



## Sécurisation des routes

Selon les instructions ministérielles de la direction des routes, visant à réduire l'accidentologie, le CETE a procédé à des tests et simulations de méthodes de traitement propres à modifier le comportement naturel des conducteurs.

La problématique « accidentologie et sécurité routière » qui est sous-tendue dans le débat public, doit être vue au regard de la nécessité d'améliorer prioritairement la sécurité des voies les plus accidentogènes du département ; à savoir la RD 112, position stratégique des besoins de liaison entre villes Moyennes et pôle d'équilibre.

La redynamisation du tissu économique du département, et la recentralisation nécessaire des activités industrielles des bassins d'emplois implique une politique d'amélioration des transports permettant une meilleure disponibilité des personnels les rapprochant de leurs lieux de travail. Vivre et travailler au Pays.

Contrairement à l'affirmation de la DREAL, selon laquelle l'autoroute est la seule voie sécuritaire « *l'autoroute est plus sûre que tout autre type d'infrastructure routière [...]* » (DDP p100 paragraphe 2), la sécurité n'est pas un état résultant seulement d'un type de voie de circulation, mais bien la résultante d'une politique volontariste concertée d'aménagement et de mode d'utilisation du réseau routier.

La DREAL se doit d'être responsable de la sécurité routière pour les citoyens sur l'ensemble du territoire.

Aussi la diminution de l'accidentologie passe par la convergence de volontés politiques, de responsabilisation des utilisateurs. C'est dans cette optique que s'est instaurée, conceptualisée, la démarche de « conduite apaisée » initiée par la Direction Générale des routes.

L'association Les Mille Collines soutient l'aménagement sécurisé des équipements routiers existant, privilégiant l'axe Castres-Lavaur-St Sulpice-Montauban, pour lequel nous rejetons également le concept de l'autoroute.

Il s'agit pour LMC, moins de préconiser des recettes toutes faites, que de se placer dans une dynamique concertée, entre les élus, les décideurs, les usagers et la DREAL, à la fois expert, prescripteur et maître d'ouvrage, intégrant l'intervention financière de l'Etat.

Une vitesse trop élevée, dépassant celle préconisée entraîne une perte de maîtrise du véhicule et un accroissement des risques d'accidents.

La rationalisation des profils routiers anciens, rectifiés, sont plus aptes à accepter les vitesses réglementaires sur les routes.

La mise en place de solutions incitant à une conduite apaisée concourt à une meilleure maîtrise de la route et un respect accru des vitesses limitées.

On peut, se référer dans le domaine de la sécurisation du réseau routier aux différentes études et actions menée par le CETE, le SETA et la Prévention Routière.

Voir pour exemple la fiche « deux voies plus une » sur le site du SETRA Normandie-Centre :

[http://www.cete-nc.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/2\\_plus\\_1-WEB\\_cle7fd51a.pdf](http://www.cete-nc.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/2_plus_1-WEB_cle7fd51a.pdf),

ou également les documents de la journée d'étude du 28/10/2008 sur le site :

[http://www.cete-nc.equipement.gouv.fr/article.php3?id\\_article=428](http://www.cete-nc.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=428)