

Quelle politique de sécurité routière ?

Croyez-moi ou pas mais j'ai connu une époque où conduire était un plaisir.

Depuis que les autorités ont trouvé plus intelligent ?et surtout plus facile? de multiplier les radars plutôt que verbaliser les fainéants qui se croient seuls et "oublient" le clignotant ; depuis que je dois dépenser presque autant d'énergie à deviner la vitesse à laquelle j'ai le droit de rouler qu'il n'en faut pour surveiller la route ; depuis qu'il existe des limitations impossibles à respecter, surtout quand un poids lourd vous colle ; depuis que quarante mille ronds-points ont envahi le territoire, inversant dangereusement les priorités ; depuis que la voiture est très mal vue en ville et que je conduis dans l'angoisse de croiser un vélo à contre-sens ; depuis qu'une fois garé j'ai toutes mes chances de cogner la portière sur un plot de béton ou sur l'un des potelets qui foisonnent sur nos trottoirs¹ ; depuis que les piétons les plus résolus n'hésitent plus à se précipiter pour exiger leur priorité... conduire m'est devenu nettement moins agréable. Fin 1972 le chiffre tombe : 18000 automobilistes ont perdu la vie. L'année suivante, une limitation à 130 kilomètres heure est instaurée sur les autoroutes pour briser la spirale mortifère de la vitesse. En quelques dizaines d'années nous voilà passé du laisser-faire débridé, sans ceinture, sans appuie-tête, sans airbag, sans ABS et surtout sans contrôle technique ni véritable limitation de vitesse à la culpabilisation systématisée et à la sanction automatisée de l'automobiliste. Culpabilisation à un point tel que ceux des journalistes qui ont le mieux senti l'air du temps, ont pris pour habitude de qualifier de "chauffard" tout automobiliste impliqué dans un accident de la circulation, quelquefois alors même qu'ils en ignorent encore les circonstances exactes. Le plus étonnant dans tout cela, le plus regrettable c'est que conduire est devenu un souci au moment où nos voitures devenaient les plus sûres et les plus agréables à mener. Largement pourvues de système de sécurité active, comme passive, nos autos savent maintenant se déformer pour absorber en partie les chocs. Elles savent aussi freiner intelligemment et certaines vont même jusqu'à anticiper le danger. Les voitures "poubelles" ont presque toutes disparues et les routes françaises sont généralement en bon état. Quand au réseau autoroutier, s'il est vrai qu'il nous coûte cher ?et même anormalement cher?, il n'en est pas moins l'un des meilleurs au monde. Dans le même temps, les moyens de prévention comme ceux de secours se sont considérablement améliorés et la médecine d'urgence a fait d'immenses progrès. En d'autres termes, les conditions sont maintenant réunies pour que les choses se passent au mieux. D'ailleurs le nombre de victimes de la route a considérablement diminué. Et alors que malgré les difficultés économiques le flot de circulation se maintient ou ne décroît que légèrement, et surtout dans les centres-villes d'où l'automobile est systématiquement écartée, cette baisse des victimes se confirme chaque année un peu plus. Ce qui constitue en soi la meilleure des nouvelles que l'on pouvait espérer. Alors pourquoi ? Pourquoi, puisque comme nous venons de le dire les conditions sont maintenant réunies pour que les choses se passent plutôt bien sur la route, faudrait-il poursuivre et même amplifier la politique du radar piège ? Extrait de "La politique de Sécurité-Spectacle des radars, ronds-points et ralentisseurs" Étude disponible gratuitement à cette adresse <http://astouric.icioula.org/>