

La route, l'Europe et vous, en 10 questions

1. Les radars

En Europe, les radars n'ont jamais été aussi nombreux et perfectionnés, la France en compte 3 439 et l'Italie 10 175. Pourtant le taux de mortalité routière de ces pays est beaucoup plus élevé que ceux de la Suède et du Danemark qui ne comptent que, respectivement, 1 717 et 14 radars.

Pensez-vous que le recours massif aux radars concourt à l'amélioration de la sécurité routière ?

=> Non, en aucune façon ! (A la rigueur avant certains virages particulièrement dangereux en assurant le ralentissement des irresponsables.)

2. La répression routière

De nouvelles techniques de verbalisation se multiplient et s'intensifient : déploiement de la vidéooverbalisation, des voitures-radars, des radars de nouvelle génération. Ces appareils rendent la répression toujours plus massive, automatique et systématique, ce qui ne laisse plus aucun droit à l'erreur.

Considérez-vous que ces mesures, répressives, automatisées et centrées sur la vitesse améliorent la sécurité de tous sur les routes ?

=> Notre profession de foi : « Arrêtez d'emmerder les Français ! »

La sécurité préventive, en formant mieux les conducteurs, en particulier des deux roues, et réapprendre aux piétons à regarder avant de traverser, assurera mieux la sécurité des Français que le racket de la verbalisation. Le code de la route et la formation des conducteurs est au service des Français, pas la répression.

3. Les limitations de vitesse

En Europe, 54 % des accidents de la route ont lieu sur routes rurales. Certains pays européens, à l'instar de la France (48 morts par million d'habitants), ont choisi d'abaisser la vitesse sur le réseau secondaire à 80 km/h avec des résultats mitigés. A contrario, d'autres pays comme le Royaume-Uni et l'Irlande (respectivement 28 et 31 morts par million d'habitants), permettent aux automobilistes de rouler à près de 100 km/h sur route secondaire et figurent parmi les meilleurs élèves de la sécurité routière en Europe.

Pensez-vous que l'abaissement de la vitesse sur le réseau secondaire améliore la sécurité routière ?

=> Non ! Un conducteur responsable adapte sa conduite aux conditions de la route. La formation est avec l'expérience sont les meilleurs facteurs de la sécurité. Une certaine allure mobilise plus l'attention du conducteur que la réduction de la vitesse qui la démobilise.

4. L'Europe et la Sécurité routière

Pour atteindre l'objectif de l'UE consistant à réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves sur les routes européennes d'ici à 2050, l'installation de dispositifs de sécurité obligatoires dans les véhicules neufs (d'ici 2022) a été soumise à un vote au Parlement européen. Ces dispositifs devraient notamment, enregistrer différentes données personnelles (vitesse, activation ou non des aides à la conduite, position GPS,...) et brider automatiquement la vitesse du véhicule à la vitesse réglementaire. Ces dispositifs, outre leur caractère liberticide et invasif, ouvrent la voie à un contrôle permanent des conducteurs.

Êtes-vous favorable à ces dispositifs qui pourraient porter atteinte aux données personnelles des conducteurs et gêner la réaction du conducteur lors d'une situation dangereuse inopinée ?

=> « Arrêtez de fliquer les Français ! » Ce sont des atteintes graves à la « liberté ». L'état se doit d'être au service de son peuple et non pas l'inverse ! Les causes d'accidents sont en générale bien caractérisés, et je m'étonne que la drogue n'est jamais évoqué dans les causes d'accidents !

Quel(s) dispositif(s) de sécurité souhaiteriez-vous rendre obligatoire dans les véhicules européens ?

En France, la vitesse est le facteur accidentogène le plus contrôlé. Pourtant la vitesse n'est pas la seule cause d'accidents : la distraction au volant (notamment avec l'avènement du smartphone), la somnolence ou la consommation d'alcool / stupéfiants sont des facteurs accidentogènes prépondérants.

Seriez-vous en faveur d'une politique de sécurité routière européenne qui réponde plus efficacement aux multiples causes d'accidents ?

