

LIGUE CONTRE

LA VIOLENCE
ROUTIÈRE



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

LA VITESSE OU LA VIE ?



SOMMAIRE

La dégradation du 80 km/h.....	1
Les connaissances de base	2
Le choix de l'irrationnel	2
Comprendre le sens des mots	2
L'incohérence logique de la gestion du 80 km/h.....	3
Le rôle de l'infrastructure.....	5
Rôle du 80 km/h dans l'abaissement de la consommation de carburant.....	6
La conformité entre la Constitution et les textes réglementaires avec le retour à 90 km/h de certaines voies sur une partie des départements	6
Conclusions.....	7

LA DÉGRADATION DU 80 KM/H

Claude Got
31 juillet 2019

L'amendement qui introduit le droit de supprimer l'efficacité de la réduction à 80 km/h de la vitesse maximale sur des voies hors agglomération ne séparant pas les sens de circulation va accroître l'accidentalité.

« Art. L. 3221-4-1. – Le président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale peut fixer, pour les sections de routes hors agglomération relevant de sa compétence et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, une vitesse maximale autorisée supérieure de 10 km/h à celle prévue par le code de la route. **Cette décision prend 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** ».

Réduire à 80 km/h la vitesse maximale sur les routes où sont observés la majorité des accidents mortels était une bonne décision. La dégrader en créant la possibilité de remonter la vitesse à 90 km/h est une faute grave pour deux raisons :

- Imaginer que l'on peut fonder sur les caractéristiques d'une infrastructure le retour au 90 km/h sans accroître l'accidentalité est une hypothèse dépourvue de validité. L'accidentalité sur les voies choisies reviendra à son niveau antérieur. L'accroissement du nombre de morts sera proportionnel au nombre de kilomètres de voies remis à 90 km/h et à la mortalité au

kilomètre de voie observé à leur niveau avant la réforme. C'est un retour démagogique à la case départ sur une partie du réseau.

- Les effets de la réduction de la vitesse dans les émissions de gaz à effet de serre sont constamment sous-évalués. L'ADEME a estimé à 4 % la réduction de la consommation de carburant lors d'un passage de 90 à 80 km/h. Si le retour à 90 km/h concerne des voies à trafic important et aux infrastructures facilitant les vitesses élevées, la consommation de carburants va croître. Elle a été réduite de 1,5% pendant le semestre de janvier à juin 2019, et de 0,5 % en 2018. La consommation était croissante pendant les trois années précédant la réduction de la VMA à 80 km/h, alors que nous sommes engagés lors de la COP21 à réduire de 29 % la consommation de carburants routiers à l'échéance 2028, soit une réduction de 2,8 % par an.

Les décideurs qui reviendraient sur leur choix du 80 km/h de janvier 2018 exprimeraient l'acceptation de la croissance de l'accidentalité et le caractère purement verbal de leur engagement à réduire la production de gaz à effet de serre sur les routes, définie en 2015. Il y a des moments clés dans l'évolution d'une situation. La démagogie et la passivité deviennent brutalement inacceptables. Nous y sommes.

Les connaissances de base

La mortalité produite par les accidents quand on parcourt un kilomètre a été divisée par 18 depuis 1960. Malgré ce succès exceptionnel, l'accident de la route demeure la première cause de mort des jeunes adultes. L'évolution est caractérisée par des gains réguliers et progressifs concernant la sécurité des voitures et la sécurité des voies, associés à des gains obtenus dans des délais courts par des décisions réglementaires efficaces modifiant la vitesse de circulation.

Depuis l'inversion de la mortalité de 1972/1973, nous avons pu constater l'efficacité des réductions de la vitesse et la faible influence sur les usagers de nouvelles règles ou de recommandations concernant d'autres facteurs de risque, notamment la consommation d'alcool ou de stupéfiants, l'usage des téléphones mobiles, la prévention des accidents produits par la fatigue et l'endormissement.

Les réformes concernant la vitesse ont mis en évidence l'importance de la fréquence des contrôles, qui est liée aux conditions de leur mise en œuvre. Nous pouvons passer plusieurs fois par jour devant des radars automatiques pendant une année, alors que nous aurons à souffler dans un éthylotest une fois tous les 4 ou 5 ans. Après un succès très important de la réforme de 2002/2003, l'efficacité des radars automatiques et des contrôles de vitesse en bordure de route par des gendarmes et des policiers a été diminuée par le développement des avertisseurs des radars et la signalisation des contrôles. Cette évolution a contribué à interrompre la réduction de la mortalité en 2014.

Dans la période récente, l'efficacité du dispositif de contrôle de la vitesse a été à nouveau altérée par de nouveaux facteurs :

- la dégradation de radars automatiques, qui se poursuit et qui se poursuivra,
- la lenteur de la mise en œuvre sous-traitée des radars automatiques embarqués dans des véhicules banalisés se déplaçant dans le flux de circulation,
- la faible disponibilité des forces de l'ordre pour utiliser les radars embarqués disponibles depuis 2013.

Malgré ces facteurs défavorables, Il est très important de remarquer :

- l'efficacité de la limitation de vitesse à 80 km/h. Elle a réduit la mortalité. Comme on a pu le constater à de multiples reprises, notamment lors de l'annonce de la réforme de décembre 2002, l'amélioration s'est produite dès l'annonce de la mesure, six mois avant sa mise en œuvre. Cette réaction immédiate exprime la crédibilité d'une mesure,
- la consommation de carburant s'est réduite au cours des deux dernières années. 1 % de réduction représente une économie de 100 000 tonnes.

