

Antoine Paugam-Delafraye

L'État et les constructeurs automobiles m'ont tué



Antoine Paugam-Delafraye

L'État et les constructeurs
automobiles m'ont tué

Éditions EDILIVRE APARIS
93200 Saint-Denis – 2011

www.edilivre.com

Edilivre Éditions APARIS

175, boulevard Anatole France – 93200 Saint-Denis

Tél. : 01 41 62 14 40 – Fax : 01 41 62 14 50 – mail : actualite@edilivre.com

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction,
intégrale ou partielle réservés pour tous pays.

ISBN : 978-2-8121-5939-8

Dépôt légal : juillet 2011

© Edilivre Éditions APARIS, 2011

Sommaire

Introduction	13
CHAPITRE I : Vous et l'automobile.....	27
A/ Un citoyen manipulé.....	28
1 – La mise hors de cause des constructeurs et de l'Etat.....	28
2 – La « science automobile » ?	30
B/ Un citoyen complice actif.....	40
1 – De quel type de voiture rêvez-vous ?	40
2 – Quelle marque aimez-vous ?	53
CHAPITRE II : La responsabilité des conducteurs dans les accidents de la route.....	89
A/ Les fautes du conducteur : des exemples par milliers.....	93
1 – Les causes principales	93
2 – L'explication de ces causes	94

B/ Le lien de causalité entre la faute du conducteur et l'accident :	
un lien établi de longue date	100
1 – Le cas de l'accident impliquant un seul véhicule	100
2 – Le cas de l'accident impliquant deux véhicules.....	101
C/ Les dommages : irréfutables et monstrueux.....	102
D/ Les sanctions :	
infimes... quand elles sont appliquées.....	106
1 – Des peines infimes	106
2- Des peines non-prononcées :	
des assassins en liberté.....	108

CHAPITRE III : La responsabilité

de l'État dans les accidents de la route	111
A/ Les fautes de l'Etat ?	112
1 – Y'a-t-il fautes avérées de l'Etat ?.....	112
a) Les chiffres des accidents causés par l'Etat..	112
b) L'aveu de la responsabilité de l'Etat dans les accidents de la route	114
2 – Quels types de fautes ?.....	122
B/ Le lien de causalité entre la faute de l'Etat et l'accident : un lien direct	123
1 – Le cas de l'accident impliquant un seul véhicule.....	123
2 – Le cas de l'accident impliquant deux véhicules.....	125
C/ Les dommages : les mêmes mais à plus grande échelle.....	125

D/ Les sanctions contre l'Etat :	
pécuniaires mais pas pénales	126
1 – La possibilité d'indemnités.....	126
2 – L'impossibilité	
de la condamnation pénale	127

CHAPITRE IV : La responsabilité des constructeurs dans les accidents de la route.....

A/ Les fautes des constructeurs automobiles ?.	129
1 – Les fautes avérées ?	130
a) Les rappels automobiles	134
b) Liste des parades non-employées par les constructeurs pour éviter les accidents de la circulation	142
1 – Une vérité inscrite dans les gènes du commerce automobile.....	156
a) Rappel des causes des accidents.....	157
b) Rappel des arguments de vente des voitures	157
B/ Le lien de causalité entre la faute des constructeurs et l'accident :	
la voiture « arme du crime »	157
1 – Le cas de l'accident impliquant deux véhicules	160
C/ Les dommages : des dommages directs sur le consommateur	164
1 – Un génocide industrialisé	164
2 – Les constructeurs :	
victimes de leurs produits	165
D/ Les sanctions : civiles et pénales	166
1 – Peut-on attaquer ces « multinationales » ? .	166

2 – Indemnisation et prison.....	166
CHAPITRE V : La responsabilité de l'État actionnaire d'un constructeur dans les accidents de la route	169
CHAPITRE VI :	
Réactions des citoyens et espoirs	173
A/ Les réaction des citoyens	174
B/ Les espoirs.....	176
1 – Espoir accélérateur : la prime sécurité	176
2 – Espoir à moyen-terme : les véhicules autonomes	178
À la mémoire de... ..	182
Bibliographie :.....	189
Remerciements :.....	191

Pour Toi

EXTRAIT

Le titre de cet ouvrage n'a pas été choisi pour exploiter la tragédie horrible de l'affaire « omar m'a tuer » relative au meurtre de Ghislaine Marchal en 1991. Je me suis permis de le choisir car avant moi le livre « l'open space m'a tuer » l'avait utilisé. Et qu'ensuite, pour dénoncer un tel génocide, il me fallait un titre qui soit évocateur. Si j'ai pu heurter les sensibilités de certaines personnes, j'en suis très sincèrement désolé.

Antoine

Introduction

Angle-mort, point-mort, place du mort : l'automobile est indubitablement liée à la mort.

Si la majorité du temps nous y pensons peu, des événements viennent (trop souvent) nous rappeler cette triste réalité.

Ces événements sont les accidents que l'on croise trop souvent ou cela peut être aussi les (trop nombreux également) « agresseurs de la route » que l'on rencontre presque tous les jours.

