

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

14 - 10-2014

Septembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Septembre 2014	316	+1,3%	3321	+0,5%
Septembre 2013	312	-8,5%	3305	-11,2%
Septembre 2012	341	-1,7%	3723	-6,8%
Septembre 2011	347	-2,8%	3994	-1,75%
Septembre 2010	357	-7%	4065	-6%
Septembre 2009	384	+15%	4324	+0,2%
Septembre 2008	334	-22%	4314	-9,6%

Nous saluons l'effort fourni par les plunitifs, dignes de la Pravda, du ministère de l'Intérieur qui tentent d'escamoter un bilan négatif en mettant en avant la baisse des accidents corporels (-5,1%) pour masquer la hausse de la mortalité routière (+ 1,3%) en septembre.

Ces chiffres traduisent une aggravation des accidents : la DSCR (*Délégation à la sécurité et à la circulation routières*) ne peut documenter ces résultats puisque l'ONISR (*Observatoire national interministériel de la sécurité routière*) n'a plus d'observatoire des vitesses.

Il n'y a aucune amélioration depuis 1 an. La courbe montre que l'écart se creuse avec l'objectif « moins de 2000 tués en 2020 » que s'est assigné le gouvernement. Pour tenir cet engagement, compte tenu de la dérive que nous subissons depuis la fin de l'année dernière, une baisse moyenne annuelle de la mortalité de -8% est nécessaire. Avec une augmentation de +1,3%, ce mois de septembre s'inscrit dans la continuité de cette dérive dramatique. Nous sommes loin du compte.

Début septembre, le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, a invoqué la détermination du gouvernement pour expliquer la baisse de juillet et août 2014 (-9,5%). De son côté, dans son communiqué de presse du 11 septembre, la DSCR a mis en avant le travail des forces de l'ordre et sa campagne de communication « *On ne regrette de rouler trop vite que lorsqu'il est trop tard* », diffusée de façon confidentielle cet été à la télévision et en affichage.

Faut-il penser que le bilan du mois de septembre, avec une augmentation de 1,3% de la mortalité, est dû à un manque de détermination du gouvernement, à un travail insuffisant des forces de l'ordre et à l'arrêt de la campagne de communication ?

D'expérience nous savons que pour inverser durablement la courbe il faut une détermination courageuse pour mettre en œuvre des mesures fortes et pérennes. Le meilleur signal serait l'abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale sur le réseau à chaussées non séparées. Nous rappelons qu'aux dires des experts, cette mesure sauverait environ 400 vies par an. Dans l'attente d'une acceptabilité totale, c'est-à-dire éviter de créer le moindre remous, le ministre de l'Intérieur a annoncé qu'une expérimentation (parfaitement inutile selon les experts) serait menée sur quelques « axes accidentogènes ». Tous les experts y compris ceux des services ministériels disposent de certitudes dans le domaine de l'efficacité des réductions de vitesse depuis des décennies. Alors pourquoi cette pseudo expérimentation, si ce n'est de « botter en touche » pour enterrer cette mesure à la grande satisfaction des lobbys vitesse.

C'est une stratégie que nous connaissons : 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. Le gouvernement avait retenu une expérimentation sur tous les réseaux en rase campagne de novembre 2004 à mars 2005. Totalement improvisée, elle a avorté. Aucune évaluation n'a été faite ensuite. Aucune décision n'a été prise. 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 en place.

Les feux de jour, la réduction de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h, sont des mesures qui ne coûtent rien, et qui sauvent des vies. Ne pas les prendre, c'est ne pas éviter des morts évitables.

Evolution de la mortalité depuis mai 2012

