

**IDÉES • TRIBUNES****Claude Got : « il est impossible de prétendre vouloir agir sur les émissions de gaz à effet de serre sans abaisser la vitesse maximale sur toutes les voies »**

Le médecin et spécialiste de sécurité routière estime, dans une tribune au « Monde », que le ministre chargé des collectivités territoriales, Sébastien Lecornu, est dangereux. Cet ancien écologiste « protecteur de la planète a retourné sa veste et devient un promoteur actif du retour à 90 km/h ».

Par Claude Got • Publié aujourd'hui à 15h45, mis à jour à 15h58

Article réservé aux abonnés



« La réduction de la consommation sur une voie libre quand on passe de 90 km/h à 80 km/h est proche de 7 %. » Jacques Loic / Photononstop

**Tribune.** Réduire la vitesse sur les routes ou tenter de sauver le climat font partie de la même lutte pour la vie. La remise en question des 80 km/h va entrer en conflit avec le fonctionnement politique de notre pays. Nous ne sommes pas dans une fédération d'Etats comme les Etats-Unis qui ont des lois différentes sur la peine de mort ou le port d'armes. Assurer un niveau de sécurité à tous les Français fait partie des fonctions régaliennes de l'Etat, sa définition ne peut être à géométrie variable.

Le président de la République a défendu sa décision concernant l'impôt sur la fortune en disant : « *Comme c'est une réforme pragmatique, elle sera évaluée en 2020 et nous regarderons son efficacité, nous la corrigeron, si elle est trop large et qu'elle a des effets pervers.* » Il a réclamé du temps pour assurer la qualité d'une nouvelle forme d'impôt, mais il accepte que l'évaluation de la première cause de mortalité des jeunes conducteurs soit bâclée.

**Une possibilité très encadrée**

Le désordre a atteint le gouvernement quand Sébastien Lecornu, ministre chargé des collectivités territoriales, a expliqué que le retour à 90 km/h sur une partie des voies fait partie « *des choses qui peuvent aller vite* ». Ce ministre est dangereux. Après le désastre de la taxe carbone, il a affirmé (France Inter, le 6 avril) « *ne pas avoir assez expliqué. Il y avait la volonté de répondre vite.* » Il confondait un déficit d'explications et une mauvaise décision. Les usagers aux faibles revenus, contraints de circuler en voiture, ne pouvaient pas réduire leur dépense de carburant.

**Lire aussi | « L'avenir est au transport low-tech et les véhicules autonomes doivent être abandonnés »**

Passé de l'écologie au ministère des collectivités territoriales, ce protecteur de la planète a retourné sa veste et devient un promoteur actif du retour à 90 km/h qui va accroître la consommation de carburant. En janvier 2018, il soutenait les 80 km/h : « *Donc moi, à titre personnel, j'y suis favorable, même si je sais que ce n'est pas populaire, mais, je pense que l'augmentation du nombre de tués et blessés sur les routes de France est quelque chose qui doit nous nous interroger.* »

Le rôle important de Sébastien Lecornu dans l'organisation du débat de Grand-Bourgtheroulde (Eure) est notoire. C'est au cours de cette réunion qu'Emmanuel Macron a abordé la limitation de vitesse à 80 km/h, proposant des décisions « *plus intelligentes* », « *mieux acceptables* », « *plus efficaces* » sans préciser lesquelles.

**Lire aussi | Vitesse à 80 km/h : « Les prises de parole du gouvernement ont cessé (...) comme s'il attendait que la mesure, seule, produise ses effets »**

Actuellement un responsable local peut réduire une vitesse maximale mais son accroissement est une exception définie par un texte réglementaire précis. Lors de l'abaissement de la vitesse dans les agglomérations de 60 km/h à 50 km/h. Les communes ont pu définir des segments à 70 km/h « *sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés* ». Les maires ont peu utilisé cette possibilité très encadrée.

