

Claude Got le 1^{er} janvier 2021

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

8 - Le gain de vies de 2019

Le bilan de l'accidentalité en 2017 a été de 3 339 tués (Paris et la petite couronne exclus). 2018 a été une année de transition avec un semestre à 90 et un autre à 80. 2019 a été l'unique année généralisant la limitation de vitesse à 80 km/h et la mortalité s'est abaissée à 3 128 tués. Le gain en vies humaines entre 2017 et 2019 a été de 211.

En 2018 le président de la République a annoncé le retour possible à 90 km/h à la demande des responsables départementaux. Un amendement à la loi sur les mobilités a concrétisé ce choix à partir de janvier 2020. Fin 2020, 32 départements étaient passés à l'acte dans le désordre, la proportion de voies remises à 90 km/h variant de 1% à 100%. Le bilan de l'accidentalité pour l'année 2019 a été publié en septembre 2020.

J'ai voulu voir si les 32 décideurs « pro-90 » avaient des comportements particuliers dans leur accidentalité de 2019, alors que leurs conditions de vitesse étaient identiques à celles des responsables départementaux qui maintenaient leurs routes à 80 km/h. Les départements ont des différences d'accidentalité importantes, liées notamment aux densités de population, aux différences géographiques, à la répartition des routes et aux longueurs d'autoroutes.

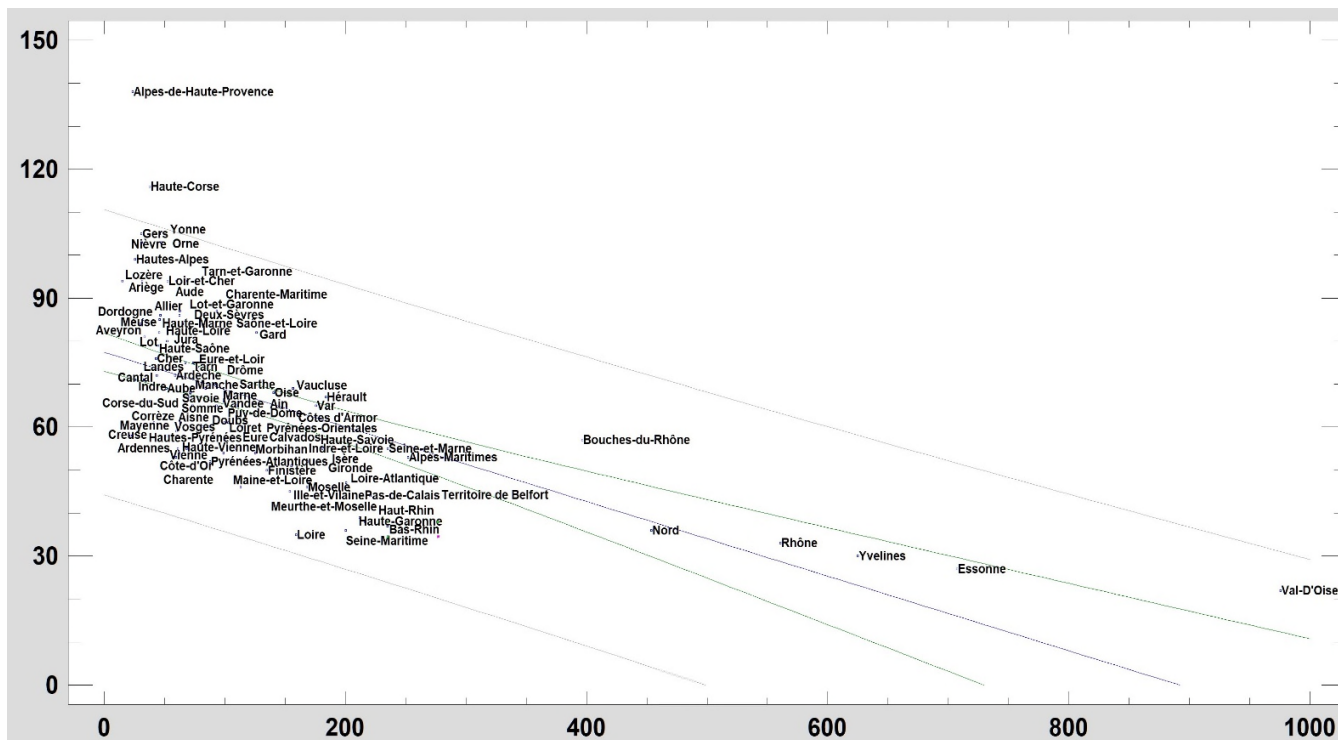
Cette curiosité a abouti à la découverte de différences qui dépassaient tout ce que je pouvais imaginer. La réduction de la mortalité était 3,6 fois plus importante dans le groupe des « pro-90 » que dans le groupe « pro-80 » ! Autrement dit, le ralentissement à 80 km/h en 2019 avait mis en évidence la puissance de réduction du risque de certains départements, qui étaient paradoxalement ceux qui exprimaient leur volonté de remonter à 90 km/h !