Il est indispensable :

- de maintenir inchangée la limitation à 80 km/h pour sauver de 300 à 400 vies,
- de développer et de diffuser les données concernant la consommation des véhicules en fonction de la vitesse de circulation dans les différents rapports de boîte de vitesse,
- de mesurer les vitesses de circulation au niveau des voies, dans des conditions de « voies libres » (absence d'intersection, de courbes ou déclivités limitant la visibilité, et de véhicules roulant à une vitesse inférieure). Ces mesures mettent en évidence la contribution favorable du 80 km/h et défavorable des excès de vitesse à la réduction de la consommation de carburant. (2/3 des usagers dépassent la limite de 80 km/h sur les voies « libres»). L'ADEME a évalué à 4 % la réduction de la consommation de carburant qui serait produite par le passage de 90 à 80 km/h sur les voies non autoroutières et à 14 % sur les autoroutes avec une vitesse réduite de 130 à 120 km/h. Elle doit produire les courbes de mesures de consommations réelles en fonction de la vitesse des véhicules les plus vendus, et détailler la part des excès de vitesse dans la consommation. Légiférer sur le retour à 90 km/h sur certaines voies sans évaluer les vitesses réelles de circulation sur ces voies et sans disposer des courbes de consommation en fonction de leur vitesse serait un comportement irresponsable exprimant la volonté de masquer la réalité.

Le choix de l'irrationnel

Produire un amendement inapplicable si l'on respecte le sens des mots et tenter de le sauver par un contre sens est un comportement qui atteint un niveau d'absurdité relevant du déni de réalité.

Les voies les plus utilisées sont celles qui ont bénéficié d'aménagements incitant à dépasser la vitesse autorisée. Un trafic et une vitesse élevés sont les deux facteurs dominants qui déterminent l'accidentalité sur les routes ne séparant pas les sens de circulation. Utiliser des caractéristiques de l'infrastructure pour justifier le retour à 90 km/h n'aura aucune influence favorable sur l'accidentalité observée au niveau de ces voies. Elle reviendra au niveau observé en 2017 avant la mise en œuvre du 80 km/h, sur une infrastructure inchangée. La France n'a pas géré efficacement les obstacles verticaux, faute d'avoir mis en œuvre de façon exhaustive les méthodes d'expertise des risques au niveau des voies.

Si l'amendement est conservé, les usagers seront exposés à des risques variables suivant les choix départementaux. La Constitution définit dans son article 75 les domaines qui relèvent de l'État. Elle rend possible des adaptations au niveau des départements « *tenant aux caractéristiques et contraintes particulières de ces collectivités* » en précisant que « *Ces règles ne peuvent porter sur [...] la sécurité* ».

Une telle situation impose de maintenir le 80 km/h jusqu'à l'achèvement de l'évaluation de 2 ans, définie initialement par le Gouvernement. Ce délai est indispensable pour :

- Obtenir de l'ADEME les courbes de consommation sur les différents rapports de boîtes de vitesse en fonction de la vitesse, d'une cinquantaine de voitures à essence ou diesel les plus vendues,
- Évaluer l'impact du 80 km/h sur les consommations de carburant dans les conditions de voies libres hors agglomération,
- Obtenir des départements les données indispensables pour évaluer les facteurs de risque liés à la vitesse et au trafic :
 - Cartes de l'accidentalité sur une durée longue,
 - Cartes récentes du trafic au niveau des voies,
 - Tableaux des vitesses sur les voies supportant un trafic élevé quand la circulation est « libre »,
 - Données produites par les études « Sures » dans chaque département.

Comprendre le sens des mots

La commission paritaire n'ayant pas trouvé un accord sur plusieurs points de la loi sur les mobilités, elle reviendra devant le Parlement. La rédaction de l'amendement sur la vitesse ne peut que réactiver le conflit initié il y a 18 mois. Il est fondé sur la notion d'**accidentalité** : « *Cette décision prend 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* ».

L'objectif du Premier ministre a été de réduire l'accidentalité sur les routes, après une croissance de la mortalité de 3 260 en janvier 2014 à 3 529 en juin 2017, au moment de l'alternance présidentielle. L'objectif principal est dépourvu d'ambiguïté, il faut sauver des vies. Un objectif associé très important a été défini par le président de la République qui a indiqué le 6 septembre 2018 à Luxembourg : « *La vitesse à 80 km/h en France, c'est sans doute l'une des principales mesures écologiques. Personne ne la regarde comme ça, mais c'est la réalité ! Tout le monde dit c'est terrible, c'est ennuyeux. Oui, mais la réalité, c'est qu'on émet beaucoup moins quand on est à 80* ».

L'**accident** est un événement dommageable, imprévu, aléatoire et soudain.

L'**accidentologie** est la discipline qui étudie les accidents. Cette dénomination a été créée en mai 1968 par l'ONSER (Organisme national de sécurité routière).

Un **danger** est un facteur identifié de dommage (exemple : attention virage dangereux).

Un **risque** est une probabilité de dommage quand on s'expose à un danger.

L'**accidentalité** caractérise les faits observés dans les études accidentologiques, notamment leur nature et leur fréquence. Les exemples d'usage de ce terme sont nombreux. L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière publie chaque année le « *bilan de l'accidentalité routière en France* ». Une phrase telle que : « *Il résulte du transfert d'une partie des routes nationales aux conseils généraux une imprécision sur l'accidentalité et les parcours sur les routes nationales et départementales en 2006* » exprime la reconnaissance de l'insuffisance de gestion de la sécurité routière après la dévolution de la majorité du réseau national aux départements, exploitant la quantification du nombre d'accidents en fonction du trafic.