## Un critère secondaire

L'incohérence majeure du projet qui remet en question le choix des 80 km/h sur toutes les voies sans séparation des sens de circulation va être produite par l'impossibilité de le définir. Ce n'est pas un hasard si aucun responsable départemental n'a produit une carte des voies qu'il souhaite remettre à 90 km/h, fondée sur l'accidentalité et non sur la qualité technique de la voie, qui est un critère secondaire pour évaluer la sécurité des voies ne séparant pas les sens de circulation.

Les cartes qui prouvent que ce sont sur les meilleures voies supportant un trafic élevé que l'on observe le plus grand nombre d'accidents mortels sont disponibles. Le risque au kilomètre de voie et le risque au kilomètre parcouru sont deux notions fondamentales pour évaluer la mortalité sur les routes. Si l'objectif est de réduire dans des proportions importantes la mortalité sur l'ensemble du réseau, il faut maintenir à 80 km/h les 20 % de kilomètres de voies où se produisent 55 % des accidents mortels (« Accidentalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération », rapport de l'Onisr, avril 2018, [voir lien PDF](#)).

Si l'objectif est de réduire la mortalité au kilomètre de voie parcouru par un usager, il faut entreprendre une analyse quantifiant ce type de risque sur l'ensemble des voies. Elle n'est pas établie sur l'ensemble du territoire. Il est impossible de choisir les voies remises à 90 km/h sans définir la nature du risque accepté.

**Lire aussi | La route, première cause de mortalité des jeunes dans le monde**

D'un point de vue purement épidémiologique une décision prématurée, prise par des responsables

départementaux à la démagogie très développée, permettra d'évaluer à la fin 2020 la différence d'accidentalité entre les voies maintenues à 80 km/h et celles qui auraient été remontées à 90 km/h. Ce bilan sera inévitablement calamiteux pour l'ensemble de ceux qui auront fait le choix de plus de vitesse.

## Débilité politico-sociale

La gestion désastreuse de la sécurité routière par Bernard Cazeneuve et François Hollande a accru la mortalité sur les routes de 3 260 à 3 529 (+ 269 tués de janvier 2014 à juin 2017). Après l'annonce d'Edouard Philippe annoncée en décembre 2017, le nombre de tués a été réduit de 215 personnes entre novembre 2017 et août 2018. La destruction des radars fixes et l'incapacité actuelle de rétablir suffisamment de contrôles efficaces des excès de vitesse ont réduit l'efficacité de l'abaissement à 80 km/h.

Emmanuel Macron nous a dit que le « *changement climatique est le grand défi de notre temps* » et « *on ne va pas assez vite et c'est ça le drame. On ne pourra pas dire qu'on ne savait pas. On est en train de perdre la bataille* », c'était en juin 2017. En 2015 à la fin de la COP21, la France s'est engagée à réduire de 29 % les émissions de gaz à effet de serre par les transports routiers en 2028.

**Lire aussi | Pourquoi les chiffres mensuels de la mortalité routière doivent être pris avec précaution**

Trois ans plus tard, la consommation de carburants routiers amorce enfin une légère réduction : 2 % au cours des douze mois allant du 1<sup>er</sup> avril 2018 au 31 mars 2019 après trois ans de croissance. La réduction de la consommation sur une voie libre quand on passe de 90 km/h à 80 km/h est proche de 7 %. Il est impossible de prétendre vouloir agir sur les émissions de gaz à effet de serre dans les transports sans abaisser la vitesse maximale sur toutes les voies, autoroutes incluses (il y a déjà des autoroutes limitées à 110 km/h en France).

La « crise » des 80 km/h de la vitesse maximale sur les réseaux où l'on observe le plus d'accidents mortels devient un modèle de convergences de la débilité politico-sociale, de l'incompétence et de la démagogie. Ce sujet de santé publique méritait mieux.

**Lire aussi | « Le diesel asphyxie nos vies et nos villes »**

**Claude Got** (Professeur de médecine, spécialiste de la sécurité routière)