

Analyse exclusive de la Ligue de Défense des Conducteurs Dans 47 % des départements, la mortalité routière a stagné ou augmenté après l'instauration du 80 km/h

Paris, le 9 septembre 2021 – « **349 vies sauvées grâce au 80 km/h** », claironnait l'an passé la Sécurité routière, en publiant son bilan biaisé de la pseudo-expérimentation de l'abaissement de la vitesse sur le réseau départemental, dont la limitation était passée de 90 à 80 km/h le 1^{er} juillet 2018. La Ligue de Défense des Conducteurs, qui conteste depuis le départ ce bilan, a analysé les statistiques d'accidentologie, département par département, douze mois avant et douze mois après la mesure. Verdict : dans près d'un département sur deux (47 %), la mortalité routière reste identique ou s'est aggravée après son instauration.

Pour faire ce diagnostic, La Ligue de Défense des Conducteurs a pointé, département par département, mois par mois, tous les décès liés à un accident de la route, s'étant déroulé entre le 1^{er} juillet 2017 et le 30 juin 2019. Ces dates correspondent aux douze derniers mois où la règle du 90 km/h s'appliquait encore sur nos routes (1^{er} juillet 2017-30 juin 2018) et aux douze premiers mois de l'instauration du 80 km/h (1^{er} juillet 2018-30 juin 2019).

Le bilan est sans appel : **dans près d'un département sur deux (47 %) concerné par cette mesure en France métropolitaine (donc hors Paris et ses départements limitrophes), soit la mortalité routière est restée inchangée après l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h (dans 8 départements), soit elle a augmenté (dans 38 départements).**

En juillet 2020, pour son rapport final d'évaluation de la mesure du 80 km/h, la Sécurité routière avait recouru à des calculs de savants fous, quitte à distordre la réalité de terrain, pour aboutir à ce chiffre de « **349 vies sauvées** ». De notre côté, nous avons procédé à une comparaison de la mortalité routière d'une année sur l'autre, comme le fait d'ailleurs la Sécurité routière en temps normal. Pourquoi maintenant ? Parce que l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR) a développé un moteur de recherche simplifié¹, rendant compréhensibles les rébarbatives « data » d'accidentologie de la plateforme ouverte des données publiques françaises. Par ailleurs, notre association continue encore aujourd'hui de recueillir de très nombreux témoignages, qui dénoncent le manque d'informations d'un

¹ <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/recherche-statistique-des-accidents>

département à l'autre, les multiples changements de limitations de vitesse, les GPS trompeurs et bien sûr, les PV qui tombent malgré leur vigilance.

Des accidents sans rapport avec l'abaissement de la limitation de la vitesse

Ces statistiques de l'ONISR, à partir desquelles nous avons basé nos calculs, sont si précises que nous avons pu identifier les accidents les plus dramatiques, en croisant ces données avec des articles de la presse quotidienne. L'objectif étant de rechercher les circonstances de ces tragédies... et de constater si, oui ou non, l'instauration du 80 km/h peut directement être liée à la réduction des accidents, d'une année sur l'autre.

Ainsi observe-t-on que dans les Pyrénées-Orientales, les décès de la route ont régressé de 55 % entre 2017-2018 et 2018-2019. Difficile toutefois d'associer ce « bon résultat » au 80 km/h : peut-être vous souvenez-vous en effet de la terrible collision qui avait eu lieu en décembre 2017, à Millas, entre un car scolaire et un TER². Les six victimes qui y ont perdu la vie figurent pourtant dans les statistiques de la comparaison 90 contre 80 km/h, alors que l'abaissement de la vitesse n'a strictement rien à voir avec cet événement. Dans l'Oise, en octobre 2017, c'est une mère de famille qui perd la vie dans sa voiturette sans permis, avec ses deux enfants à bord. Alcoolisée, elle roulait de nuit à 35 km/h, avec un phare arrière cassé, sur une route non éclairée, limitée à 110... Le premier conducteur qui l'a heurtée par l'arrière a commis un délit de fuite, quant au deuxième, il était sous l'emprise du cannabis³ : comment peut-on comptabiliser ce drame dans le bilan « positif » de la mesure du 80 km/h, sachant que durant nos deux périodes de référence, la mortalité a effectivement reculé sur les routes de ce département ? C'est choquant. Autre exemple enfin au Havre, en septembre 2017 : trois personnes trouvent la mort dans une collision, l'un des conducteurs roulant à contresens avec plus de 1,4 g d'alcool dans le sang⁴. Encore une fois, comment peut-on décernement inclure cet accident dans les statistiques visant à faire le bilan « bénéfique » du 80 en Seine-Maritime ?

« Avec toutes les précautions liées à ce sujet grave, assène Nathalie Troussard, secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs, nous montrons ici, statistiques officielles en main, que lorsqu'elle analyse la baisse de la mortalité depuis l'instauration du 80 km/h, la Sécurité routière réalise un travail partial, ignorant sciemment les autres facteurs pourtant clairement identifiés des accidents, comme l'alcool, les stupéfiants, la somnolence, le téléphone au volant... pour ne retenir que la cause de la vitesse. Le tout, en n'ayant même pas pris la peine de circonscrire ses conclusions au seul réseau limité à 80 km/h ». Car rappelons-le, ces statistiques que nous avons utilisées, l'ONISR et nous, englobent ledit réseau où la limitation de vitesse a été abaissée de 10 km/h, mais aussi les tronçons à 70 ou 110 km/h...

² Source : <https://www.ladepeche.fr/2020/05/21/accident-de-millas-le-traffic-ferroviaire-reprend-apres-deux-ans-d-interruption,8897270.php>

³ Source : <https://www.leparisien.fr/oise-60/au-tribunal-les-plaies-ravivees-du-terrible-accident-de-breuil-le-vert-17-10-2019-8175117.php?ts=1631017424073>

⁴ Source : <https://www.ouest-france.fr/normandie/trois-morts-au-havre-l-un-des-conducteurs-avait-bu-5243581>

Sauf à strictement identifier les routes passées de 90 à 80, sauf à strictement identifier les causes des accidents, le soi-disant "bilan" positif du 80 km/h fait par le gouvernement demeure hypocrite et mensonger. La Ligue de Défense des Conducteurs n'est pas dupe, pas plus que ne le sont les 35 départements qui ont, comme la loi LOM les y autorise depuis fin 2019, repassé tout ou partie de leur réseau à 90 km/h, désavouant ainsi ouvertement l'hypothétique efficacité du 80.