Ligue contre la violence routière, juin 2018

Ligue Contre la Violence Routière

Association départementale du Loiret — **Lettre aux adhérents**

Juin 2018

Dans ce numéro :

Edito 1
Compte-rendu de l'AG 2017 2 - 3
18 mesures pour la sécurité routière 4 - 5
Tordons le cou aux idées reçues ! 6

Edito

Pierre-Louis VALLS

Détermination et pragmatisme sont visiblement la marque de ce gouvernement en matière de politique de sécurité routière. Des **18 mesures annoncées** le 9 janvier dernier lors du CSR (Comité interministériel de la Sécurité Routière) par le 1er Ministre, on ne retient que la réduction de 90 km/h à 80 km/. C'est oublier bien vite que **la sécurité routière est complexe** et touche l'éducation, le comportement, les modes de déplacements et de transports, les aménagements ou encore les contrôles et la justice. Vous retrouverez ces 18 mesures au sein de cette lettre.

Il faut donc agir si possible sur toutes ces problématiques pour ne pas risquer de confondre les causes et les conséquences des accidents. C'est la seule politique efficace. On peut même penser que certains dispositifs pourraient être allégés. Est-il normal d'en arriver à être obligé de poser des radars aux passages piétons ? Respect, anticipation, bien voir et s'assurer d'être vu, sont des comportements importants qui s'acquièrent par l'éducation. Nous déplorons encore une fois qu'**aucune mesure n'ait été annoncée pour soutenir le système éducatif** dans son action indispensable à l'apprentissage de la sécurité routière dès le plus jeune âge. De même, on ne note **aucune mesure concernant le transport routier** qui représente 3% des véhicules impliqués dans les accidents mortels mais sont responsables de 17% des tués*. Nous l'avions souligné lors de notre dernière assemblée générale, dont vous trouverez le compte-rendu dans cette lettre.

Il faut comprendre et donc accepter, n'en déplaise aux détracteurs de mauvaise foi, que **la vitesse inadaptée est le premier facteur d'accident** et toujours un facteur aggravant, quels que soient le réseau, l'état de la route, les conditions météorologiques ou l'état de vigilance du conducteur. Les études scientifiques et les exemples d'autres pays européens sont là pour le démontrer. Les résultats de l'expérimentation dévoilés par le 1er Ministre, d'après les études effectuées entre juillet 2015 et juillet 2017 dans 4 départements, confirment cette affirmation :

« La vitesse moyenne a baissé d'environ 7%, et l'accidentalité a connu une réduction de 25%, avec 50% de tués en moins : 3 morts contre 6 l'année précédente »

Ce constat devrait réduire à néant la principale accusation formulée par des associations d'automobilistes et de motards opposées à la réduction de la vitesse, à savoir le manque de preuves du bien-fondé de cette mesure. Mais comme pour la ceinture de sécurité, les radars, ou encore la réduction de 60 à 50 km/h en agglomération, nous ne doutons pas qu'en juillet 2020, le bilan de la sécurité routière se sera sensiblement amélioré.

"La sécurité a besoin de nous pour exister et se dérobe dès que l'on se contente de l'espérer" disait Henri Bergson. J'ajouterai qu'elle a également besoin de constance. Il faut reconnaître que la politique de sécurité routière en France suit souvent l'alternance politique. Au laxisme et au relâchement qui provoquent la hausse du nombre d'accidents, succèdent les mesures fortes, sources de mécontentement de certains usagers.

La plupart de ces mesures entreront en vigueur le 1er juillet, période de congés, oh combien accidentogène. Espérons que leur respect permettra d'obtenir un premier bilan positif.

Gardons toujours à l'esprit qu'il s'agit de **protéger notre vie, celle de nos proches et des autres usagers** sur la route.

Bonne lecture.

*source ONISR Bilan 2015

Phoca PDF