Comme la criminologie étudie les crimes et quantifie la criminalité, l'accidentologie est **la discipline qui étudie les accidents et quantifie l'accidentalité**.

La mesure n° 5 du Comité interministériel de sécurité routière du 9 janvier 2018 qui définit la limitation de la vitesse maximale à 80 km/h sur le réseau hors agglomération sans séparation des sens de circulation indique que « *Il est instauré une clause de rendez-vous au 1^{er} juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette mesure* ».

L'amendement introduit par l'Assemblée nationale va exiger des commissions départementales de sécurité routière de produire un avis fondé sur l'accidentalité, sans attendre les résultats de l'évaluation qui s'achèvera le 30 juin 2020. Les présidents de départements ne seront pas obligés de suivre l'avis de la commission.

Il faut utiliser **les bases du raisonnement accidentologique et les termes utilisés par l'amendement** pour comprendre les implications de ce texte.

- Il n'y a que deux facteurs qui agissent constamment sur l'accidentalité observée au niveau d'une voie : le trafic et la vitesse (il ne s'agit pas de la vitesse dépassant la vitesse maximale autorisée, mais de la moyenne de l'ensemble des vitesses de circulation).

- La vitesse moyenne a un effet sur l'accidentalité mortelle qui suit une fonction puissance proche de 4 (exemple : le passage de la vitesse réelle moyenne de 80 km/h à 75 km/h réduit la mortalité de 23 %)
- Pour une année donnée, l'évolution de l'accidentalité attribuable au trafic est directement proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus. La croissance actuelle est faible, (+ 1,5 % par an au cours des cinq dernières années), mais elle continue à accroître l'accidentalité.
- Quelle que soit la qualité d'une infrastructure, la diminution de la vitesse de circulation réduit l'accidentalité.
- L'amélioration des infrastructures a fait disparaître de nombreuses zones d'accumulations d'accidents.
- Les comportements humains inadaptés sont à l'origine de la majorité des accidents (alcool, fatigue, téléphone, drogues, inattention...) et ils se répartissent de façon aléatoire sur l'ensemble des infrastructures.

Le principe établi dans l'amendement est de fonder les recommandations **sur la base d'une étude d'accidentalité**. Il ne s'agit pas d'énumérer des propositions n'appartenant pas au domaine de la vitesse, qui seraient capables de réduire l'accidentalité. Botter en touche en réclamant une action efficace sur la protection des obstacles verticaux, ou la recherche systématique d'une conversation téléphonique en cas d'accident n'aurait aucune pertinence. Si ces mesures étaient associées à la réduction de la vitesse maximale qui a été produite, le gain en vies humaines épargnées serait encore plus important, mais la proposition serait alors dépourvue de relation avec le retour de vitesses maximales à 90 km/h. Quand on envisage de créer des séparations sur les routes limitées à 80 km/h pour pouvoir les remonter à 90 km/h, la proposition est évidemment pertinente puisqu'il s'agit d'un retour au principe de la réforme, mais ce retour à la case départ sur certaines voies sera long et coûteux.

L'INCOHÉRENCE LOGIQUE DE LA GESTION DU 80 KM/H

L'accidentalité est le critère utilisé depuis le début de ce projet :

- Dans une décision du CISR de janvier 2018, appliquée à partir du 1^{er} juillet 2018, le Gouvernement a décidé de réduire à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les réseaux hors agglomération ne séparant pas les sens de circulation. « *Il est instauré une clause de rendez-vous au 1^{er} juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette mesure.* »
- Dans un amendement adopté le 6 juin 2019 par l'Assemblée nationale, avec un avis favorable du gouvernement, les présidents des commissions départementales de la sécurité routière pourront fixer à nouveau à 90 km/h la vitesse maximale autorisée sur des voies sans séparation des sens de circulation, « *sur la base d'une étude d'accidentalité.* »

L'amendement des députés est dépourvu d'ambiguïté, **mais il implique l'impossibilité pour la commission de sécurité routière départementale de donner un autre avis que le maintien des vitesses à 80 km/h, l'augmentation de la vitesse produisant constamment un accroissement de l'accidentalité, quelle que soit la qualité de l'infrastructure**. Il sera intéressant de constater les différences de conclusions au niveau de ces commissions, elles exprimeraient l'absence de cohérence du dispositif, l'accroissement de la vitesse et donc de l'accidentalité serait accepté dans un département et refusé dans un autre.

Dans la communauté scientifique, il n'y a pas la moindre contestation du rôle de l'intervention de la vitesse dans les accidents. Les discussions actuelles se limitent au choix des indicateurs qui prédisent au mieux le niveau de risque qui lui est lié. Deux citations expriment le consensus des accidentologues sur le caractère général du risque lié à la vitesse.

- Contribution de l'IFSTTAR à la mission parlementaire de 2011 sur les causes des accidents : « *Il est fondé de considérer que tous les autres facteurs réputés constituer des "causes" d'accidents ne sont que des facteurs aggravants qui, pour une vitesse donnée, décalent la relation vitesse/risque d'accident vers des risques plus élevés* ».
- Propos de Rune Elvik, qui est un spécialiste de la relation entre vitesse et accidents : « *Speed is a risk factor for absolutely all accidents, ranging from the smallest fender-bender to fatal accidents.* » (la vitesse est un facteur de risque pour absolument tous les accidents, allant de la plus minime déformation de pare-chocs aux accidents mortels).