=> Chaque pays d'Europe doit faire « souverainement » ; ses lois et ses règlements, ses normes et ses codes.

Quelle vision de la sécurité routière défendez-vous ?

=> Celle de former les conducteurs à la conduite responsable. La conduite accompagnée est une des meilleures et excellentes mesures prises. Passer le brevet de secourisme pour avoir le permis et une formation pour estimer l'état du véhicule. Vérifier l'équipement que devrait avoir chaque véhicule du type gilet pour se faire voir, changer les ampoules des feux de signalisation, triangle de signalisation pour avertir au plus loin, usure des pneus, fonctionnement des ceintures de sécurité et des sacs d'air. Etc.

Jeune conducteur en 1963, la limite de vitesse généralisé n'existait pas : elle était signifié seulement aux endroits saillant. Les risques étant pourtant plus important (routes bombées, freins pas toujours à disques et moins opérant qu'aujourd'hui, pneus étroit type galette des roues de secours.)

Il faut donc réévaluer les risques en fonction des routes et leur état, (en générale très bonne et bien entretenue). Les voitures sont devenues très sécurisée.

5. L'état du réseau routier

L'état du réseau routier et de la signalisation ne cessent de se dégrader alors que 50 % des accidents mortels impliquent l'absence de signalisation ou le mauvais état de l'infrastructure routière.

Faites-vous de l'entretien du réseau routier et de sa signalisation une priorité pour lutter contre l'accidentalité routière ?

=> Il est évident qu'ils doivent être réalisés régulièrement. Dans mon village, tous les ans, c'est un cinquième du réseau routier remis en état

6. Véhicule et environnement

L'Europe compte 250 Zones à faibles émissions (ZFE) qui excluent de plus en plus de véhicules. Les ZFE sont destinées à lutter contre la pollution mais accroissent les fractures sociales en privant certains conducteurs de l'accès aux villes : les foyers modestes n'ayant pas les moyens de s'offrir un véhicule neuf dit « peu polluant » (électrique, hybride,...) sont exclus de ces villes-ZFE et leur capacité de circuler est ainsi restreinte.

Pensez-vous qu'il soit possible de réduire la pollution globale, à l'échelle européenne, sans compromettre la liberté de circuler des conducteurs ? Si oui, par quelle(s) mesure(s) selon vous ?

=> La première mesure serait de vérifier les fourchettes établissant les normes de pollution, en vérifiant la réalité objective des mesures et des constatations, et les effets de cette pollution opposable à une idéologie paranoïaque.

La seconde mesure serait d'annoncer la réalité et les conséquences sur l'homme et les animaux, voir sur toute la nature de la pollution et ses incidences mesurée et vérifiée

La troisième est d'optimiser la norme avec comme seuil de maintenir la liberté de circuler. De vérifier la nature et le niveau de pollution acceptable par l'homme afin d'établir des fourchettes aux normes à respecter.

Sur Paris (pour y avoir vécu 12 ans), les voitures sont régulièrement polluées du sable venant d'Afrique du Nord. Ce sable inhalé, peut avoir une incidence sur la capacité respiratoire des parisiens... on fait quoi ?

7. L'avenir de la voiture

La place de la voiture dans la société actuelle est essentielle car elle est synonyme de mobilité et de liberté. Elle permet de se rendre sur son lieu de travail (c'est le cas pour 7 français sur 10) et de faire fonctionner l'économie locale tout en favorisant le lien social en facilitant la mobilité malgré l'éloignement géographique.

Comment imaginez-vous l'avenir de la voiture européenne ?

=> rendre la liberté aux Français d'avoir une ou deux voitures comme c'est le cas actuellement, ou de ne pas en avoir... Il existe des voitures à air comprimé (compresseur de bouteilles de plongée) qui rendraient l'air comprimé aussi pur sinon plus que l'air ambiant. Ce sont des voitures à bi-énergie avec une batterie électrique pour assurer le fonctionnement jusqu'à la station service. (Je suis monté dans ce type de voiture et je peux vous en envoyer des photos.)