

Claude Got le 31 décembre 2020

La gestion irrationnelle du retour à 90 km/h de la vitesse maximale sur les routes où surviennent la majorité des accidents mortels a de multiples facettes qui justifient la production d'analyses spécifiques.

10 - Politisation

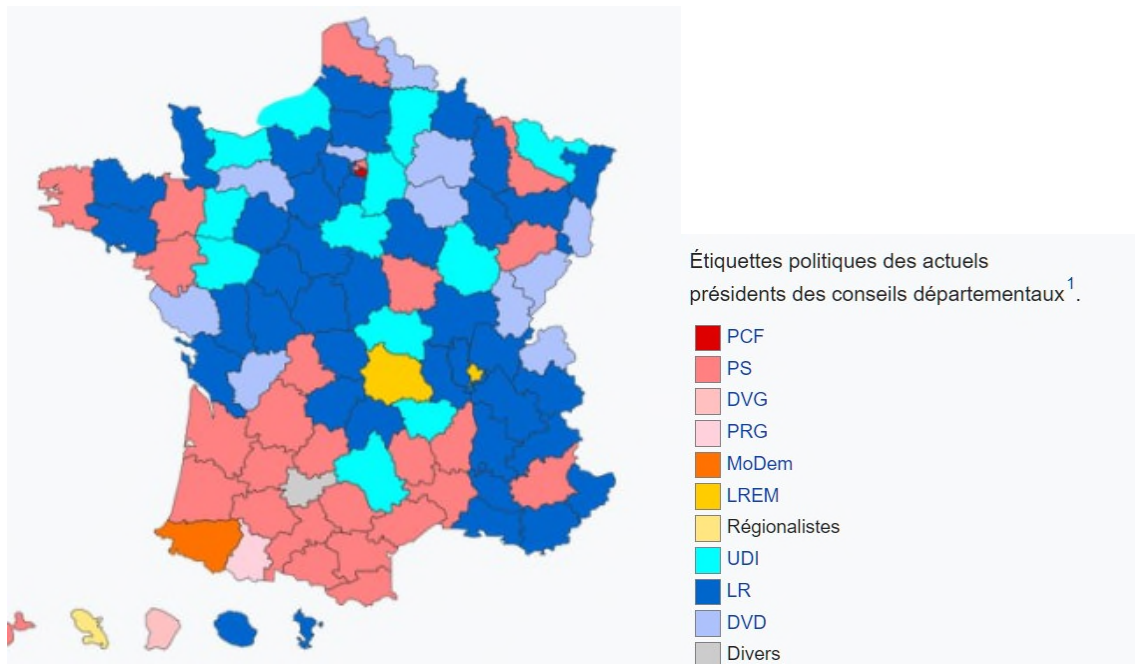
La décision du Premier ministre de réduire la vitesse maximale sur les routes ne séparant pas les sens de circulation était une décision rationnelle après trois années de croissance de la mortalité, ce qui n'avait pas été observé depuis 1972. Cette décision reprenait la proposition des experts auprès du CNSR de 2013. Les opposants habituels aux réductions de la vitesse ont profité d'une période de conflits sociaux (les gilets jaunes) pour associer leur opposition à l'accroissement des taxes sur les carburants.

Une autre forme d'opposition a été développée par des politiques qui ont exploité ce conflit pour valoriser auprès de leurs élus la notion de liberté des « territoires ». Le mot est devenu un synonyme de l'opposition avec les métropoles, et sa motivation est en partie pertinente. Un ensemble de facteurs dévalorise la qualité de vie dans des agglomérations de taille moyenne. Les emplois sont plus difficiles à trouver, les services de l'Etat sont réduits, les grandes surfaces vident les centres-villes et l'association de ces facteurs justifie la volonté d'une autonomie qui s'opposerait aux pouvoirs centralisés et plus spécifiquement à celui de l'Etat qualifié de parisien. La volonté de pouvoir décider s'est développée et elle peut aboutir à des excès redoutables, le pouvoir de modifier la vitesse maximale est un bon exemple de la prise en main « périphérique » d'une fonction régaliennne de l'Etat.

Après l'annonce du Premier ministre fin 2017, le Sénat a développé une opposition à la réduction de vitesse en exploitant la volonté d'autonomie des territoires. Il a produit un rapport de 71 pages truffé de dénis de réalité. Deux présidents du Sénat ont exprimé leur incompétence en matière d'accidentalité. Philippe Bas nous apprend que « *ce qui tue, en général, c'est l'excès de vitesse par rapport à la vitesse autorisée, plutôt que le fait que cette vitesse autorisée soit trop élevée* ». Il doit regarder un graphique de la distribution des vitesses pour comprendre que la réduction d'une vitesse maximale autorisée décale l'ensemble des niveaux de vitesse (exemple Texte 7). Hervé Mauray est encore plus radical : « *Comme la baisse de la limitation de la vitesse sur le réseau secondaire à 80 km/h est une mesure contraignante nous devons avoir la certitude qu'elle est justifiée parce que des études scientifiques ont prouvé son impact positif. Or, nous avons des raisons d'en douter* ». En janvier 2019, le président de la République a décidé de rendre possible le retour à 90 km/h. Une des formulations de son annonce, lors de la réunion de Bourghtheroulde, est dangereuse : "*Il faut ensemble que l'on trouve une manière plus intelligente de le mettre en oeuvre. Il n'y a pas de dogme*". Le décideur compétent prépare ses décisions avant de les annoncer.

Ce choix politique est dans son domaine décisionnel, et malheureusement il n'a pas précisé les arguments techniques qui permettraient de concrétiser cette « intelligence » revendiquée. Actuellement 67 sénateurs se reconnaissent comme de droite et 29 de gauche. De janvier à novembre 2020, 32 responsables départementaux ressortent des panneaux à 90 km/h, 4 de gauche et 28 de droite. Cette répartition a un sens politique, elle n'exprime pas un choix orienté vers la sécurité routière. Dans le passé, les succès importants dans ce domaine ont été établis par des décideurs qui avaient comme référence la réduction de l'accidentalité. Le retour à 90 km/h a eu comme objectif la dévalorisation de l'adversaire politique en exploitant des affirmations fausses et la démagogie.

Les commentaires des responsables départementaux personnalisent souvent leur réussite politique. Quand Nicolas Lacroix, le Président de la Haute-Marne, indique ses références : "*Je n'ai pas de leçons à recevoir des experts nationaux, nous connaissons très bien nos routes, on a beaucoup travaillé sur le terrain*", il ne veut pas accepter que les caractéristiques des routes ne sont pas modifiées par la vitesse. Le risque au niveau des voies de son département remises à 90 km/h sera replacé à leur niveau de 2017. Chaban-Delmas et Messmer ont réussi à inverser l'évolution de l'accidentalité, Mitterrand a maintenu le permis à points malgré des manifestations violentes sur les routes, Chirac a réussi sa réforme qui a permis de diviser par deux la mortalité, grâce à l'installation des radars. Ces décideurs avaient des valeurs comme références. Les références actuelles sont différentes, la mort et le handicap, la réduction des gaz à effets de serre, sont des événements accessoires.



Bilan 31/12/2020

