

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.

4 - Routes et Vitesse

Dans le conflit du retour à 90 km/h, l'absence de compréhension de la relation entre la vitesse et les routes a été à l'origine d'une confusion destructrice. Les deux notions sont indépendantes et l'on ne peut pas échanger l'une avec l'autre. Une route est une réalité physique, une fois construite elle peut vivre des dizaines d'années avec un entretien, sans changer son niveau de risque. Il est possible d'ajouter une voie, d'éloigner des arbres, ces choix techniques vont réduire l'accidentalité, ils ont donc une finalité de protection des usagers. Définir une vitesse maximale a une finalité associant le respect humain et le respect du climat, c'est un choix politique, donc humain, qui peut être modifié d'un jour à l'autre en fonction de l'attention portée à la réduction des risques.

Quand une bonne connaissance de l'accidentalité est établie et qu'une décision simple, précise, de la vitesse maximale est adoptée, il est impossible de revenir en arrière sans dommages. Les responsables départementaux abusent de la notion de « bonnes routes » qui pourraient être remises à 90 km/h sans dommages. Ils expriment une absence de formation élémentaire. Le département de l'Orne est devenu l'exemple de l'ignorance en matière de sécurité routière. Ce n'est pas par hasard si ce département a atteint le maximum de croissance de mortalité observée au cours des 10 dernières années. Dans le texte qui défend sa décision de remettre des voies à 90 km/h, une page contient en gros caractères l'affirmation suivante :

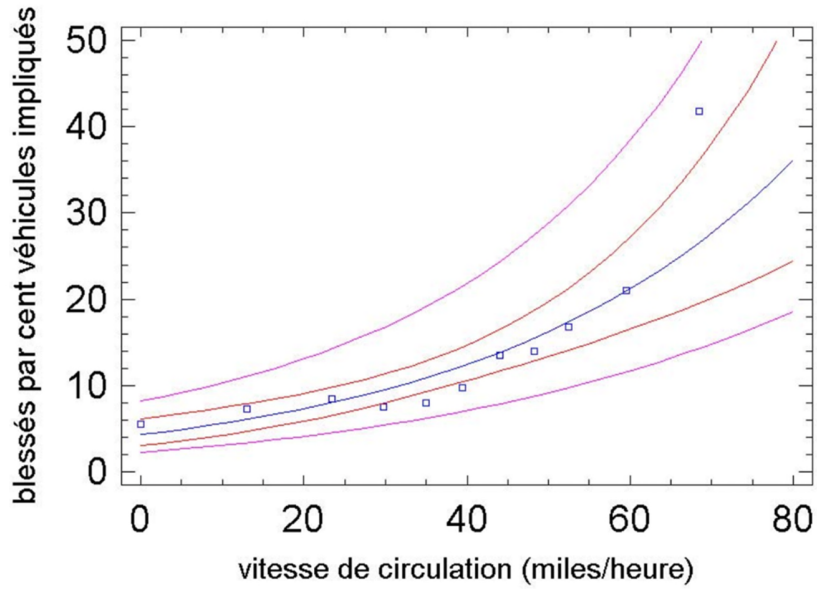
L'évaluation des risques - Des caractéristiques inchangées - Les caractéristiques des routes départementales n'ont pas été modifiées au moment du passage à 80 km/h. Elles ne font donc pas obstacle à un retour à 90 km/h.

Quand la vitesse a été réduite à 80 km/h, chaque voie avait son niveau de qualité allant de la perfection à une association de multiples facteurs de risque, et l'accidentalité a été réduite sur les ensembles de voies concernées. Remonter la vitesse à 90 remontera l'accidentalité au niveau de 2017. L'affirmation que des « caractéristiques inchangées » permettent de remonter la vitesse impliquerait une absence d'effets de la vitesse sur l'accidentalité. Ce qui est absurde.

Cette phrase des responsables de l'Orne est facile à caractériser, il s'agit d'un **retour à la case départ**. La réduction de l'accidentalité liée au Covid-19 sera temporaire et les responsables départementaux qui ont sélectionné les voies dont le niveau de sécurité était satisfaisant à leurs yeux n'échapperont pas à cette notion élémentaire : les « meilleures » de leurs routes retrouveront leurs caractéristiques de risque de 2017 avec la vitesse maximale à 90 km/h. Une réduction de vitesse réduit l'accidentalité et quand la voie qui en a bénéficié revient à la vitesse initiale, son risque d'accident remonte également à son niveau initial. Il sera rapidement possible d'évaluer la perte en vies humaines dans les départements qui ont fait le choix du retour à 90 km/h.