On se dit régulièrement « ça a été juste » au volant de notre voiture. Et l'on sait tous, que l'accident peut arriver à chaque instant quand l'on conduit.

Et comme si cela ne suffisait pas, il y a toujours quelqu'un pour vous coller le train, vous klaxonner (alors que parfois vous êtes à la bonne vitesse), vous toiser du regard, vous faire une « queue de poisson », ne pas respecter une priorité, s'engager dans le rond-point alors que vous y êtes etc. Les exemples sont légions.

En résumé, la route est une zone de stress terrible.

Mais nous sommes tous obligés de passer par là.

Qui que nous soyons : sur la route, on court tous un risque.

Nous avons tous la même épée de Damoclès au-dessus de nos têtes.

Alors pour atténuer ce risque certains investissent dans des véhicules haut et/ou gros afin (parfois) de dissuader les fous du volant de les ennuyer. C'est aussi pour ça que l'on voit souvent des autocollants « bébé à bord », pour les apitoyer sans-doute, ou « club de rugby », « club de taekwondo » etc. pour leur faire peur.

Et pour ne pas penser au risque permanent (qui nous fait nous plier au code de la route), nous mettons notre radio favorite quand nous conduisons, nous adoptons une position de conduite confortable, nous rajoutons quelques accessoires à notre voiture... Bref nous faisons de notre voiture, un petit « chez soi-bis ». Un lieu de confort et de vie qui contraste avec le risque de mort permanent. Sans doute pour l'atténuer.

Dire que les automobilistes sont responsables des accidents est une évidence.

Et je ne la remettrais jamais en cause.

Ceux-ci ne sont d'ailleurs souvent pas assez punis. Et parfois ce sont les pires automobilistes qui s'en sortent mieux que des conducteurs « normaux » qui ont fait une petite erreur qui écoperont plus.

J'avais rencontré une animatrice pour la récupération des points sur le permis. Elle me racontait à quel point son métier était révoltant. En effet, les stages obligatoires (et payants) pour récupérer les points au permis se font sous forme de groupe. Là chacun raconte son histoire. Et ce qui est le plus choquant, c'est le peu de remord de ces

personnes. Ils viennent récupérer leurs points, ils sont obligés d'être là, ils ont payé, et ils savent qu'ils vont repartir. Certains même dorment pendant ces stages.

Dans l'une de ces réunions, elle avait eu un homme qui se « plaignait » qu'une petite vieille ait traversé et qu'il l'ait renversée (et tuée). La majorité des personnes disaient leur amour de la vitesse et des voitures. Beaucoup ne se souvenaient d'aucune règle du code de la route. Ils trouvaient tous des justifications acadabrantiques pour justifier l'injustifiable.

Le pire, me dit-elle, c'est un jour un homme qui avait suivi très attentivement le stage. Contrairement aux autres. Il était là à cause d'un excès de vitesse et est venue voir l'animatrice en fin de stage en lui disant : « J'ai compris pleins de choses. Merci beaucoup ». Il est descendu sur le parking, et de la fenêtre, l'animatrice l'a vu reprendre sa Porsche et il est reparti à toute vitesse en mettant en danger tout le monde.

Pensez-vous que cette méthode de la récupération des points soit bonne ?

À vous de juger.

Nous avons dit que les automobilistes sont responsables (surtout maintenant vu l'ampleur des campagnes d'information). Mais dire que les automobilistes sont responsables, ne veut pas dire qu'ils sont seuls responsables.

Pour que vous compreniez où je veux en venir, j'utiliserai cette comparaison :

Un dealer est responsable du mal qu'il fait. Mais le « chef » qui est au-dessus de lui est tout aussi responsable. Il en est de même de toutes les personnes qui ont aidé le dealer dans ses méfaits.

Ici, c'est la même chose.

L'automobiliste n'a pas d'excuses. Mais les personnes ou les organismes qui l'ont aidé pour commettre son infraction sont également responsables. Il en est de même si ces organismes avaient le pouvoir d'empêcher ces méfaits et qu'ils n'aient rien fait (la qualification juridique est « faute par négligence », on la retrouve aussi dans la « non-assistance à personne en danger »).

Dans ce livre, je m'exprimerai simplement, sans me cacher derrière la « technique » (qui est plutôt l'argument des constructeurs). D'ailleurs vous verrez qu'il n'y a rien de compliqué à comprendre dans ce livre.

Vous me pardonnerez mes expressions parfois très « brut de décoffrage ». J'ai choisi d'écrire en *italique*, tous les petits traits d'humour dont est parsemé l'ouvrage.

En ce qui concerne les preuves, je suis le premier surpris par le peu de mal que j'ai eu à les trouver. Ce qui renforce leur légitimité (ce n'est pas comme si je vous parlais d'un obscur rapport secret datant de 1970 d'une grande marque automobile...). Non, les preuves, vous pourrez aller les vérifier vous-même.

