

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

Analyse de la mortalité routière de l'année 2015

27 - 01 - 2016

Décembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
déc-15	308	7,7%	3464	2,4%
déc-14	286	-8,6%	3384	3,6%
déc-13	313	0%	3268	-10,4%
déc-12	313	-5,9%	3645	-6,0%
déc-11	333	12,9%	3963	-0,7%
déc-10	295	-3,6%	3992	-6,6%
déc-09	306	-17,3%	4273	0%

196 tués de plus qu'en 2013 !

Le ministère a enfin communiqué le bilan catastrophique de 2015.

+3,6% en 2014, +2,4 % en 2015 : 2 années successives de hausse, ce n'était pas arrivé depuis 35 ans (1979 et 1980). Cette année 2015 confirme la dégradation de la sécurité routière que nous subissons depuis 2 ans.

Le poids des lobbys

En octobre 2013, les 17 experts du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), reconnus par toute la communauté scientifique, recommandent un abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur le réseau à chaussées non séparées. Ils estiment que cette mesure sauverait plus de 350 vies par an.

Aucune étude au monde n'a mis en évidence un accroissement de la mortalité alors que la vitesse de circulation diminue. Au contraire, toutes les études montrent une hausse de la mortalité quand la vitesse de circulation augmente. Malgré cela, pour plaire au lobby pro-vitesse, le 16 juin 2014 le ministre de l'Intérieur annonce sous couvert « d'acceptabilité » qu'il refusait cette baisse généralisée de la vitesse sur le réseau bidirectionnel. Bien qu'il n'y ait pas d'incertitude, en mai 2015 il se dérobe en lançant sur 81 km de route répartie dans 4 départements une pseudo-micro-observation pour confirmer à nouveau en 2017 les effets de la réduction de la vitesse autorisée sur la mortalité. Ainsi cette mesure qui pouvait être prise en 2013 ne sera pas mis en œuvre avant 2017, au plus tôt. A en croire les experts du CNSR, ce faux-fuyant est lourd de conséquences puisque pendant tout ce temps des centaines de vies qui auraient pu être sauvées ne le seront pas !

Le brain-storming gouvernemental

Compte tenu de la dégradation de la sécurité routière, le gouvernement s'agite. Le 26 janvier et le 2 octobre 2015, il propose 81 mesures tous azimuts, brutes de décoffrage, parmi lesquelles on trouve :

- la conduite accompagnée dès 15 ans,
- l'expérimentation de l'utilisation de drones au service de la sécurité routière,
- l'élaboration et la distribution d'un label «sécurité routière »,
- etc.

Parmi toutes ces annonces, nous relevons des incohérences flagrantes :

- interdiction du «téléphone kit-mains-libres » en situation de conduite, mais autorisation du kit bluetooth (téléphone intégré à la voiture, sans fil ni oreillette),
- abaissement du taux légal d'alcoolémie chez les conducteurs novices à 0,2 g/l de sang, mais ouverture des vannes à la publicité de l'alcool sous la pression des alcooliers et des publicitaires,
- augmentation du nombre des radars autonomes déplaçables, mais ils restent au garage faute de personnel,
- etc.

« Moins de 2000 tués en 2020 » : un objectif qui ne sera pas tenu !

Si l'objectif qu'avait fixé le gouvernement en 2012, « moins de 2000 tués en 2020 », avait été suivi comme il l'a été pendant les 21 premiers mois de cette mandature, à ce jour 900 personnes auraient été sauvées. Autrement dit, cette dérive a d'ores et déjà coûté la vie à 900 personnes.

En 2012, la réalisation de cet objectif impliquait une baisse moyenne annuelle de 7,1% (courbe en bleu). Mais compte tenu de cette dégradation, à partir d'aujourd'hui c'est une baisse moyenne annuelle de 10,4% qui est nécessaire pendant les 5 prochaines années. Seule la période de 2002 à 2007, pendant laquelle des mesures très fortes ont été mises en place (fin des indulgences, radars,...), a connu un tel progrès.

Avec la politique actuelle, cet objectif est devenu inaccessible.