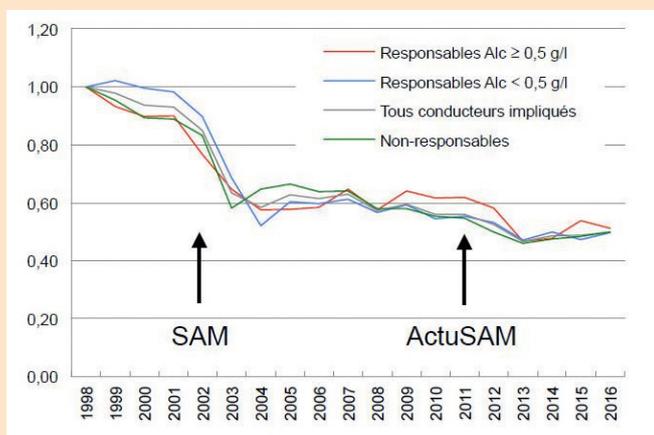
Cette affirmation n'infirme pas le rôle des nombreux facteurs contribuant à la production et à la gravité des accidents, mais elle établit l'influence constante du trafic et de la vitesse.

La réduction de l'accidentalité produite par l'abaissement de la vitesse est quantifiée depuis des décennies. En France, la diminution à 90 km/h de la vitesse maximale hors agglomération en décembre 1977 a fait passer l'accidentalité de 17 022 dans les 12 mois se terminant en novembre à 14 450 en décembre 1974. Quand la réforme associant une faible tolérance des excès de vitesse à la mise en service de radars automatiques a réduit les vitesses de circulation, la mortalité a été abaissée de 7 988 de décembre 2002 à 5 592 en décembre 2004. La vitesse moyenne des voitures a été réduite de 89,5 km/h en 2002 à 85 km/h en 2004.

La réforme de 2002 a mis en évidence une fois de plus l'importance d'un facteur de risque tel que la vitesse, qui agit constamment dans la production d'accidents et modifie le nombre d'accidents imputables à d'autres facteurs de risque. La conduite sous l'influence de l'alcool est très stable depuis

des décennies, et la proportion d'accidents mortels avec une alcoolémie dépassant le taux légal est proche de 30 %. Si les vitesses sont plus basses, le risque d'accident d'un usager sous l'influence de l'alcool est plus faible et si l'accident survient, la fréquence des blessures et leur gravité seront moins fréquentes. Une étude accidentologique approfondie des accidents mortels sous l'influence de l'alcool et des stupéfiants (étude SAM), dirigée par Bernard Laumon, a mis en évidence la réduction dans des proportions identiques de différents critères caractérisant des situations observées. La réduction de l'accidentalité sous l'influence de l'alcool a évolué dans les mêmes proportions que l'accidentalité sans alcool. Il n'y avait pas non plus de différence entre l'accidentalité des conducteurs responsables d'un accident et l'accidentalité de l'ensemble des usagers impliqués dans un accident. Quand un usager perd le contrôle de son véhicule et heurte un autre véhicule venant en sens inverse, le risque sera réduit dans les mêmes proportions pour l'un ou l'autre des usagers concernés si les vitesses sont plus faibles.

Figure 1 – Évolution du nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel selon leur alcoolémie et leur responsabilité ou non (source : BAAC, base 1,00 en 1998)



Le rôle de l'infrastructure

Remonter à 90 km/h la vitesse maximale sur une partie des voies actuellement limitées à 80 km/h en justifiant cette décision par une étude d'accidentalité est impossible. Augmenter une vitesse de circulation accroît constamment l'accidentalité, indépendamment de la qualité de la voie, de l'autoroute au plus petit chemin vicinal.

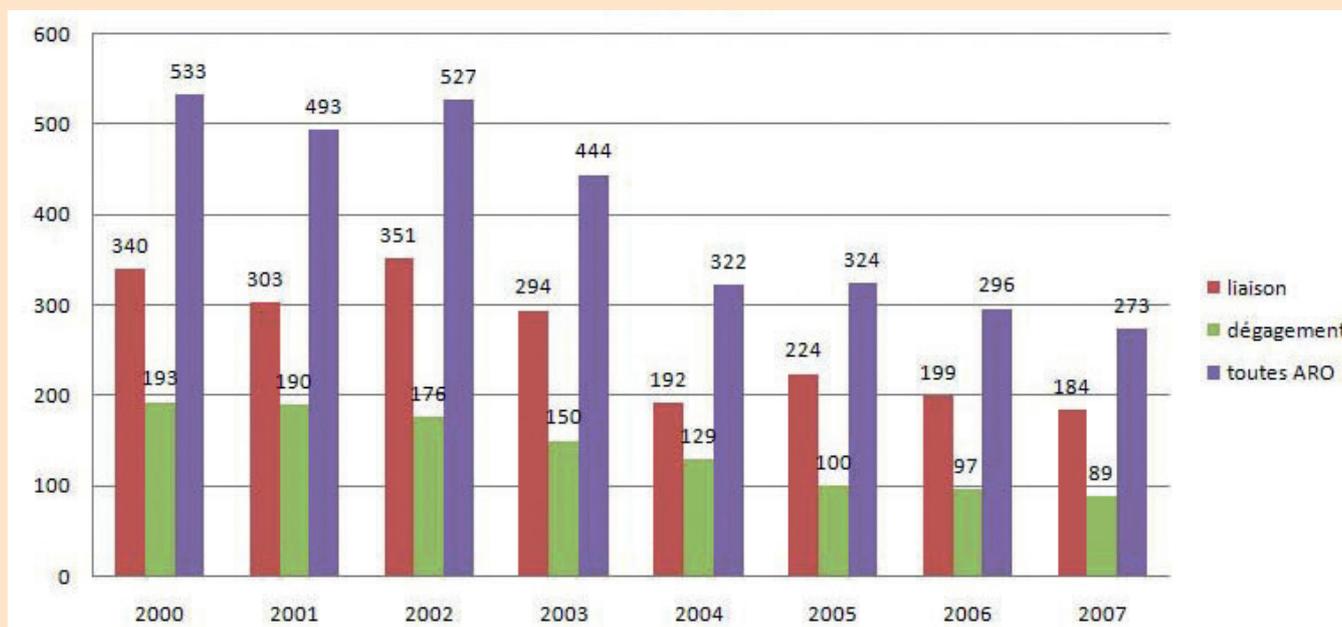
Envisager de faire intervenir la qualité de l'infrastructure pour justifier le retour à 90 km/h de la vitesse maximale sur certaines voies est un contre-sens évident. Le résultat sera le retour de ces voies au niveau d'accidentalité observé avant l'abaissement à 80 km/h. La différence entre la somme des accidents observés en 2017 sur l'ensemble de ces voies que l'on veut privilégier et la somme des accidents observés sur ces voies de juillet 2018 à juillet 2019 exprimera le nombre d'accidents imputables à ce retour en arrière.

