



Intervention Pierre Lagache – Journée Parlementaire Sécurité routière 10/10/2012 – Maison de la Chimie Paris.

Je suis Pierre Lagache, père de Charlotte, 23 ans, tuée le 1er avril dernier dans un accident du à un chauffard alcoolisé qui l'a percuté en contre sens sur une 2X2 voies. Depuis le 01 avril, je me range donc dans la catégorie des victimes.

Mr Yung, je tiens à vous remercier pour votre invitation mais sachez que j'ai beaucoup hésité à être présent. C'est difficile lorsque l'on est victime de s'exprimer sur un sujet qui est pourtant devenu, par la force du destin, un combat central dans ma vie. C'est encore plus difficile lorsqu'on apprend que lors de cette journée vous aurez, sur la question de la sécurité routière, à être confronté au discours d'organisations qui distillent un propos libertaire insupportable pour les victimes.

J'ai été effaré de découvrir, il y a quelques jours, dans les colonnes du site web d'une association prétendant représenter 40 Millions d'automobilistes que son objectif était de combattre, je cite « la dictature de l'émotion ». Je vous laisse juge...

Et pourtant, Mr Yung, je suis là, devant vous, non pas en dictateur mais bien en tant que simple victime et j'en viens aux faits.

La question de la sécurité routière est un sujet trop sérieux pour laisser place à l'improvisation. C'est dans cet esprit que je me suis investi sur la question des prises en contresens. Certes dans mon cas présent, la faute revient à l'automobiliste alcoolisé mais pour autant y avait t-il une fatalité ?

En m'appuyant sur l'étude du SETRA de 2008, sur les résultats de la journée d'étude sur le sujet de 2011 à Nantes, en interrogeant des experts mais aussi en menant des investigations de terrain, je suis arrivé à une conclusion :

Il est possible d'agir efficacement à une condition : Traiter le sujet en tant que tel et non comme un sujet annexe noyé dans la problématique générale routière.

Certes le nombre de morts générés par les contresens peut être considéré comme peu élevé (une soixantaine par an estimée) mais l'arithmétique, vous en conviendrez, n'a pas de sens en la matière. L'essentiel est bien de pouvoir agir en proportion. Je suis par ailleurs convaincu que c'est désormais en travaillant sur des sujets ciblés, bien circonscrits et maîtrisés que nous progresserons sur la sécurité routière.

Je vous invite donc à travailler sur plusieurs pistes :

Piste 1 : Rendre obligatoire, sur le territoire national la réalisation d'un diagnostic sur l'ensemble des points d'entrée estimés à risque sur le réseau 2X2 voies et

autoroutier. Ce type d'inventaire est en cours de réalisation sur le réseau de la DIR Ouest. J'attire votre attention particulièrement sur ce réseau sur lequel j'ai découvert une situation très préoccupante (1 contre sens répertorié tous les 2 à 3 jours). Les services de gendarmerie du secteur de Nantes-Saint Nazaire que je tiens à saluer ont d'ailleurs pris l'initiative de réaliser un état des lieux sur les accès au réseau 2X2 voies tant la situation leur semble alarmante.

Piste 2 : Systématiser l'observation sur la question des contresens sur l'ensemble du territoire français. Pour ce, s'appuyer sur la méthode mise en œuvre par l'observatoire sur le réseau de la DIR Ouest et la déployer.

Piste 3 : Faire évoluer les notes de recommandations du SETRA vers un cadre réglementaire s'appliquant à l'ensemble des points diagnostiqués.

Au delà de la question des infrastructures qui ,vous l'avez compris est essentielle, il est aussi primordial de s'atteler à la question de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information embarquée qui permettrait de prévenir les usagers potentiellement en danger.

Je m'explique : dans le cas des contresens, le signalement est quasi systématique par les usagers qui le constatent et qui y échappent. Dans le cas de ma fille, 5 appels à 2 heures du matin sur environ 6 minutes de prise à contresens.

Compte tenu des évolutions technologiques majeures en matière de communication et de géolocalisation, il est impératif qu'une étude opérationnelle soit menée sur le sujet pour définir les principes et les règles d'un système performant.

J'ai pu constater que ce type d'approche n'est pas dans la compétence et donc dans les priorités des organismes en charges du réseau routier. J'ai même perçu une forme de résistance liées au fait que ces technologies pourraient défaillir et donc engager une responsabilité. Tout ceci n'est finalement pas illogique mais anormal.

Il est donc urgent que l'Etat en concertation avec les opérateurs technologiques et les constructeurs automobiles engage rapidement une étude opérationnelle pour que la France puisse être en pointe sur cette question essentielle :

Comment utiliser les nouvelles technologies de communication et de géolocalisation dans l'habitacle pour renforcer le niveau de sécurité de l'utilisateur.

Pour conclure, j'espère avoir fait la démonstration que l'on peut être une victime, blessée, accablée et pour autant rester digne et responsable. J'espère vous avoir démontré, que le drame et la douleur n'aveuglent pas nécessairement. Ils peuvent même vous ouvrir les yeux, vous faire grandir et vous sentir investi d'une mission responsable au service de l'intérêt général : sauvez des vies, des blessés, des familles brisées. Ne vous en déplaise, c'est bien de cela dont il s'agit, c'est bien l'objectif de cette matinée n'est-ce pas ?

Mr Jung, Je vous remercie à nouveau de m'avoir donné accès à cette tribune, je sais pouvoir compter sur vous. Merci de votre attention.