

Texte de Claude Got pour Le Monde

Publié dans la rubrique Idées. Tribune le 20 mai 2019

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 ».

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 du 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 USA 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 corrigerons, 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.*

Le désordre a atteint le gouvernement quand Sébastien Lecornu a indiqué que le retour à 90 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 indiqué (France Inter – 6 avril 2019) *« Ne pas avoir assez expliqué. Il y avait la volonté de répondre vite »* Il confondait un déficit d'explication et une mauvaise décision. Les usagers aux faibles revenus, contraints de circuler en voiture, ne pouvaient pas réduire leur dépense de carburant.

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 le 80 : *« 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 tous nous interpeller »*. Le rôle important de Sébastien Lecornu dans l'organisation du débat de Bourgtheroulde est notoire. C'est au cours de cette réunion qu'Emmanuel Macron a abordé la limitation de vitesse à 80, proposant des décisions *« plus intelligentes », « mieux acceptables », « plus efficaces »* sans préciser lesquelles.

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 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.

L'incohérence majeure du projet qui remet en question le choix du 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, 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 (rapport de l'ONISR – avril 2018).

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.

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 et celles qui auraient été remontées à 90. Ce bilan sera inévitablement calamiteux pour l'ensemble de ceux qui auront fait le choix de plus de vitesse.

La gestion désastreuse de la sécurité routière par Bernard Cazeneuve et François Hollande a accru la mortalité sur les routes de 3260 à 3529 (+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.

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. 3 ans plus tard, la consommation de carburants routiers amorce enfin une légère réduction : 2% au cours des douze mois allant du 1^{er} 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 à 80 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 » du 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 débilite politico-sociale, de l'incompétence et de la démagogie. Ce sujet de santé publique méritait mieux.

Consommation de carburant : CPDP et UFIP : <https://www.ufip.fr/>

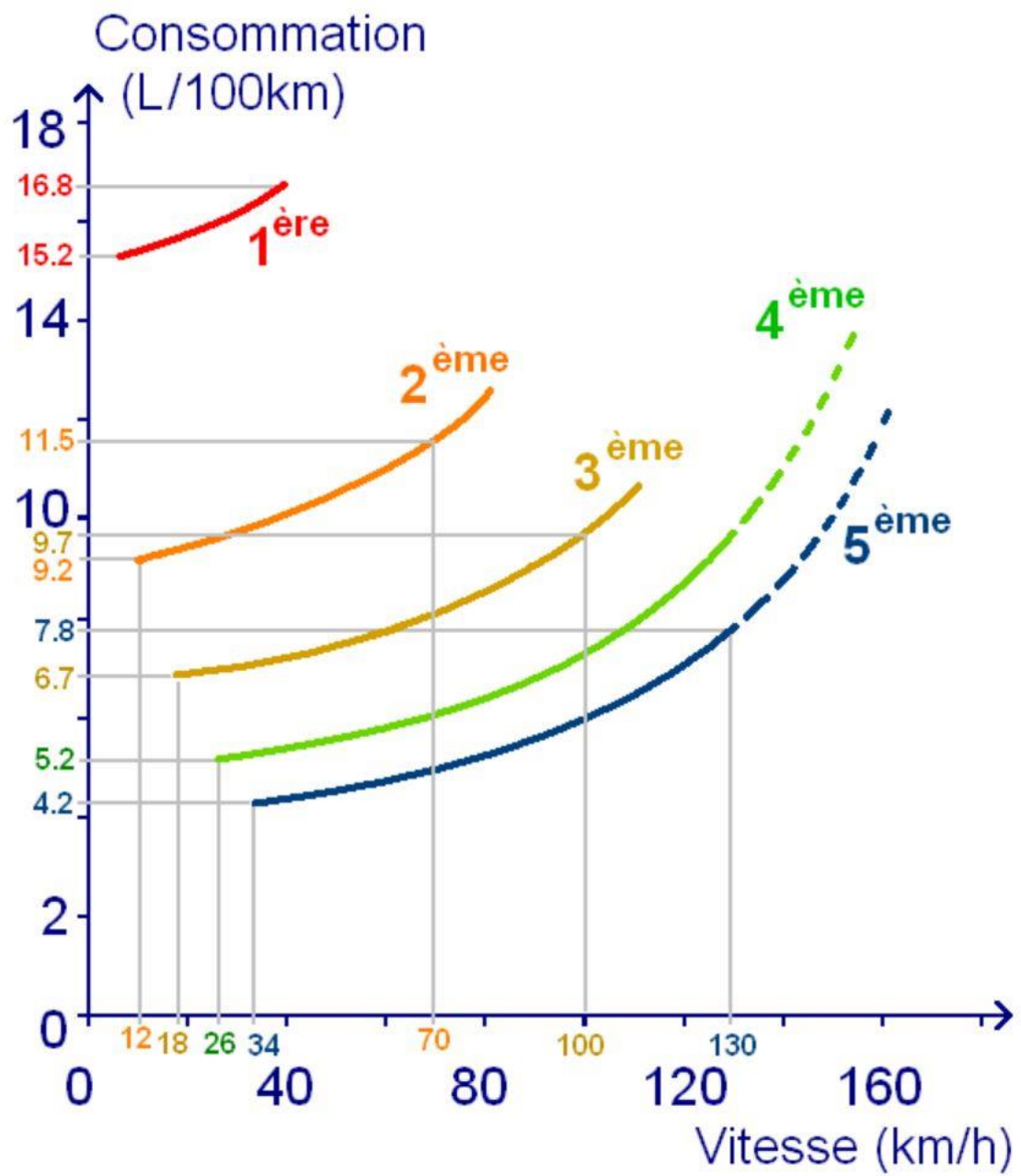
Données sur la mortalité : [ONISR observatoire national interministériel de la sécurité routière](#)

