts, néanmoins, ne peuvent avoir pour consigne de rejeter à tout prix, à force de subtilité, le tort sur l'autre partie. Ce ne sont pas des spécialistes qui s'entraînent dans l'argutie et le sophisme. Ils sont là pour délimiter loyalement les charges respectives.

15. Voir dans la *Doc. Cath.*, 21 juillet 1957, p. 939, l'interview de Mgr Pietro Palazzini.

Ceci nous ramène à des faits quotidiens.

Quelqu'un gare sa voiture auprès de la vôtre. Au départ, le maladroit, il fait une fausse manœuvre, enfonce votre aile arrière, griffe le flanc droit, fait plusieurs bosses, et disparaît sans laisser d'adresse. Ni vu ni connu ! Coût : 3 à 4.000 francs peut-être. En bonne justice, n'est-ce pas un dommage grave? On n'hésiterait pas s'il s'agissait d'autre chose. Pourquoi se dérober ici?

Plus loin survient une collision. Pas mal de chauffeurs, au moment du choc, se font une idée bizarre de leurs responsabilités. Savez-vous ce qui les préoccupe au premier coup d'œil? La question de l'assurance ! Encore un peu, ils iraient secouer le malheureux gisant sur le sol, pour lui demander : « êtes-vous assuré? » On dirait que pour la plupart, l'assurance couvre tout : non seulement les frais matériels, mais la responsabilité morale. « Vous comprenez, je suis assuré; je n'ai à m'occuper de rien; on veille pour moi. » C'est un peu fort ! La seule raison d'être des assurances est de dédommager, en tout état de cause, la victime innocente, non de permettre au coupable de s'en tirer au meilleur compte. Eussiez-vous une omnium avec assurance sur la vie pour tous les passagers, vous gardez toujours exactement les mêmes responsabilités morales.

Mais voici l'affaire portée devant le tribunal. Pauvres tribunaux ! Pour commencer, les témoins se désistent; que le droit soit reconnu ou non, est-ce leur affaire? Puis les quelques volontaires qui déposent ne se gênent pas pour mentir. Il s'agit de faire plaisir à l'une ou l'autre partie, d'arranger les choses selon tel ou tel intérêt. Le plus souvent, après tout, cela n'atteint que les assurances ! Les juges se plaignaient déjà, dans les autres matières, de ne plus pouvoir s'appuyer sur la bonne foi des témoins et la valeur de leurs serments. Les procès de roulage, si cela continue, vont porter à leur confiance le dernier coup, tant on semble y faire litière de la vérité. Le public dont ils défendent, en somme, les intérêts, les abandonne pour faire, à vil prix, cause commune avec ses propres ennemis !

Quand l'affaire tourne mal, à la suite d'un décès, il arrive enfin que le tribunal condamne le coupable pour « homicide par imprudence ». Croiriez-vous que parfois ce dernier trouve dans ces termes une certaine excuse? Encore un peu, il traduirait : « par malchance ». Mais la morale, elle, distingue entre imprudence coupable et imprudence quasi innocente, indélibérée. Tout dépend donc de ce qu'on a fait de son côté pour éviter les risques. Tel, malgré toutes les précautions, peut accrocher dans un léger dérapage un enfant qui vient justement frôler ses roues. Cet autre, par contre, en traversant la ville en trombe, fait avec lui-même un pari criminel. Il ne veut pas tuer, certes; il ne manquerait que cela ! mais il ne fait rien pour éviter un meurtre probable.

Tels sont, en ébauche, du moins, les principes de la morale. D'autres

compétences viendront, j'espère, les préciser et les compléter. De toute façon, ils ne seront jamais théoriquement compliqués. Ils ne requièrent ni une grande science morale ni, dans l'application, une subtilité casuistique. Ils demandent simplement à être connus du public et mis en pratique.

La question, que nous posions au début, devrait nous inquiéter. Nous surtout, prédicateurs, catéchistes, confesseurs, conseillers spirituels, pédagogues, écrivains qui devons former les consciences chrétiennes. Je disais en commençant : comment se fait-il que les chrétiens s'accusent si peu en ce domaine? Soit, mais retournons le problème. Comment se fait-il que les moralistes, les directeurs d'âme en parlent si peu, n'en écrivent guère, songent rarement à attirer là-dessus l'attention de leurs pénitents? Voilà le véritable nœud.