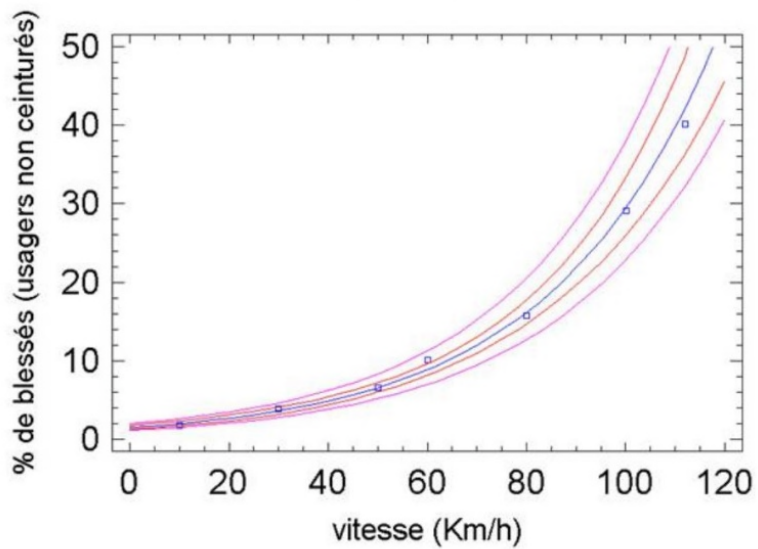
Les études visant à quantifier le rôle de la vitesse dans les accidents ont été initiées il y a plus de 50 ans. Solomon a établi aux Etats-Unis la relation entre vitesse et gravité des blessures de 10 000 accidents en 1958, puis à nouveau en 1964. Bohlin a précisé ces données en 1968 en comparant les risques liés à la vitesse, avec ou sans ceinture de sécurité. L'étude qui est devenue une référence est celle de Nilsson en 1982. Depuis cette date, une série de 115 études a suivi et leurs résultats sont très proches. Ils sont contestés par des personnes qui n'ont jamais lu ces publications. Le problème majeur dans la gestion de telles dérives est la transmission de l'état des connaissances. Les arrêtés produits par les responsables départementaux et examinés par les membres de leurs commissions départementales de la sécurité routière (CDSR) expriment une absence de formation accidentologique. Une loi qui ne dit rien de précis, suivie d'expertises d'incompétents, est un dispositif qui détruit la valeur d'une législation.

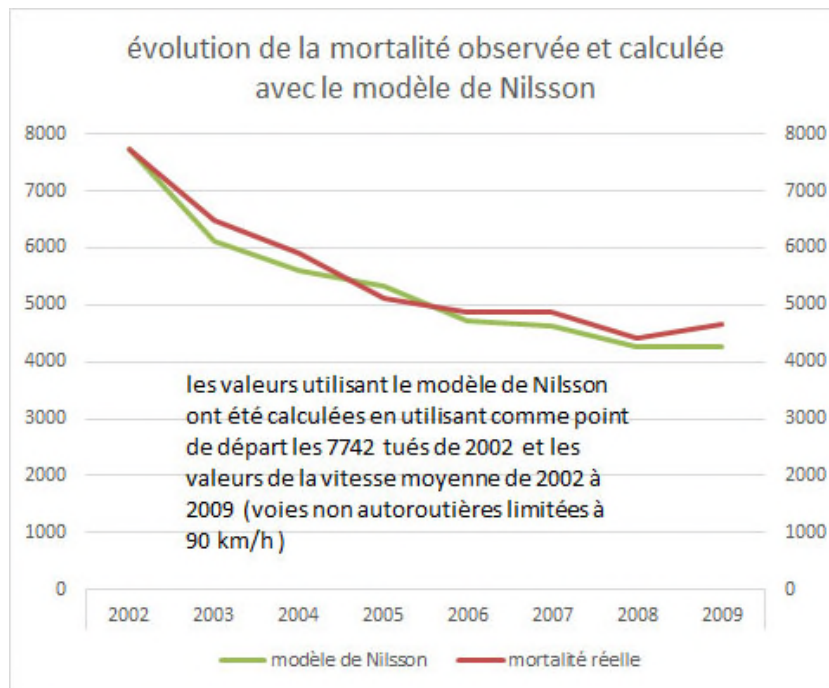
La fonction reproduite ci-dessous illustre le travail de Solomon. Les courbes expriment des intervalles de confiance.



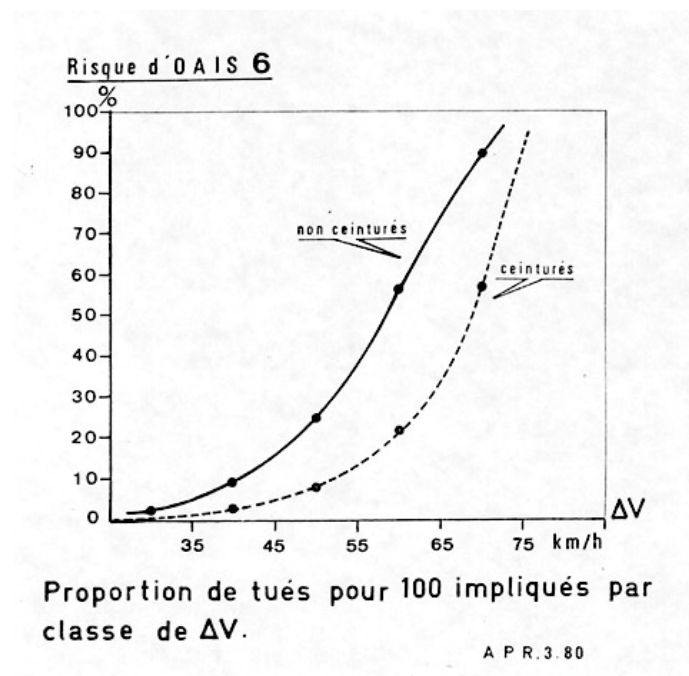
En Europe, l'étude de Bohlin, ingénieur de Volvo, a été publiée en 1968. Sa précision est en partie liée au fait que son étude qui a porté sur 28 000 accidents concernait uniquement des voitures de cette marque, les nombreux chocs expérimentaux réalisés par la firme facilitant l'interprétation des déformations.

Etude de Bohlin





La réforme de 2002 initiée par Jacques Chirac a été particulièrement utile pour illustrer la relation étroite entre une courbe décrivant la mortalité réelle et une autre courbe représentant la mortalité calculée utilisant le modèle de Nilsson.



L'association Peugeot-Renault, avec laquelle j'ai pu travailler à partir de 1972 dans une collaboration avec l'hôpital de Garches, avait défini cette relation entre le DeltaV et la mortalité dès l'année 1980. Le DeltaV n'est pas la vitesse de circulation, il utilise la variation de vitesse pendant le choc.