Dans le groupe des 60 « pro-80 » : le nombre de 2 370 tués en 2017 et 2 285 tués en 2019 signifie que 85 usagers ont conservé leur vie. La réduction de leur mortalité a été de **3,59 %**

Dans le groupe des 32 « pro 90 » : 969 tués en 2017 **et 843** tués en 2019 signifie que 126 usagers ont conservé leur vie. La réduction de la mortalité a été de **13%**

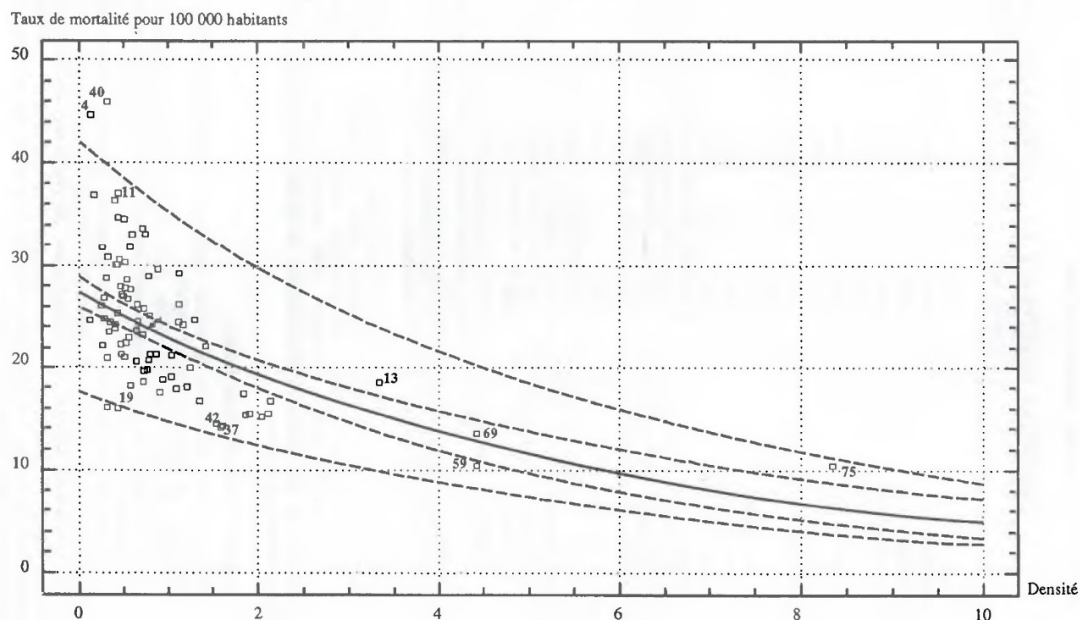
Cette division du risque par un facteur de 3,62 ne sera complètement éclaircie que par l'analyse de multiples éléments, chacun d'entre eux étant sensible à la variation de vitesse. Certains sont connus comme des facteurs protecteurs, par exemple la présence d'une population urbaine importante et dense. A l'opposé de ces faits qui expliquent l'efficacité relativement faible du passage à 80 km/h, des facteurs de risque particulièrement destructeurs ont été très sensibles aux effets favorables du passage à 80.

Involontairement, cette différence très importante des effets respectifs observés sur ces deux groupes va permettre une véritable expérimentation. Nous allons pouvoir constater si la fraction qui avait beaucoup plus gagné en protection en 2019 perd une partie de ce gain dans des proportions variables en fonction des types de voies remises à 90. Les perturbations créées par l'épidémie de COVID-19 vont réduire la mortalité des « pro-80 » comme des « pro-90 », mais dans des proportions différentes pendant l'année 2020 et surtout en 2021. Nous pourrions évaluer des différences de proportions entre ces groupes. C'est en 2022 que le bilan sera établi avec précision et que nous connaîtrons le nombre de victimes attribuables au retour à 90 km/h.



