

Claude Got le 2 janvier 2021

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.

6 - : Densité de population et accidentalité.

Gérer la sécurité routière implique la connaissance d'un ensemble de bases relativement simples. A la différence d'une gestion comme celle du COVID-21, nous ne sommes pas dans la gestion d'une évolution imprévisible. Les notions importantes sont identifiées depuis des décennies.

Dans une situation plurifactorielle comme celle de la sécurité routière, il est important de comprendre la bonne place que l'on doit donner à chaque élément. Après avoir traité la vitesse et le trafic, il faut donner sa place aux facteurs qui se situent immédiatement en aval : la densité de population, le comportement humain, les véhicules et l'infrastructure.

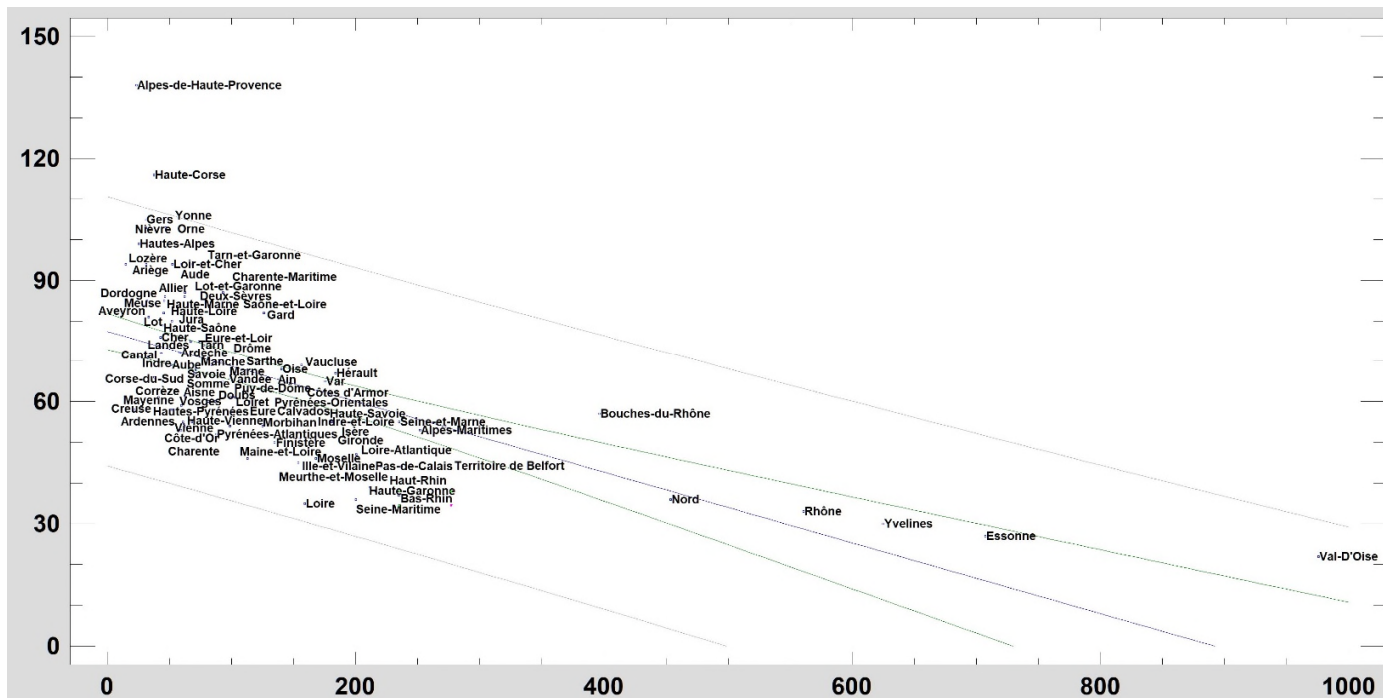
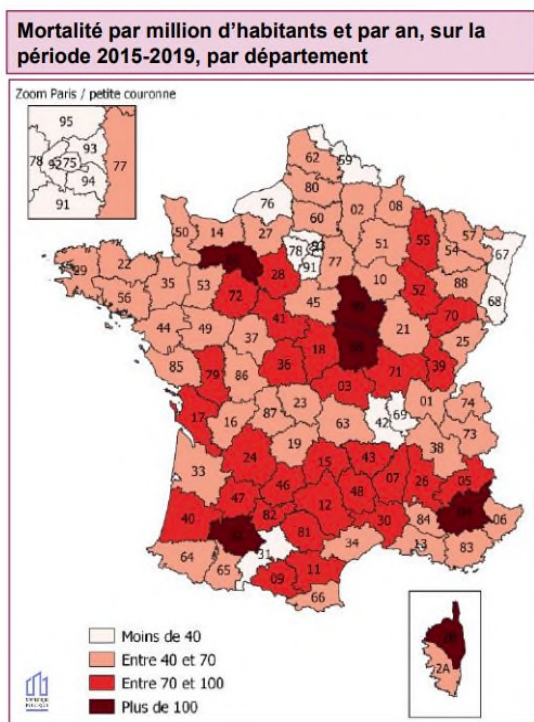
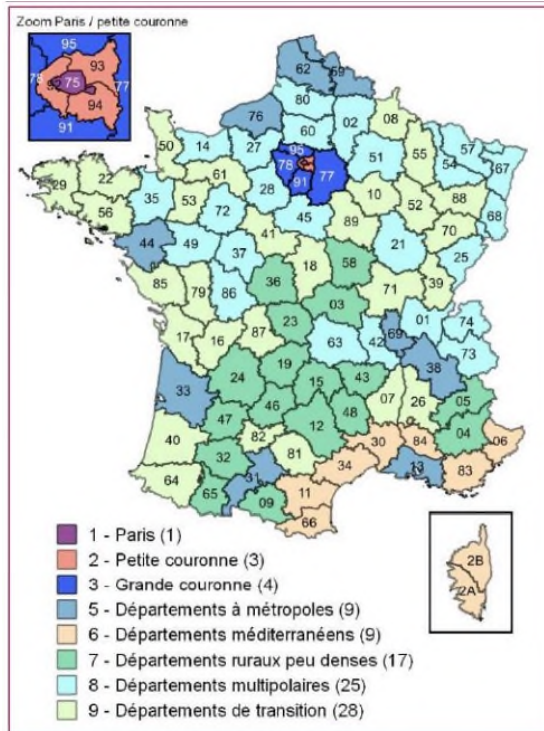
La densité de la population et sa relation avec l'accidentalité sont des éléments très importants dans la gestion de la sécurité routière. Chaque année, l'ONISR publie le nombre de personnes tuées au niveau des départements, en rapportant cette valeur au million d'habitants. Cette indication est l'argument le plus important pour exprimer l'importance de santé publique et le drame personnel associés à la mortalité, aux blessures graves et aux handicaps produits par les accidents de la route. Les variations de l'accidentalité départementale sont importantes. Dans le bilan de la période de 5 années (2015/2019), les Alpes de Haute-Provence ont eu une mortalité rapportée au million d'habitants de 138 tués et la Seine-Maritime de 36.

