

Libération 9 mars 2018

La vitesse ou la vie, il faut choisir

Pour enrayer la hausse de la mortalité constatée depuis 2014, l'exécutif a confirmé mercredi 7 mars l'entrée en vigueur dès le 1er juillet d'une limitation de vitesse à 80km/h sur 400 000 kilomètres de routes secondaires. L'accidentologue Claude Got réfute les arguments des adversaires de cette mesure.



Un panneau limitant la vitesse maximale autorisée à 80km/h sur une route nationale à Hyet, dans l'est de la France. **Photo Sébastien Bozon. AFP**

Par **CLAUDE GOT** Professeur de médecine, expert en accidentologie

Une coalition des «touche pas à ma vitesse» et d'élus manipulateurs ou ignorants instrumentalisent la sécurité routière. Le Sénat et l'Assemblée mettent en place des «Commissions» dont les propos atteignent un niveau de désinformation ridicule et inquiétant.

Soutenir une ruralité en difficulté dans une société en évolution rapide est une nécessité qui ne doit pas interférer avec la santé publique.

Et tenter de reconstruire les partis qui ont imposé en 2017 en exploitant une démagogie en contradiction avec les faits est la pire des méthodes. Elle ne peut qu'accentuer la perte de crédibilité de ceux qui l'utilisent.

Les adversaires des 80 km/h ne raisonnent pas, ils développent des idées fausses et en refusent d'admettre les connaissances reconnues par toutes les structures de recherche en accidentologie au monde.

Les connaissances disponibles permettent de déterminer que le facteur principal de la densité d'accidents (accidents par km de voie) est le trafic. Et les routes qui supportent le plus de trafic ont déjà été l'objet de nombreuses améliorations. Mais cela ne compense pas l'effet du trafic et donc le nombre d'accident. Les accrocs de la vitesse nous expliquent que les routes larges, droites, au revêtement de qualité, pourraient rester à 90 ! Ils n'ont pas compris que ce sont sur ces belles routes qu'il y a le plus grand nombre de morts sur un km de voie car le trafic peut être 100 fois plus élevé que sur les petites routes, qui ne sont que 2 ou 3 fois plus dangereuses au kilomètre parcouru.

De plus, les opposants aux 80 km/h majorent la perte de temps produite par cette réforme. Abaisser de 90 à 80 la vitesse maximale n'allonge pas le temps de parcours de 11%, l'évaluation indiquée par le comité des experts auprès du Conseil National de la sécurité routière était une modification de la vitesse moyenne de 5 km/h, soit un allongement d'environ 6% de la partie hors agglomération d'un parcours (la vitesse moyenne est actuellement proche de 80 km/h). Elle a été confirmée par une étude récente dont les résultats sont maintenant publiés.

Il faut également tenir compte du temps de parcours en agglomération qui n'est pas modifié par cette réforme. Sur le réseau départemental le temps moyen de traversée des agglomérations se situe entre 10 et 40 % du temps de parcours. De nombreuses mesures ont été faites et leurs résultats sont en accord avec des accroissements de l'ensemble du temps de parcours de 1 à 4 minutes sur une distance de 60 km parcourue en une heure avec la limitation actuelle.

Mais ces opposants ne veulent pas reconnaître que l'on perd du temps au niveau des grandes agglomérations et de leurs banlieues, avec des vitesses moyennes de 20 à 40 km/h, alors que la circulation sur les réseaux des départements qui ont une faible densité de population, se situe entre 50 et 70 km/h.

Ils oublient de faire la comparaison entre la vitesse maximale à 90km/h sur les routes où se tuent le plus grand nombre d'usagers qui n'a pas été modifiée depuis décembre 1973 et la vitesse maximale en agglomération. Cette dernière a été abaissée de 60 à 50 en 1990 et les «zones 30» ou «villes à 30» (vitesse limitée à 30 kilomètres à l'heure) se multiplient. Ce sont les habitants de ces agglomérations qui en font la demande dans le but d'être protégés et de protéger leurs proches. Les augmentations des temps de

parcours ont été proportionnellement beaucoup plus allongées lors de ces nouvelles réglementations en agglomération que par une limitation à 80km/h hors agglomération et les fameuses «zones 30» ont été demandées et acceptées.

Ces opposants ne disent pas que la mesure aura des effets favorables sur la mortalité inversement proportionnels à la densité de population. Refuser le 80 hors agglomération signifie que l'on ne souhaite pas réduire la mortalité là où elle est la plus élevée.

Ces adversaires oublient également nos engagements pris lors de la COP21 en 2015 de réduire de 29% notre consommation de carburants pour les transports routiers à l'échéance 2028. Deux ans se sont écoulés et la consommation continue d'augmenter. Il n'y a pas que les faussaires qui se taisent sur ce sujet, il serait utile que tous les ministres expriment leur solidarité envers cette mesure.

Ils ne se préoccupent pas du déficit de notre balance des paiements (plus de 60 milliards d'euros en 2017) alors que le prix du pétrole augmente et que nos achats actuels dépassent 30 milliards d'euros.

Le plus paradoxal dans cette situation est le constat d'une opposition au 80 hors agglomération d'un nombre important d'élus des départements qui vont bénéficier de la réduction de la mortalité la plus importante. Il faudrait rappeler à ces élus, majoritairement masculins, que les femmes font maintenant autant de kilomètres que les hommes et que seulement 400 d'entre elles meurent sur les routes quand 2000 conducteurs sûrs d'eux-mêmes et de la qualité de leur conduite disparaissent. Ils devraient également prendre en considération le fait que 90% des suspensions de permis faute de points concernent les hommes. Ce sont des femmes qui vont dans les parloirs de prisons (96,5% des détenus sont des hommes) et ce sont majoritairement des femmes qui enterrent leurs maris. Un mouvement de société, attendu depuis longtemps, tente de rééquilibrer le respect des valeurs entre les sexes, depuis les rémunérations jusqu'aux comportements genrés. Il est important et urgent que les femmes disent aux élus des «territoires» de se calmer et de respecter aussi la réalité des faits, l'accident de la route demeure la première cause de mortalité des jeunes adultes, ces jeunes adultes sont leurs enfants.