La réforme de 2002/2003 a agi sur les vitesses de circulation en accroissant le respect des règles (faible tolérance des excès de vitesse, suppression des indulgences abusives, installation de radars automatiques) et la mortalité a été diminuée sur tous les types de voies. Les autoroutes ont des caractéristiques qui procurent une sécurité maximale au kilomètre parcouru du fait de la séparation des sens de circulation et de l'absence d'intersections. La mortalité à leur niveau s'est réduite de 527 en 2002 à 322 en 2004 et cette évolution favorable a été identique en proportion aux progrès observés sur les voies qui n'ont pas les mêmes protections. Il ne faut pas confondre la mortalité au kilomètre parcouru et au kilomètre de voie. L'accidentalité sur les autoroutes était stationnaire dans les années qui précédaient la réforme de 2003, elle s'est effondrée en 2 ans quand la tolérance des excès de vitesse a été réduite.

La qualité d'une infrastructure influe sur l'accidentalité, mais l'identification de cette qualité n'améliorera pas les résultats existants quand la limite était à 90 km/h. Il y aura toujours des facteurs de risque liés aux comportements humains qui seront majorés par la vitesse sur les voies où le 90 km/h sera à nouveau autorisé. Les inventeurs de ce processus absurde ne veulent pas comprendre :

- que l'association vitesse-traffic détermine le nombre d'accidents mortels par km de voie,

Mortalité sur les autoroutes 2000 - 2007



- que la densité de la circulation accroît le risque de collisions frontales,
- que les « belles voies », larges, droites, au macadam impeccable, supportant un trafic, élevé sont celles sur lesquelles les excès de vitesse sont les plus importants et les accidents mortels au kilomètre de voies les plus nombreux (50 % des tués sur 15 % des longueurs de voies),
- que ce sont sur ces voies que les consommations de carburants hors agglomération sont les plus élevées.

Si l'amendement était voté définitivement en l'état, aucune voie ne pourrait être remise à 90 km/h avec un décret motivé concluant à une possible réduction de l'accidentalité. La seule motivation possible des présidents de département serait : « pour gagner 1 à 2 secondes par kilomètre parcouru notre décision est de remonter à 90 km/h un certain nombre de voies, en acceptant l'accroissement de l'accidentalité au niveau observé quand la vitesse maximale autorisée était de 90 km/h sur ces voies ».

Rôle du 80 km/h dans l'abaissement de la consommation de carburant

La COP21 a exprimé une fois de plus la nécessité de réduire la production de gaz à effet de serre. Lors de la réunion finale, des centaines de participants pleuraient de joie après avoir montré leur détermination et leur courage politique. Les années suivantes ont montré la différence entre les discours et le passage à l'acte. Notre inaptitude à gérer le problème le plus grave auquel l'humanité a été confrontée est une évidence.

Pendant l'ensemble des 5 ans du gouvernement de Lionel Jospin, l'objectif annoncé était une réduction de 50 % de la mortalité, elle n'a été que de 2,2 %. Elisabeth Borne était la conseillère transport du Premier ministre. De janvier 2014 à décembre 2015 l'accidentalité s'est accrue de 3 260 à 3 461, alors que Ségolène Royal était ministre de l'écologie et Elisabeth Borne sa directrice de cabinet. L'usage de la notion d'écologie punitive est un refus des contraintes indispensables pour réduire le facteur principal de production de gaz à effet de serre. Tant que nos décideurs auront la peur de déplaire, la lutte contre le réchauffement climatique demeurera verbale. Leur choix du début septembre à l'Assemblée nationale sera le test exprimant leur changement d'attitude et le choix de l'écologie. Il est également possible que des élus portent le problème devant le Conseil constitutionnel ; ce serait la méthode la plus simple pour sortir le gouvernement de cette impasse.

