

Les politiques opposés aux 80 km/h jugent acceptable que davantage de personnes soient tuées sur la route

Claude Got

L'assouplissement de la limitation de vitesse et la possibilité, pour les présidents de région, de la rétablir à 90 km/h sur certaines routes sont des marques de « mépris » pour la sécurité publique, estime l'accidentologue

Réduire à 80 km/h la vitesse maximale sur les routes ne séparant pas les sens de circulation était une décision à l'efficacité garantie. Après le bon résultat de 2013 (3 268 tués), nous avions connu quatre années de dégradation de l'accidentalité (700 tués en plus en quatre ans cumulés). La tendance s'est inversée dès l'annonce [*le 9 janvier 2018*] de la décision d'Edouard Philippe : 104 tués en moins le premier semestre de 2018 et 96 le second [*la mesure est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018*]. Le progrès s'est maintenu en 2019, et ce cumul de 400 morts évitées était en accord avec une connaissance établie depuis des décennies : la réduction de la vitesse diminue l'accidentalité, et son accroissement a l'effet inverse.

Les décideurs s'opposant aux réductions des vitesses maximales le savent, mais ils n'ont pas le courage de dire qu'ils apprécient la conduite rapide et qu'il est acceptable d'avoir 200 tués en plus dans une année, pour gagner de une à cinq secondes par kilomètre et faire plaisir à leurs électeurs pro-vitesse.

Les deux années qui ont suivi la décision du premier ministre ont connu de multiples évolutions avec des motivations diverses. L'opposition des « gilets jaunes » à l'accroissement des taxes sur les carburants pénalisant les usagers aux faibles revenus et travaillant à distance de leur habitation était justifiée. Quand des opposants à la réduction de la vitesse maximale s'associent à ce mouvement en insistant sur le temps perdu, ils ont tort, la perte de temps est importante à faible vitesse dans les bouchons des grandes agglomérations, et non dans les départements à faible densité de population.

Moins de carburant consommé

Les opposants aux 80 km/h sont soutenus par des élus « des territoires », qui dénoncent une décision prise sans négociation, alors que le débat sur cette mesure a commencé en 2015. Fixer une vitesse maximale concerne la sécurité et a toujours fait partie du pouvoir régional de l'Etat. Il fallait également tenir compte de la consommation de carburant, qui est réduite par le passage de 90 à 80 km/h. La France s'était engagée, lors de la COP21, en 2015, à réduire de 29 % les émissions de gaz à effet de serre produites par les transports routiers à l'échéance 2028.

Cet engagement excluait le retour aux 90 km/h ; il fallait, à l'opposé, étendre la réduction de la vitesse au niveau des autoroutes. La réduction de la consommation de carburants routiers a été amorcée à la fin de l'été 2018. Le gain est faible et il peut être interrompu si une proportion importante de voies est remontée à 90 km/h. Ce retour exprimerait notre incapacité à tenir nos engagements et notre mépris pour la sauvegarde de l'humanité. La catastrophe gouvernementale a été programmée à Grand-Bourgtheroulde (Eure), le 15 janvier 2019. Emmanuel Macron a accepté la remise en question de la limitation généralisée à 80 km/h des voies ne séparant pas les sens de circulation. Il a proposé des décisions « *plus intelligentes* », « *mieux acceptables* », « *plus efficaces* », sans préciser lesquelles.

Mancœuvre de communication

Le 6 juin, un amendement à la loi sur les mobilités organise le conflit. La commission départementale de sécurité routière donnera un avis sur la proposition du président du département, et ce dernier pourra ne pas respecter cet avis !

Le résultat était prévisible. Le président de la Haute-Marne, Nicolas Lacroix (LR), a transmis, dès la finalisation de la loi, son projet remettant à 90 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes les

plus utilisées. Ce département se classe dans les dix derniers en France pour le taux de mortalité sur les routes par habitant. Cet élu a clairement exprimé sa satisfaction d'avoir été le premier à réussir sa manœuvre de communication. Les arguments utilisés pour justifier sa décision ne sont pas valables, mais ce n'était pas son problème. Il exprimait sa liberté de décision, son opposition au gouvernement et son absence d'intérêt pour le respect de la vie humaine.

Autoriser la remise à 90 km/h de la limitation en « *considérant que la RD 417 présente toutes les caractéristiques géométriques, ainsi que les équipements de sécurité adaptés pour y réglementer la vitesse maximale à 90 km/h* » n'est pas un argument recevable. Les routes ont des qualités très variables, mais la RD 417 avait déjà ses qualités et ses défauts en 2017. Quand on réduit la vitesse, on réduit l'accidentalité sur toutes les voies, et si on revient au niveau de vitesse antérieur, on rétablit l'accidentalité à son niveau initial sur toutes les voies.

La réforme de 2002, qui a amélioré le respect des limitations de vitesse, a réduit l'accidentalité sur les autoroutes dans les mêmes proportions que celle des routes les plus minables. Si une voie bénéficie d'une modification qui réduit le risque, par exemple la création d'un séparateur des sens de circulation, il est justifié d'envisager le retour à 90 km/h. Si la voie a conservé ses caractéristiques de 2017, elle reprend, en 2020, son niveau de risque de 2017. Minimiser l'accidentalité d'une voie en éliminant des accidents provoqués par des facteurs liés aux usagers est une autre pratique sans fondement. Là encore, la réforme Chirac de 2003 a été un bon exemple de l'influence de la réduction de vitesse sur des facteurs de risque associés.

L'accidentalité liée à l'alcool a été réduite en nombre, de même que l'ensemble des accidents, mais la proportion de tués sous l'influence de l'alcool n'a pas été modifiée, elle est toujours proche de 30 %. Quand on roule plus lentement, les accidents sont plus rares et moins violents, avec ou sans l'alcool, l'endormissement, l'usage d'un téléphone ou tout autre facteur de risque associé. La réduction de la vitesse associe son effet à tous les autres facteurs d'accident. Les accidents sont produits par de multiples facteurs, mais seuls deux d'entre eux agissent dans tous les cas : la vitesse et le trafic.

Les présidents de département vont avoir à tenir compte de la qualité des argumentaires utilisés. La dérive de la Haute-Marne va faire réfléchir. Les accidentologues vont pouvoir analyser les motivations et les justifications des responsables départementaux qui font le choix de revenir au niveau d'accidentalité de 2017 ; de la perte de tout respect de la vie humaine, évidente quand des départements qui ont les taux de mortalité par habitant les plus élevés décident de revenir aux 90 km/h. La volonté politique de nuire passe alors avant la sécurité publique

Claude Got est accidentologue, ancien médecin spécialisé en anatomie pathologique, professeur honoraire de l'université René-Descartes, à Paris