Après avoir choisi le titre de cet ouvrage, je me suis dit « vu le nombre d'accidents que j'ai évité aujourd'hui, j'espère que ce titre ne sera pas prémonitoire ! ».

Permettez-moi de me présenter :

Je m'appelle Antoine Paugam-Delafraye.

Pour faire court : je suis né en 1985.

J'ai eu mon BAC S en 2003 (c'est cette année là que j'ai commencé à militer pour davantage de sécurité dans nos voitures).

J'ai déposé un brevet sur la sécurité automobile en 2005. La même année je suis allé à Bruxelles rencontrer le directeur de la sécurité routière européenne. 2 ans plus tard je décidais de perdre les droits sur mes inventions pour deux raisons : d'abord parce que mon activité militante ne pouvait se mêler avec un but mercantile. Et ensuite, parce que j'espérais que en rendant mes « revendications » gratuites, cela inspirerait des constructeurs (ce qui a été fait pour le concept *Gina* de BMW qui a repris mon idée de carrosserie souple. Mais ce concept ne fut jamais commercialisé. Il faut dire que c'était mon idée la moins vendeuse).

En 2006 j'ai eu mon DEUG de Droit.

En 2010 j'ai eu mon diplôme de moniteur auto-école.

En 2011 je prends la tête de l'association « We need safer cars ».

Quel est l'intérêt de ce livre ?

Le message des constructeurs automobiles, vous l'entendez depuis des années. Et le message de l'Etat aussi, vous l'entendez depuis des années. Et à toutes les questions que vous vous posez sur la sécurité automobile(ou que vous n'avez jamais eu le temps de vous poser), c'est l'Etat et les constructeurs qui se sont chargés d'y répondre.

Fabrice Bardet dans son article « Quand les constructeurs automobiles façonnent la sécurité routière » (article que je vais énormément citer) explique bien que les constructeurs ont tout fait pour détourner l'attention sur la dangerosité de leurs produits en accusant (aux Etats-Unis d'abord)

l'infrastructure routière d'être responsable des accidents.

C'est de la diversion (comme au lieu de nous parler de la catastrophe écologique mondiale qui résulte de l'accident nucléaire de Fukushima, on préfère nous mettre de la poudre aux yeux avec des problèmes moindres).

Personne n'a jamais donné un avis divergent, voir contradictoire, sur les points que j'évoque. Personne n'a jamais accusé l'État et les constructeurs nommément.

Sauf aujourd'hui, avec ce livre.

Depuis des années je fais ce que je peux pour alerter l'opinion.

J'ai eu beau avoir un message des deux derniers Président de la République (Mr Chirac et Mr Sarkozy) et un de Mr De Villepin quand il était premier ministre : cela n'a abouti à rien.

La seule reconnaissance constructive que j'ai eu c'est les (environs, parce que ça évolue tous les jours) 230 personnes sur une de mes pages et les 80 personnes sur une autre, qui ont cliqué sur le petit bouton « j'aime » pour m'apporter leur soutien.

Le seul compliment que j'ai reçu est celui-ci :

En Anglais :

« I am very proud of you for standing up for what you believe in. You are a strong, good hearted person to do this. God bless you and your cause.

Mandi »

En Français :

« Je suis vraiment très fier que tu te lèves pour quelque chose en laquelle tu crois. Tu es une forte

personne avec un bon cœur pour faire cela. Que Dieu te bénisse toi et ta cause. Mandi. »

Cela m'a énormément ému. Parce que de la reconnaissance dans mon combat, je n'en ai presque jamais eu.

Je me suis battu, j'ai crié, hurlé, contacté à plusieurs reprises des milliers (oui des milliers) de journalistes pour n'obtenir qu'en retour un immense silence... Ah oui, une fois l'un d'entre eux m'a insulté en me traitant de mythomane... Une autre fois, une journaliste de France info et son stagiaire son venus chez moi m'interviewer... Mais l'interview n'est jamais passée.

Démocratie quand tu nous tiens...

Pour ma part, en tant que citoyen qui a voulu faire changer les choses, je pense que j'ai tout tenté. J'ai ma conscience tranquille. J'ai même tenté (à l'époque de mon brevet) de fabriquer moi-même des petits véhicules avec mes systèmes de sécurité. J'avais demandé une aide à l'Etat. C'est dans la réponse de Monsieur Chirac et de Monsieur De Villepin que j'ai eu la marche à suivre. Ils m'indiquèrent de contacter Oséo-Anvar (qui change régulièrement de nom). Quand je les ai contactés, ils m'ont dit... qu'il fallait que j'ai une entreprise avec un capital de 50 000 euros minimum pour avoir une aide.

Quand je vois comment j'en ai bavé avec les taxes que j'ai faillis payer si mon auto-entreprise de polo (vêtements) avait marché, je me dis que le projet de construire moi-même ce genre de véhicule, c'était de la folie pure et simple.

Donc avant de raccrocher les gants dans mon combat pour la sécurité-routière, j'ai eu l'idée d'écrire