Après les 39 pages et les 29 articles du texte global de la COP21, un second texte avait défini les engagements de la France. L'un d'entre eux concernait les transports : « **Réduction de 29 % des émissions dans le secteur des transports sur la période 2015-2028** : amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (véhicule consommant 2 l /100 km), développement des véhicules propres (voiture électrique, biocarburants, ...) : »

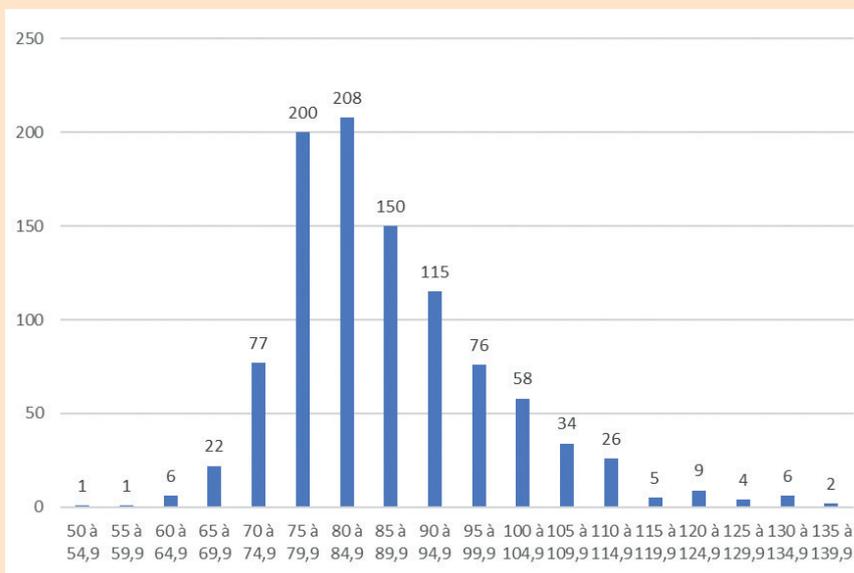
Il faut lire ensuite la masse impressionnante de textes optimistes accompagnant cet événement, notamment les pages réunies dans la partie <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/programme-objectif-co2> et présentées de la façon suivante : « **Dans le cadre de la conférence internationale pour le climat (COP 21) qui s'est tenue à Paris fin 2015, la France s'est engagée à réduire les émissions de GES dans les transports de 29 % sur la période 2015-2028** ». La référence aux GES (gaz à effet de serre) est explicite, il ne s'agit pas d'un engagement concernant les polluants. « *Mis en place en janvier 2016 par le ministère chargé des transports et l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), le programme "Objectif CO₂" vise à fournir aux entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs des outils permettant d'améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la consommation de carburant* ».

Notre engagement portait sur 13 ans. La réduction en proportion constante annuelle devait donc être de 2,8 % par an.

- En 2015 la consommation de carburant routier s'était accrue de 0,9 % par rapport à l'année 2014 d'après l'UFIP (Union Française des Industries Pétrolières).
- En 2016 : + 0,4 %.
- En 2017 : + 0,5 %.
- **En 2018 : - 0,5 %** en tenant compte de la correction introduite par l'UFIP qui a indiqué que : « *Les événements sociaux du mois de décembre se sont traduits par une très forte baisse de la consommation de carburants routiers. En excluant l'impact de cet événement exceptionnel, les ventes de produits pétroliers ont baissé de 1,5 % au cours de l'année 2018 dont 1 % lié à l'érosion des ventes dans les zones frontalières compte tenu de l'augmentation des taxes au premier janvier 2018* ».
- **Au premier semestre 2019, la réduction a été de 1,5 %.**

Le retour à 90 km/h de la vitesse maximale hors agglomération sur les voies ne séparant pas les sens de circulation aurait un effet particulièrement défavorable sur la consommation de carburant pour deux raisons :

1 000 mesures, 3 RD des Yvelines, VMA à 80 km/h, de jour, début d'après-midi voies libres, sans virage, sans intersection, sans dénivelée limitant la vue



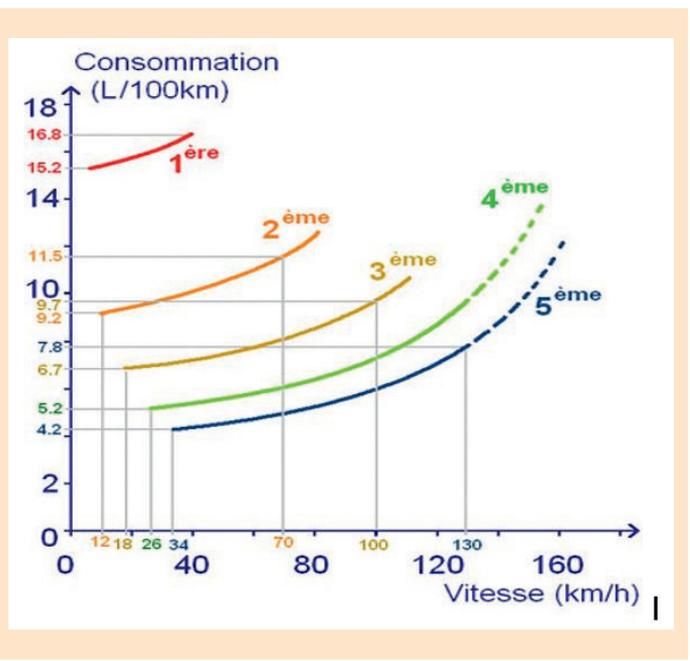
- Ce sont les voies qui supportent les trafics les plus élevés qui ont bénéficié d'aménagements facilitant la circulation, et ce sont ces voies que des responsables locaux souhaitent remettre à 90 km/h.
- Les caractéristiques de ces voies facilitent également les vitesses élevées, et c'est à leur niveau que le dépassement des limites autorisées est le plus fréquent.