Les décideurs qui veulent remonter la vitesse maximale n'ont pas le courage de dire que la mort de quelques centaines d'usagers est acceptable pour gagner du temps. La prise en compte de la chaussée et de son infrastructure immédiate n'est pas suffisante, elle doit être située dans un environnement qui a de multiples facteurs d'influence (courbes, sorties de matériel agricole, forêt limitant la visibilité, maisons isolées).

Une étude approfondie des variations de l'accidentalité au niveau départemental définissant des « familles de départements » a été développée par le CETRA, associé à des experts aux pratiques complémentaires. Elle est accessible dans le bilan de sécurité routière de 2010 (pages 612 à 622). Des identifications plus limitées sont présentées dans les bilans actuels (bilan 2019 - page 29), elles distinguent 9 « familles de départements ».

Un comportement rationnel voudrait que les responsables départementaux accordent une priorité à leur bilan de mortalité annuelle complété par la production de moyennes de l'accidentalité mortelle sur une période de 5 années, ce n'est pas le cas. Les 32 responsables départementaux qui ont relevé des voies à 90 km/h se répartissent avec des taux de mortalité variables, avec une majorité de valeurs élevées. Parmi les dix plus atteints trois ont fait le choix d'un retour à 90, dont l'Orne qui a un bilan désastreux souligné par l'ONISR (« La sécurité routière en France - bilan de l'année 2019 de l'ONISR – page 28) : *« Entre les périodes 2010-2014 et 2015-2019, la mortalité par million d'habitants a diminué de - 9 % en Métropole. Ce taux a diminué plus fortement dans 50 départements, jusqu'à - 44 % en Lozère. Il est stable dans cinq départements, et en hausse dans vingt départements, jusqu'à + 24 % dans l'Orne. »*. Cette notion est importante, le responsable du département dont l'accidentalité a été la plus augmentée en France, quand on compare les périodes 2010-2014 et 2015-2019, est capable de contester l'efficacité de la réduction de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h en utilisant des effectifs très faibles qui ne permettent pas de produire des conclusions valides. Dans le classement des familles de départements, l'Orne est dans le groupe des départements de transition. Ce classement n'implique pas un défaut de qualité, mais un ensemble de caractéristiques justifiant une étude approfondie associant les méthodes complémentaires.

Les comportements profondément irrationnels que l'on peut observer dans de nombreux départements « pro-90 » mettent en évidence une forme de démagogie dangereuse, qui fait passer la perte moyenne d'une seconde au kilomètre parcouru comme une priorité, devant la mortalité et le handicap de plusieurs centaines d'usagers.



Les valeurs horizontales de 0 à 1000 représentent la densité d'habitants et les valeurs verticales la mortalité des départements rapportées au million d'habitants - Paris et les départements de la petite couronne ne sont pas représentés.