

Plan de sécurité routière : un petit air rétro ?

Billet d'humeur de Christian Scholly au sujet des mesures du CISR annoncées le 9 janvier 2018



Christian Scholly, Directeur de l'Automobile Club Association / © Christian Kempf

Annoncé depuis plusieurs mois, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière s'est finalement tenu le 9 janvier dernier et a livré un catalogue de 18 mesures qui devraient s'échelonner entre 2018 et 2020 ([consultables ici](#)). La volonté de lutter contre l'insécurité routière est légitime et absolument nécessaire car, après douze années de baisse continue, la mortalité routière tend à augmenter à nouveau depuis 2014. Notre pays connaît tous les jours 9 morts et 65 blessés graves sur les routes : ceci doit faire l'objet d'une attention soutenue d'autant plus que ces drames humains coûtent plus de 50 milliards d'euros par an à la collectivité.

Pour autant, le paquet de mesures annoncées, qui forment un ensemble assez hétéroclite, donne une image finalement assez rétro, privilégiant à nouveau la dimension "punitiv" comme s'il suffisait d'adopter de nouvelles sanctions pour faire accepter socialement une mesure par nos concitoyens.

La mesure emblématique est bien sûr celle du 80 km/h sur les routes secondaires, qui devrait être mise en œuvre en juillet 2018, ceci alors même que le gouvernement a renoncé à publier les résultats d'une expérimentation menée depuis 2 ans, et qu'il semble lui-même douter de l'impact de la mesure puisque, d'ores et déjà, il n'exclut pas de revenir au 90 dès 2020 !

Pour être complet, rappelons que nos voisins allemands roulent à 100 sur le réseau secondaire (sans connaître plus d'accidents qu'en France), que nos voisins britanniques (qui ont 2 fois moins de tués qu'en France) roulent à 97 km/h sur leur réseau secondaire, que les Danois et les Norvégiens, qui roulent certes à 80 km/h ont connu en 2016 une des plus grandes hausses de la mortalité en Europe (+ 17,4 % en 2016, source : ONSIR) ! À tout pour le moins, la mesure française aurait pu être mieux évaluée, au lieu d'être mise en œuvre de manière généralisée et finalement assez dogmatique, alors que nous avons proposé, depuis 2013, la mise en œuvre d'audits indépendants du réseau, pour déterminer les zones spécifiquement dangereuses où la vitesse pourrait être abaissée à juste titre.

Nous aurons l'occasion de revenir en détails sur les mesures annoncées.

Certaines d'entre elles sont louables mais se traduisent encore trop souvent par une inflation de nouvelles mesures répressives qui viennent s'ajouter à des infractions ou à des dispositifs déjà existants (portable au volant, éthylotest antidémarrage...) mais qui sont simplement insuffisamment mis en œuvre.

Avant d'inventer de nouveaux textes, ne serait-il pas plus logique et plus cohérent d'appliquer vraiment ceux qui existent déjà ?

La formation continue du conducteur reste la grande absente. Pourtant, l'arrivée des véhicules connectés et semi-autonomes, dotés de nouveaux systèmes de sécurité tels que le maintien dans la voie ou le freinage d'urgence, porteurs de gains réels en termes de sécurité routière, justifie

pleinement que ces fonctionnalités soient enseignées à tous les conducteurs. Et maintenant, pas en 2030 !

Une sécurité routière incitative, novatrice, qui emporterait l'adhésion unanime des conducteurs de tous âges au lieu d'une sempiternelle liste de nouvelles infractions ? On essaie ?

Bonne route !

Pour aller plus loin :

Mobilisez-vous en soutenant la juste vitesse : www.mojv.com

© **Pierre Klein**