Consommation de carburant en fonction de la vitesse : exemple Renault Laguna essence. [J'ai une nouvelle fois contacté l'ADEME pour leur demander s'ils avaient des données sur les consommations en fonction de la vitesse. Ils n'ont aucune connaissance valable dans ce domaine. L'ADEME ne veut pas faire de « l'écologie punitive » et ils utilisent toujours les données de l'UE dont nous savons qu'elles ne sont pas fiables. Peugeot a produit des données concernant ses modèles qui mettent en évidence les différences entre une consommation réelle et une valeur artificielle qui minimise les consommations.](#)

Le développement d'un protocole de test de la consommation de carburant en conditions réelles date de la fin 2015. Ce programme ambitieux visait à couvrir 80 % des véhicules vendus par les marques Peugeot, Citroën et DS (voitures particulières et utilitaires légers).

Les tests effectués sur les voitures particulières font apparaître une consommation moyenne de carburant de 5,8 l/100 km et confirment un écart moyen avec la consommation officiellement homologuée de 1,74 l/100 km. Les résultats montrent que l'équipement portable de mesure installé sur le véhicule (PEMS) constitue une méthode robuste, fiable et reproductible pour mesurer les économies de carburant et les émissions de CO₂ en conditions réelles. Sa marge d'erreur n'est que de 0,3 l/100 km.

Modèles (l/100 km)	Protocole T&E	Cycle NEDC	Écart
108 1.2 PureTech 82 BVM5 pneus 15 pouces STD	6,1	4,3	+ 1,8
208 1.6 BlueHDi 100 BVM5 pneus 16 pouces TBRR	4,7	3,5	+ 1,2
208 1.6 BlueHDi 120 S&S BVM5 pneus 16 pouces UBRR	4,7	3	+ 1,7
2008 1.6 BlueHDi 100 BVM5 pneus 16 pouces TBRR	5,1	3,7	+ 1,4
2008 1.6 BlueHDi 120 S&S BVM6 pneus 16 pouces TBRR	5,2	3,7	+ 1,5
2008 1.2 PureTech 82 BVM5 pneus 16 pouces TBRR	6,4	4,9	+ 1,5
2008 1.2 PureTech 110 S&S EAT6 pneus 16 pouces TBRR	7,1	4,8	+ 2,3
308 1.6 BlueHDi 120 S&S BVM6 pneus 16 pouces UBRR	4,9	3,2	+ 1,7
308 1.2 PureTech 130 S&S BVM6 pneus 16 pouces TBRR	6,6	4,6	+ 2
308 1.2 PureTech 110 S&S BVM5 pneus 16 pouces UBRR	6,3	4	+ 2,3
3008 1.6 BlueHDi 120 S&S BVM6 pneus 17 pouces TBRR	6,1	4,1	+ 2
3008 1.2 PureTech 130 S&S BVM6 pneus 17pouces UBRR	7,6	4,9	+ 2,7
508 2.0 BlueHDi 180 S&S EAT6 pneus 17 pouces UBRR	6,3	4	+ 2,3
Partner 1.6 BlueHDi 120 S&S BVM5 pneus 15 pouces TBRR	6,1	4,3	+ 1,8



Toyota Yaris verso linea

Consommation à vitesse constante sur route plate

