

Claude Got le 28 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.

2 – Accidentalité indéfinie

La définition des limites de vitesses maximales sur les routes a toujours été établie au niveau national dans le code de la route. Ce facteur important de protection contre la mort prématurée évitable et le handicap était intégré dans le domaine régalien de l'Etat. Les responsables locaux avaient la possibilité d'imposer des limites plus faibles, mais ne devaient pas accroître la vitesse maximale. Quand la vitesse en agglomération a été réduite de 60 à 50 km/h, une exception a été faite, dans des conditions définies, permettant de fixer la limite à 70 km/h (80 km/h pour le périphérique parisien, réduite ensuite à 70 km/h.)

Le nombre d'accidents mortels s'est accru pendant 3 années à partir de 2015, ce qui n'avait pas été observé depuis 1972. En 2018 le Premier Ministre a limité à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes ne séparant pas les sens de circulation, produisant une réduction de 331 tués au cours des 18 mois suivants. En janvier 2019, une bouffée de démagogie a dégradé l'organisation de ce gain. Un amendement à la loi d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019 a rendu possible le retour à 90 km/h. Ce sont les responsables locaux, en pratique les conseillers départementaux, qui adoptent la décision sous « *la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées* ». Après 11 mois d'usage de cette possibilité, le constat est le suivant :

- La loi fixe une condition concernant l'**accidentalité**. C'est un mot précis qui est apparu dans les dictionnaires à la fin du 19^{ème} siècle. Elle exprime ce qui concerne les accidents. Le terme d'**accidentologie** a été créé par des chercheurs en 1968 pour désigner la discipline qui développe les connaissances traitant des **accidents**. Le bon usage des mots définit la qualité du propos.
- L'accidentalité est un terme qui doit être suivi de mots précisant de quelle accidentalité on parle :
 - Toutes les formes d'accidents ?
 - La mortalité par kilomètres parcourus ?
 - La mortalité par kilomètres de voies ?
 - L'accroissement de la mortalité résultant du retour de la vitesse à 90 km/h ?
- Définir ce que l'on attend d'une étude d'accidentalité est une nécessité, elle impose :
 - De définir les méthodes qui seront mises en œuvre.
 - D'évaluer la qualité des résultats attendus, justifiant la décision.
- 32 responsables départementaux ont utilisé des méthodes et des résultats très variables.
- Plusieurs d'entre eux ont décidé de remonter des voies à 90 km/h sans produire d'arguments valides.
- Les kilomètres de voies remontées à 90 km/h au niveau d'un département varient de moins de 100 km à 4 000 km, ce qui élimine un objectif concernant l'accidentalité.

Conclusion : la loi sur l'accidentalité a utilisé un mot sans définir son usage. Les arrêtés ont confirmé l'absence de méthodes précises et de limites cohérentes et justifiées. Ce dispositif ridiculise la notion de la loi.

- Le département de l'Orne remonte 2046 km de voies à 90 km/h, il est au 5^{ème} rang dans la longueur des retours à 90 km/h
- Sa croissance du nombre de tués est la plus élevée de tous les départements au cours des 10 dernières années
- 5 départements ont dépassé une mortalité par million d'habitants de plus de 100 tués, la croissance de l'accidentalité de l'Orne lui a fait passer de 96 tués pour la période 2014/2018 à 103 en 2015/2019.
- 5 départements ont augmenté en 2019 leur nombre de retraits de points de permis. L'Orne est celui dont la croissance a été la plus importante (8,5%).