Je sais, en ce domaine de la route, il est encore beaucoup de points connexes que nous avons négligés. On pourrait parler des devoirs du piéton; celui-ci devrait au moins apprendre à distinguer le signal rouge du vert, reconnaître un passage clouté ou une ligne de tram; il devrait se dire qu'on n'arrête pas une machine aussi facilement que ses jambes et ses pieds. Il faudrait traiter des dangers moraux (et civils) de l'auto-stop; de l'éducation des enfants, par exemple, par les équipes de jeunes agents de la circulation, comme il se fait en certaines communes. Les moins de 14 ans et les plus de 63 sont, parmi les non-motorisés, les deux espèces les plus dangereuses : 124 sur 229 piétons tués. Nous n'avons voulu viser ici que le cas de conscience de l'automobiliste. Et, de ce biais, remédier au drame social qui se joue sur notre route. Trois tués par jour, alors qu'avec un peu d'effort, en faisant la part inévitable des accidents techniques ou de la faiblesse humaine, on pourrait réduire des deux tiers ou des trois quarts!...

Le climat moral doit changer. Ou plutôt il doit naître. L'automobile n'est pas un jouet, ni la route une plaine de sport; on ne conduit pas pour se libérer de ses complexes ou pour établir les records de la marque. La circulation est pour nous tous un moyen de mener notre vie professionnelle, sociale. Elle nous apporte d'immenses avantages, même certains plaisirs; mais en même temps des responsabilités accrues. Il faut qu'en notre pays, elle devienne, comme le reste, un terrain d'entente, de courtoisie, et, pour nous chrétiens, de charité fraternelle.

Un cri d'alarme a été lancé par le Souverain Pontife. Le 4 octobre 1955, devant les membres du Congrès mondial de la Fédération routière, il disait : « Qui n'a pas été préoccupé du trop grand nombre d'accidents dont la route est le théâtre? Les véhicules toujours plus nombreux, plus rapides et plus lourds, se créent les uns aux autres et créent pour les piétons un danger toujours plus grand. Les causes en sont multiples, les unes matérielles, les autres psychologiques. Quant aux premières, on s'applique, nous l'espérons, à y remédier partout

efficacement. Mais il est aussi nécessaire d'inculquer à tous la notion du devoir grave de respecter la vie d'autrui. A cela contribuera sans doute la crainte salutaire de répressions immédiates et proportionnées, mais la police seule ne peut prévenir le péril créé par des conducteurs peu maîtres d'eux-mêmes, entraînés par la passion de la vitesse ou parfois intoxiqués par l'alcool. Il importe de faire observer spontanément une discipline exacte, conforme aux règlements universellement adoptés. Les conséquences si souvent dramatiques des infractions au Code de la route lui confèrent un caractère d'obligation extrinsèque beaucoup plus grave qu'on ne le pense généralement. Les automobilistes ne peuvent compter sur leur seule vigilance et leur seule habileté pour éviter les accidents; ils doivent encore maintenir une juste marge de sécurité, s'ils veulent être à même d'épargner les imprudents et d'obvier aux difficultés imprévisibles. Nous voulons croire que votre sollicitude, qui est aussi la nôtre, ne restera pas sans effet, et qu'une opinion publique mieux éduquée fera régner sur les routes un climat de courtoisie, de modération et de prudence conformes aux meilleures traditions de la civilisation chrétienne [16]. »

Les évêques font écho à ces paroles. Dans une lettre collective, l'épiscopat suisse parle de ces « attaques nombreuses et homicides contre la vie humaine dans le pays ». Et il déclare : « Les conducteurs qui prennent la route ne peuvent pas oublier qu'ils sont responsables devant Dieu et de leur propre vie et de la vie des autres. Celui qui conduit dangereusement, pèche gravement, et l'observation des lois de la circulation constitue matière sérieuse de conscience. »

Même position affirmée dans la revue « Palestra del clero » du Vicariat de Rome : « Respecter le code de la route est un devoir moral. Si bien que celui qui, par imprudence ou par excès de vitesse, met en danger sa vie et celle des autres, viole non pas seulement l'ordre juridique, mais l'ordre moral. Aussi un nouveau péché est entré dans la société, plus grave et plus fréquent qu'on ne pense. »

A tous ceux qui cherchent à bien faire, disons donc et répétons : « Votre manière de tenir la route couvre un secteur important de votre vie morale. Elle doit faire l'objet de vos examens de conscience. De grâce, que le civilisé que vous prétendez être — et tout particulièrement le chrétien — dompte le barbare qui subsiste en vous et resurgit à de telles occasions ». Il y va de vie ou de mort d'homme...

A. LAURENT. J. DELÉPIERRE, S. J.

16. Voir dans la *Doc. Cath.*, 21 juillet 1957, p. 949.