Dans les carences des évaluations des vitesses, l'insuffisance de documentation des vitesses au niveau des voies est notoire. Le besoin de ce type de connaissance est reconnu depuis des décennies. Connaître au niveau de responsabilité adapté l'évolution du facteur le plus important dans les déterminants de l'accidentalité est indispensable pour assurer une bonne gestion des moyens mis en œuvre. Le 28 août 1997 le sénateur Hamel a obtenu en réponse à sa question sur le bilan de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, une énumération d'activités indiquant notamment : « *C'est ainsi que l'observatoire a œuvré pour développer le logiciel de traitement des données locales d'accidents Concerto, pour lancer le programme Fa-Vibrato de recueil de données automatiques sur les vitesses à partir des stations de comptages Siredo* ». Vingt ans plus tard le projet n'a toujours pas abouti et nous n'avons pas de connaissance précise des valeurs de trafic et de vitesse des voies supportant les trafics les plus importants.

Pour connaître ces variations de vitesse au niveau des voies, j'ai pratiqué des chronométrages sur des segments de voies. C'est une procédure précise et peu onéreuse. L'histogramme ci-dessous a été établi au cours du second semestre 2018 sur trois routes des Yvelines, dans les conditions de voies libres (*free flow* des anglo-saxons) qui permettent de connaître les choix individuels des usagers en l'absence d'autres véhicules imposant de ralentir ou de caractéristiques de l'infrastructure justifiant un ralentissement.

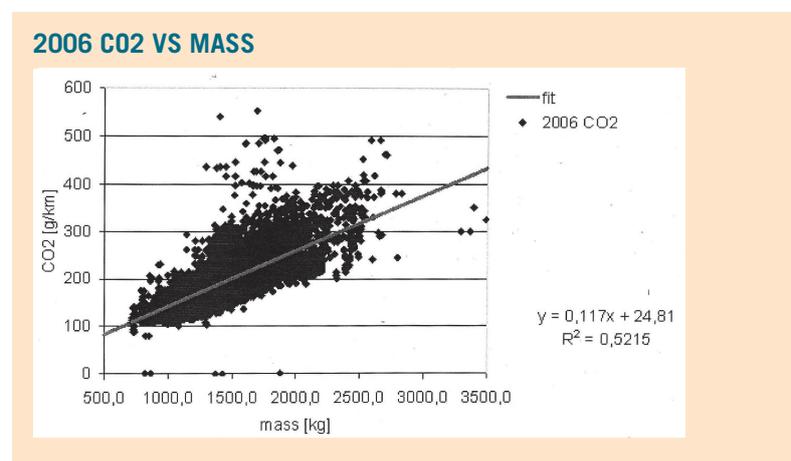
Le respect strict de la vitesse maximale représente moins du 1/3 des vitesses mesurées. Si l'on inclut les vitesses de 80 à 85 km/h, la proportion est proche de 50 %. Ce dépassement très important exprime l'impunité des usagers qui utilisent des techniques les avertissant des radars, mais également des contrôles de police et de gendarmerie en bordure des routes.

Les graphiques illustrant l'évolution de la consommation de carburant en fonction des rapports de boîtes permettent d'évaluer l'accroissement de cette consommation entre 80 et 100 km/h. D'après mes mesures, elle est proche de 12 %.



Nous savons que le caractère contraint de l'usage de leur voiture par la majorité des usagers ne permet pas de tenter de réduire le trafic par l'accroissement du coût des carburants. À l'opposé, une action sur la vitesse hors-agglomération associée à la fois la réduction de l'émission des gaz à effet de serre et des dépenses de carburant. L'ADEME a évalué la réduction de la consommation à 4 % entre 80 et 90 km/h, soit 400 000 tonnes d'économie. Elle serait de 600 000 tonnes si la vitesse sur autoroute était réduite de 130 à 120 km/h. Il faut comprendre pourquoi les résultats de ces mesures de réduction des consommations de carburants sont variables. Les valeurs utilisant les valeurs limites théoriques produisent des résultats inférieurs aux mesures utilisant les valeurs réelles, incluant les vitesses dépassant les limites autorisées.

Dans le contexte actuel d'accroissement des effets de serre se situant aux limites supérieures des prévisions des experts du GIEC, il est indispensable de préciser les relations entre les vitesses (légalles et réelles) et les consommations. Un facteur supplémentaire est à prendre en compte, le développement de l'usage des SUV et Cross-Over qui augmente le poids des véhicules neufs mis en circulation actuellement. Il faut connaître la relation entre le poids d'une voiture et l'émission de dioxyde de carbone. Le graphique suivant a été produit par l'Union Européenne.



Il est anormal que le projet de voiture à moteur de faible poids, qui pourrait avoir une influence majeure sur le bilan écologique (incluant la fabrication) beaucoup plus favorable que les véhicules actuels et que les véhicules électriques, ne soit pas concrétisé. L'objectif de disposer de véhicules consommant 2 litres d'essence aux 100 km est au point mort.

Nous sommes confrontés à un problème complexe et il est indispensable de développer des connaissances indiscutables d'ici la fin 2020 pour quantifier l'influence des facteurs qui interviennent dans l'évolution de la consommation de combustibles fossiles dans les transports. **Il convient notamment de faire la part de l'évolution du poids des véhicules, des vitesses réelles mesurées au niveau des voies, du trafic par type de véhicules, de la contribution de l'évolution de la consommation d'essence par rapport au diesel dans la production de dioxyde de carbone.** Certaines données sont disponibles, mais l'identification de la part de chacune d'entre elles est encore imprécise. Les données de l'expérimentation de deux ans seront très importantes pour préciser l'influence du 80 km/h sur la réduction de consommation de carburant. Elles doivent définir la contribution des excès de vitesse, pour convaincre les usagers de l'importance de la réduction des vitesses de circulation dans la lutte contre le réchauffement climatique. Cette nécessité est un argument majeur pour conduire à son terme le choix de deux années d'observation des vitesses et des consommations et identifier le rôle de la réduction de la vitesse maximale à 80 km/h.

