

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

19-06-2014

Après une hausse de la mortalité routière de +28% en mars, +8% en avril et +15% en mai, comme le montre la courbe ci-dessous, la situation s'aggrave. L'objectif « moins de 2000 tués en 2020 », ne semble plus à l'ordre du jour.

Il y a quelques années, le ministère publiait avant le 10 du mois, le bilan de la sécurité routière du mois précédent. Chacun aura remarqué que pour publier celui du mois de mai dernier, il aura attendu le 18 juin, 2 jours après la réunion du CNSR (Conseil national de la sécurité routière) qui abordait un sujet très controversé : l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur le réseau bidirectionnel (sans séparateur médian) à 80 km/h au lieu de 90 km/h. Nous rappelons qu'aux dires des experts, cette mesure sauverait environ 400 vies par an. Dans le climat général du moment, le ministre a décidé de ne rien décider, si ce n'est qu'une expérimentation sur quelques tronçons accidentogènes.

« Une étude épidémiologique ne doit pas faire le choix de tuer inutilement pour produire une preuve déjà disponible », assène le professeur Got

« Jouer la montre en exigeant des études complexes a toujours constitué un moyen efficace pour bloquer un passage à l'acte ». Chantal Perrichon

Pour mémoire, nous rappelons qu'en 2004, les experts avaient évalué que l'obligation des feux de jour sauverait entre 5 à 8 % des tués. Cette proposition avait engendré une forte contestation des motards, et le gouvernement avait retenu une expérimentation sur tous les réseaux en rase campagne de novembre 2004 à mars 2005. Aucune évaluation n'a été faite, le gouvernement n'a pris aucune décision. Il a fallu attendre 2011 pour que l'Union européenne oblige les constructeurs à équiper d'un système de phares permanents les nouvelles voitures sortant de l'usine. Aujourd'hui, les feux de jour pour tous les véhicules sont admis de tous, y compris par les motards.

Evolution de la mortalité depuis mai 2012

