



TRANSPORTS

Sécurité routière : petites routes et gros accidents

Les Français considèrent la rénovation des chaussées et l'amélioration de la signalétique comme des paramètres essentiels de la sécurité routière. Ainsi, les initiatives des élus locaux se multiplient pour lutter contre l'accidentologie.

S'il est beaucoup question de modernisation du réseau autoroutier, de rénovation des bornes de péage ou d'amélioration des aires de repos, sait-on qu'avec à peine 20 000 kilomètres de longueur totale, les autoroutes figurent loin derrière les 370 000 kilomètres de routes départementales ? Et elles sont encore davantage distancées par les routes communales qui totalisent plus de 630 000 kilomètres ! Le réseau routier français est de fait le plus dense et le plus sollicité d'Europe. Pour garantir la sécurité de tous, la

question de la qualité et de la maintenance des équipements routiers hante les élus communaux qui n'ont pas toujours les moyens d'entretenir leurs routes.

Une enquête menée pour le Syndicat des équipements de la route (SER) en 2015 révélait que, pour 69 % des personnes interrogées, des routes mal signalées constituaient un élément d'insécurité pour tous les usagers. Pour le syndicat, les équipements de la route ont donc un rôle essentiel à jouer pour toutes les catégories d'usagers, quel que soit leur mode de déplacement. Ce constat se renforce même s'agissant des seniors. Avec l'âge, la perte d'acuité visuelle et la diminution des réflexes créent un sentiment d'insécurité encore plus flagrant, que ce soit sur la route ou en milieu urbain. Parce qu'ils alertent, préviennent et informent, les équipements de la route contribuent à renforcer la sécurité de tous les usagers de la route et de la rue : les automobilistes et les motards, mais aussi les cyclistes et les piétons.



La sécurité des deux roues

Les scooters et les motos sont de plus en plus nombreux en France, et les motocyclistes représentent près de 20 % des tués sur la route. Plus exposés, les motards sont aussi les premiers concernés par la sécurité et par la qualité des équipements de la route. Or, très souvent, les infrastructures routières restent encore peu adaptées aux spécificités de la circulation des deux roues motorisés. Le nombre de vélos ne cesse également d'augmenter, notamment en ville. Avec l'aménagement de pistes cyclables et la création de stations de location en libre-service, les collectivités locales multiplient les initiatives pour inciter les citoyens à utiliser ce moyen de transport à la fois économique et écologique. Mais le nombre d'accidents impliquant des cyclistes reste un enjeu de préoccupation majeure pour les municipalités.

Les maires et la sécurité routière

Plus récemment, lors du dernier congrès des maires, Julien Vick, délégué général du Syndicat des équipements de la route et Jérôme Sainte-Marie, directeur de l'institut de sondage PollingVox, ont réalisé une étude intitulée « Les maires, les équipements de la route et la sécurité routière ». Plus de 400 maires ont été questionnés tout d'abord sur les équipements de la route et des rues. Cela concerne les dispositifs comme les glissières de sécurité, la signalisation verticale ou le marquage au sol. D'autres éléments, comme le balisage des chantiers sur la route ou encore les systèmes de régulation du trafic tels que les feux tricolores, font aussi partie des équipements de la route. Parmi les principaux enseignements de l'étude, on retient la préoccupation majeure des maires pour la sécurité routière (96 %) qui sont très régulièrement sollicités par leurs administrés à propos des équipements de la route et des rues. À noter également que 35 % des maires pensent que leur commune ne présente pas un niveau satisfaisant en matière d'équipements routiers. Et 65 % d'entre eux jugent nécessaire d'auditer l'état des routes, des rues et de leurs équipements. D'ail-



leurs, 78 % des maires demandent que l'état des routes soit de nouveau pris en compte dans les rapports d'accidentologie, d'où ils avaient disparu, ce qui laisse entendre clairement une certaine inquiétude sur ce sujet. À cette préoccupation majeure sur la sécurité routière, s'ajoute, pour 57 % des interrogés, le sentiment de ne pas être suffisamment informés en matière d'équipements de la route et des rues. Pourtant, l'état des chaussées et de leurs équipements constitue, pour la quasi-totalité des maires, un facteur essentiel (37 %) ou important (53 %) du développement économique de leur commune.