La conformité entre la Constitution et les textes réglementaires avec le retour à 90 km/h de certaines voies sur une partie des départements

La Constitution

Article 72 de la constitution : « Les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon. »

*Article 73 : « Dans les départements et les régions d'outre-mer, les lois et règlements sont applicables de plein droit. Ils peuvent faire l'objet d'adaptations tenant **aux caractéristiques et contraintes particulières de ces collectivités.***

Ces adaptations peuvent être décidées par ces collectivités dans les matières où s'exercent leurs compétences et si elles y ont été habilitées, selon le cas, par la loi ou par le règlement.

Par dérogation au premier alinéa et pour tenir compte de leurs spécificités, les collectivités régies par le présent article peuvent être habilitées, selon le cas, par la loi ou par le règlement, à fixer elles-mêmes les règles applicables sur leur territoire, dans un nombre limité de matières pouvant relever du domaine de la loi ou du règlement.

Ces règles ne peuvent porter sur la nationalité, les droits civiques, les garanties des libertés publiques, l'état et la capacité des personnes, l'organisation de la justice, le droit pénal, la procédure pénale, la politique étrangère, la défense, la sécurité et l'ordre publics, la monnaie, le crédit et les changes, ainsi que le droit électoral. Cette énumération pourra être précisée et complétée par une loi organique ».

Seconde difficulté, respecter les articles R. 411-10 à R. 411-12 du code de la route en veillant notamment à « l'harmonisation des limitations de vitesse des véhicules sur les voies ouvertes à la circulation publique. Les responsables départementaux qui expriment depuis janvier 2018 leur opposition à la limitation de la vitesse à 80 km/h sur les voies ne séparant pas les sens de circulation ont des motivations politiques qui n'exploitent pas des connaissances accidentologiques. Un groupe de chercheurs a posé aux candidats à l'élection présidentielle une question précise : « Abaisseriez-vous de 90 km/h à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les voies sans séparation des sens de circulation ? ». Marine Le Pen est contre, Benoit Hamon et Jean-Luc Mélenchon sont pour, François Fillon propose de multiples actions, notamment au niveau de l'infrastructure, mais ne répond pas à la question, Emmanuel Macron a produit un long commentaire sans décision nette.

Créer des risques variables de handicap et de mort en passant d'un département à l'autre est une décision inacceptable. Les notions de liberté de vivre, d'égalité face à des risques, exprimeraient un abandon de notions fondatrices de notre démocratie.

CONCLUSIONS

L'amendement permettant de rétablir la vitesse maximale autorisée sur les voies ne séparant pas les sens de circulation a des inconvénients majeurs.

Le texte n'est pas sincère et ce type de comportement ne valorise pas les décideurs. Il faut savoir choisir et assumer ses décisions, sans tenter d'apaiser les oppositions par des dispositions ambiguës qui ne peuvent que décevoir et accroître les conflits.

Modifier le dispositif sans attendre les résultats des deux années d'évaluation a été une erreur évidente. Le succès de la décision concernant la réduction de la vitesse maximale était déjà acquis quand la modification indéfinie et ingérable a été prise. Il fallait attendre les deux ans pour rallier à la décision des opposants qui doutaient de son efficacité.

La possibilité de modifier à nouveau la vitesse maximale sur certaines voies exige des développements de connaissances qui ne seront pas disponibles dans des délais courts. Les méthodes d'évaluation des risques d'accidents ont été finalisées en 2006 (méthode « Sure ») négligées en France, à la fois faute de moyens en personnel dans les structures de recherche et faute de volonté de les rendre opérationnelles au niveau des départements. La dévolution de la majorité des routes nationales aux départements n'a pas favorisé leur activisme dans le domaine de la sécurité routière. Certains ont bien travaillé et ont su récupérer les compétences des structures administratives existantes, d'autres ont négligé de gérer les risques liés à l'infrastructure.

La nécessité de passer à l'acte dans la gestion des gaz à effet de serre devient une évidence, après une longue période d'agitation verbale. Quand la notion d'écologie punitive s'est substituée à celle d'écologie exigeante, il était évident que la gestion de ce risque majeur n'était pas une urgence décisionnelle pour ceux qui utilisaient cette expression, notamment au niveau ministériel. Il est important de prendre en compte les oppositions ou la passivité de certains ministres dont les responsables souhaitaient dévaloriser la réduction de la vitesse à 80 km/h.

Le ministère des transports n'est pas un lieu de promotion et d'action dans le domaine de l'écologie. L'amendement de la loi rétablissant le retour possible à 90 km/h, défendue par une ministre qui cumule maintenant les deux ministères, sera un test lors de la suite du débat sur la loi des mobilités début septembre. Il faudra choisir entre l'accroissement de la vitesse et l'écologie responsable, donc entre la suppression de l'amendement et son maintien.

L'évolution de ce problème est rapide et les responsables politiques doivent réaliser que les succès et les échecs vont s'exprimer dans des délais courts. L'opposition entre des intérêts et des valeurs devient insupportable dans ce conflit sur la vitesse. La sauvegarde de la vie et du climat est placée sur le même plan qu'un gain de quelques secondes par kilomètre. Le simple fait d'avoir à exprimer cette opposition inquiète sur le fonctionnement d'une société et les références des décideurs qui les acceptent.

