

L'insécurité routière, un scandale

Tombeau pour cinq mille Luxembourgeois

Depuis 1945, après la deuxième guerre mondiale, on « compte » plus de cinq mille morts sur les routes du Grand-Duché. Quelques cinquante mille blessés graves ont provoqué misère et douleur.

Il n'y a pas de manifestations de colère, point de cérémonie de recueillement.

Les associations de victimes n'ont que peu d'adhérents, quelques fleurs sur le bord de la route, piètres monuments aux morts pour la plus grande tuerie de la dernière moitié du siècle.

Une vraie guerre, une guerre sans héros, sans historiens et toujours sans armistice.

Pourquoi n'arrive-t-on pas à fournir un environnement dans lequel chaque individu peut utiliser les routes avec confiance, sans morts, sans blessures, dommages matériels ou peur.

Pourquoi ? Un accident de la route, est-ce que ça n'arrive qu'aux autres ?

L'absence d'accident, qui il est vrai est la norme pour la plupart des automobilistes, signifie pour beaucoup un brevet de bonne conduite et les règles sont faites essentiellement pour s'appliquer aux autres, à tous les mauvais conducteurs, qui encombrant les routes. Tous les sondages le démontrent : plus de 90% des personnes interrogées désignent le comportement des autres comme la première cause d'accidents.

Le catéchisme de la prévention : tout un paquet de mesures combinées

La mort sur la route résulte d'un grand nombre de facteurs : expérience et état du conducteur, type de déplacement, puissance et poids des véhicules, vitesse au moment du choc, largeur de la chaussée, nature du revêtement, conditions météo, lisibilité de la signalisation, présence d'obstacles fixes, etc..

Identifier l'alcool et l'excès de vitesse comme des risques majeures de mortalité liée au comportement des conducteurs, ne dispense pas d'agir sur les autres facteurs de risque.

Focaliser toute la prévention sur la responsabilité de l'automobiliste, c'est oublier que son comportement est souvent la conséquence d'un autre facteur parfaitement identifiable.

Si la conduite peut être mortelle, c'est parce que les voitures sont conçues pour atteindre des vitesses interdites par la loi, vitesses auxquelles tout choc est fatal.

Mais ce peut être aussi la provocation inscrite dans un aménagement routier aberrant : on sait aujourd'hui réaliser des infrastructures capables de modifier le comportement des automobilistes d'une manière plus directe et plus certaine que vingt campagnes de prévention...c'est l'infrastructure qui détermine directement le comportement des automobilistes. L'infrastructure doit avoir une sécurité structurelle qui impose sa logique aux usagers. On sait aussi depuis longtemps qu'arbres et poteaux sont inoffensifs s'ils sont implantés à une certaine distance de la chaussée et séparés de celle-ci par un fossé d'une largeur déterminée ou une glissière de sécurité placée à petite distance de l'arbre.

Le Luxembourg est le « champion » européen des accidents mortels contre des arbres.

En Grande Bretagne il n'y a pas une construction nouvelle qui ne fasse l'objet d'un audit complet en matière de sécurité routière. Et après un accident grave, le premier devoir du policier britannique est d'analyser le rôle joué par l'infrastructure, de transmettre automatiquement ces observations aux responsables de l'équipement pour que des modifications soient apportées rapidement.

Si ces caractéristiques ont été bien respectées, le « surrisque » est totalement éliminé ou l'absence totale de contrôle policier, il faut avoir la certitude de la sanction

La bombe routière.

Est ce que l'incivilité routière ne serait qu'un écho, qu'un symptôme d'une crise de société, une montée de l'individualisme et de l'hédonisme ... ?

Le Luxembourg se situe en première place en ce qui concerne le nombre de voitures par habitants en Europe. Le taux d'insécurité routière croît automatiquement avec le développement du parc automobile et l'intensification du trafic, tant qu'on n'intervient pas pour prendre des mesures radicales. En effet, plus important est le nombre de voitures et de kilomètres parcourus par chacun, plus grand est le risque. Est-ce que nos politiciens ne s'en pas rendu compte les décennies passées.

On sait qu'en l'absence de toute décision politique 1% de croissance du kilométrage parcouru entraîne une augmentation automatique de 1,57% du nombre de tués.

Il y avait certes quelques faibles essais pour parer l'insécurité sur nos routes, 1993 débat dans la chambre des députés.....programme de gouvernement 1999. En novembre l'an dernier le permis à points qui certainement a contribué à diminuer l'insécurité routière. Bientôt des caméras qui surveillent les vitesses excessives ? Mais l'orsqu'une décision n'est pas suivie d'effets, elle perd toute crédibilité aux yeux des citoyens. *On ne peut s'empêcher de penser à une panne de la décision politique, que les élus sacrifient des vies humaines à des intérêts économiques.*

Traiter les délits routiers comme tout autre délit.

Beaucoup de magistrats et de policiers ne croient pas au risque de la vitesse, la sécurité routière ne les passionne pas.

Des « affaires » classées sans suite, une parodie de justice. Le parquet peut fermer les yeux sur un délit s'il ne juge pas « opportun » de renvoyer le responsable devant un tribunal.

Parfois un juge manifeste plus d'intérêt et de sévérité pour le vol d'un autoradio que pour la délinquance routière.

On objectera ces délits sont involontaires, oui, si les conséquences sont certainement involontaires, l'excès de vitesse ou l'alcoolisation avant de prendre le volant sont bien des imprudences délibérées. Et les délits de fuite ? Voilà bien un acte volontaire qui trahit à la fois une irresponsabilité devant les conséquences de l'accident, le sort des victimes et une volonté d'échapper à la sanction. Or, là encore, les magistrats ferment les yeux, un authentique encouragement à recommencer !

Est-ce qu'il ne faudrait pas d'avantage sanctionner, comme en Angleterre, une conduite dangereuse avant que le pire ne survienne : « la mise en danger délibérée d'autrui ».

En minimisant les délits et les sanctions, leurs jugements, relayés par les médias, les magistrats ne peuvent qu'encourager les chauffards et les inconscients, banaliser la violence routière.

Le conducteur doit savoir qu'il risque d'être contrôlé, que toute conduite dangereuse sera sanctionnée sans marge de tolérance et que la sanction sera réellement appliquée.

Vite-sse.

Lors d'un choc à plus de 130km/h, aucune carrosserie, aucune ceinture, aucun airbag ne peut protéger le corps humain. Tout conducteur rapide est potentiellement dangereux, pour lui mais surtout pour les autres.

Jusqu'à quand allons nous supporter ça ?