Des aménagements indispensables

Pour Julien Vick, « cette enquête démontre que les maires considèrent les équipements de la route comme un vecteur essentiel de la sécurité routière. Or, la dégradation constante de ces équipements devient pour eux inquiétante. Tout d'abord parce qu'elle remet en cause la sécurité de leurs administrés, mais aussi parce qu'elle les place dans un climat d'insécurité juridique vis-à-vis de leurs responsabilités en cas d'accident ». Pour Marc Tassone, directeur général de l'IDRRIM (Institut des routes, des rues et des infrastructures de la mobilité), la route doit constamment s'adapter à de nouvelles normes, mais aussi aux changements climatiques. « Il faudrait construire, par exemple, des centaines de kilomètres de buses supplémentaires pour lutter efficacement contre les crues. Ce sont des travaux à budgéter quand on sait par ailleurs que 40 % des panneaux du réseau sont non conformes », assure-t-il.

Selon le SER, les initiatives des élus se multiplient dans les communes pour optimiser la sécurité de tous. Ainsi, dans la communauté de communes de Flandre, la commune de Morbecque (Nord, 2 598 habitants) est traversée chaque jour par 14 000 véhicules. La municipalité envisage de déplacer les différentes entrées de l'agglomération, et mise surtout sur l'abaissement de la vitesse qui devrait passer de 70 km/h à 50 km/h, et même à 30 km/h dans le centre-bourg pour les poids lourds. Parfois considérée comme abusive, la réduction drastique de la vitesse est pourtant souvent la solution la plus efficace pour accroître la sécurité des habitants. La mairie s'attaque aussi aux arrêts de bus qu'elle entend modifier au plus vite en surélevant les bordures de la chaussée pour faciliter la montée et la descente des passagers. Ailleurs, sur le bord de la route, un fossé va être busé pour permettre la création d'un trottoir afin de sécuriser l'arrêt de bus implanté sur le bas-côté. Des « haricots » font aussi leur apparition au centre de la route pour diminuer la vitesse. Ce chantier devrait durer un mois : son coût est de l'ordre de 150 000 euros, avec une aide de 80 000 euros du département.

Des actions de prévention

À Arras (Nord, 40 830 habitants), on table sur la pédagogie : un « village sécurité » a été installé au printemps sur la place d'Armes de la citadelle pour sensibiliser aux dangers de la route. Les élèves du CFA d'Arras, section automobile, ont suivi une présentation des gestes de premier secours.



↑ La sécurité routière est une préoccupation majeure des maires.

Une rencontre a aussi eu lieu avec une personne victime d'un accident. Par ailleurs, des seniors ont pu suivre une remise à niveau du Code de la route et des nouveaux panneaux. Ailleurs, les réunions en mairie sur la sécurité des routes départementales et communales se multiplient, surtout à la suite d'accidents mortels comme à Sauzet (Drôme, 1 858 habitants). La mairie a sollicité à la fois la préfecture, le département et la gendarmerie nationale pour analyser les itinéraires dangereux et prendre des mesures. Un radar pédagogique va ainsi être installé à l'entrée du bourg, et un nouveau projet est à l'étude pour améliorer la signalétique et la visibilité des usagers.

Dans certaines communes, les infrastructures routières ne suivent pas l'évolution des flux de circulation. Des poids lourds de gros tonnage sillonnent les routes communales au détriment du bien-être des habitants. Ainsi, à Souigny (Aube, 428 habitants), un choc frontal s'est produit entre deux poids lourds causant la mort d'un chauffeur routier. Pourtant, depuis des années, la maire de ce petit village, Michelle Mallarmey, ne cesse de se battre pour obtenir des aménagements de sécurité qu'elle estime indispensables. Pour le moment, elle a gagné sa première bataille : le radar de Souigny, sur la N77, est bien là et surveille la vitesse des automobilistes.

Dominique Hervé

L'âge fragilise les seniors au volant

La voiture demeure le mode de déplacement privilégié des seniors (23 % de la population française). Elle leur permet de maintenir un lien et une vie sociale et d'améliorer leur qualité de vie au quotidien : accès aux services publics et aux commerces, loisirs, soins médicaux, visites à la famille... Sur la route et en ville, la baisse de l'acuité visuelle et la diminution des réflexes liés à l'âge fragilisent particulièrement cette génération de conducteurs.