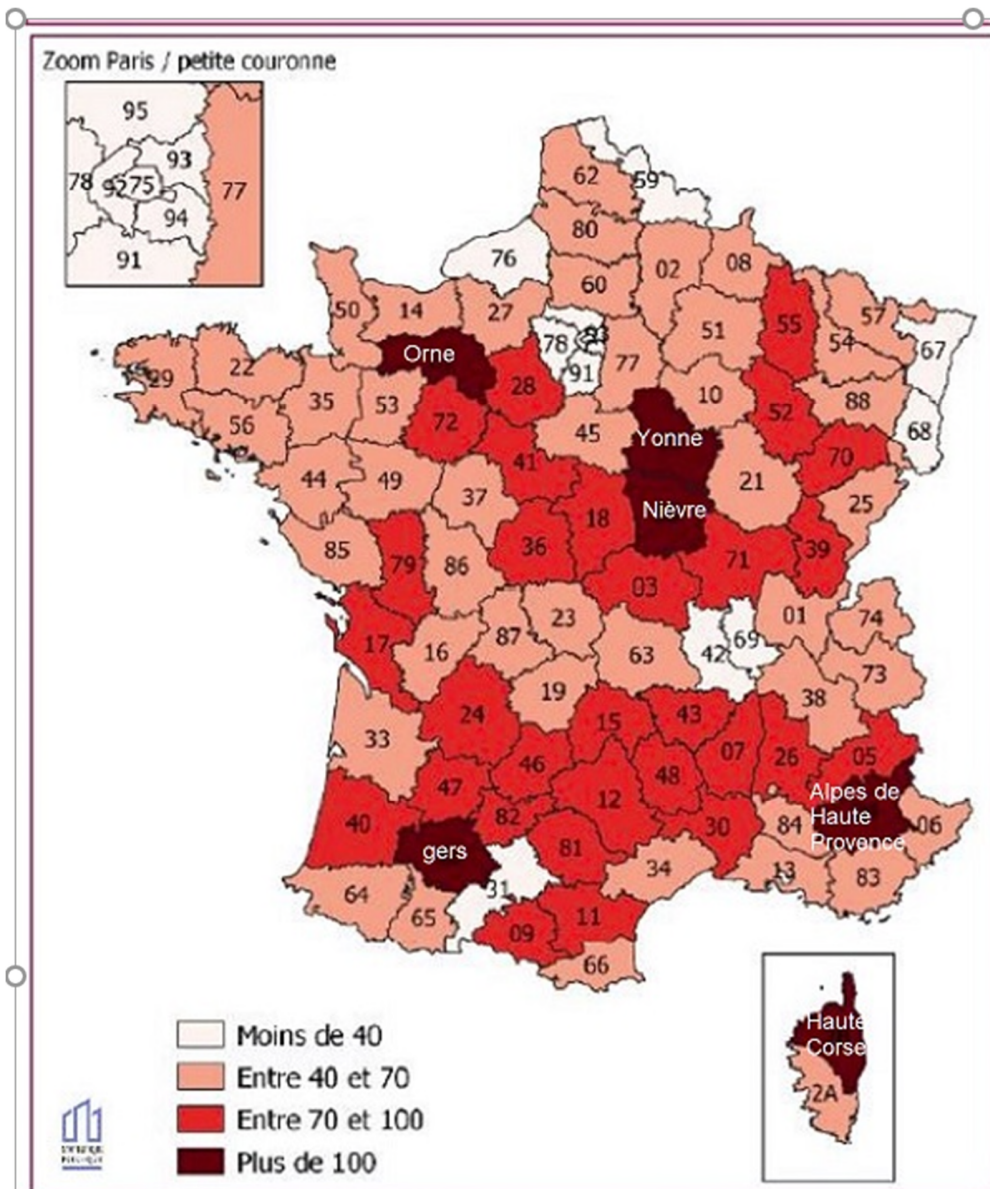
Relation entre la densité de population en abscisse et la mortalité en ordonnée (23,4 à 130 par million d'habitants et par an).

Graphique 27 — Lien entre le taux de mortalité départemental (incluant les usagers étrangers au département) et la densité de la population



Extrait du livre blanc de sécurité routière présenté au Premier Ministre

La documentation française - collection des rapports officiels – 1989



Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2015-2019, par département