COMMUNIQUÉ
Paris, le 20/12/2017

80 KM/H : « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » PROUVE QUE LA BAISSE DE LA VITESSE N'AMéLIORERA PAS LA SéCURITé ROUTIèRE

Le 1er décembre 2017, le journal *Le Point* annonçait que le Gouvernement avait adopté la baisse généralisée de la limitation de vitesse sur les routes bidirectionnelles du réseau secondaire ; elle passerait ainsi de 90 à 80 km/h dès 2018. L'information a été confirmée quelques jours plus tard, lorsque le Premier ministre E. PHILIPPE s'est déclaré publiquement favorable aux 80 km/h, mesure qui doit être étudiée lors du Conseil interministériel de Sécurité routière (CISR) qui se tiendra à la mi-janvier 2018.

Pour contrer cette mesure évoquée de longue date, l'association « 40 millions d'automobilistes » a réalisé, en 2016, une enquête qui prouve que l'abaissement des vitesses n'est pas la solution pour améliorer la sécurité sur les routes. Les résultats de cette étude sont publiés aujourd'hui sous la forme d'un film documentaire intitulé *Le Danemark, en route vers le bon sens*, accompagné d'un livret récapitulatif.

Pour visionner le film documentaire *Le Danemark, en route vers le bon sens*, suivez ce lien.

Pour télécharger le livret d'accompagnement du film, suivez ce lien.

La première annonce gouvernementale concernant la réduction à 80 km/h sur le réseau secondaire français date de 2013 : M. VALLS, alors ministre de l'Intérieur, considérait cette mesure comme étant « inéluctable » car elle permettrait de « sauver 450 vies ».

Pour soutenir cette allégation, le Ministre invoquait le « théorème de Nielsson » selon lequel une réduction de 1% de la vitesse permettrait une réduction de 4% de l'accidentalité. Plus convaincue par le pragmatisme que par les formules mathématiques, l'association « 40 millions d'automobilistes » s'était alors rendue en Angleterre pour interroger les acteurs de la Sécurité routière britannique et avait ainsi démontré que la vitesse n'était pas le principal facteur à prendre en compte :

« Nous avons notamment appris à l'occasion de cette étude que le réseau secondaire anglais était limité à 97 km/h, et que l'on y dénombrait, chaque année, deux fois moins de morts qu'en France ! C'est bien la preuve qu'une réduction généralisée de la vitesse chez nous n'aurait aucun sens. Cet argument, ainsi que la forte impopularité de la mesure, a permis d'enterrer la mesure... en tous cas pour un temps. Mais les lobbies anti-voitures bénéficient malheureusement d'oreilles attentives dans les hautes sphères » déplore Daniel QUÉRO, président de « 40 millions d'automobilistes ».

Pendant que la France expérimente la baisse des vitesses, le Danemark teste la hausse !

Finalement, seule une expérimentation réduite de la baisse de la limitation de vitesse a été décidée en France, sur 3 portions de routes d'une longueur totale de 81 km/h. Mais alors que cette expérimentation est maintenant achevée depuis plusieurs mois, aucun bilan n'en a été publié, ce qui peut laisser perplexe quant aux résultats mesurés sur ces tronçons-tests.

Et d'autant plus que dans le même temps, le Danemark, après une expérimentation réussie de la hausse de la limitation de vitesse sur les autoroutes, expérimentait une augmentation de la vitesse de 80 km/h à 90 km/h sur une sélection de routes secondaires.

« La Direction danoise des routes avait constaté que de nombreux accidents mortels sur le réseau secondaire étaient dus à des chocs frontaux survenus à la suite de dépassements dangereux, parce qu'il existait de forts écarts de vitesse entre les usagers qui respectaient les 80 km/h et ceux qui jugeaient cette limitation inadaptée (la majorité des automobilistes) et roulaient donc légèrement au-dessus. On peut faire le même constat en France, et c'est ce qui nous a poussés à nous intéresser de près aux résultats de cette expérimentation danoise » explique Pierre CHASSERAY, délégué général de l'association.

Des vitesses plus homogènes, moins de dépassements dangereux et moins d'accidents

L'expérimentation, menée sur 16 portions de routes secondaires d'une longueur totale de 103 km, a permis de mettre en évidence qu'une hausse de la limitation de vitesse n'allait pas forcément de pair avec une hausse des vitesses pratiquées : après 3 ans de test, la Direction danoise des routes a constaté que les vitesses moyennes étaient restées les mêmes (89 km/h alors que la vitesse était limitée à 80 km/h, 89,1 km/h lorsqu'elle a été portée à 90 km/h) et que l'accidentalité et la mortalité routière avaient chuté respectivement de 11% et 13% par rapport à la période précédant l'expérimentation.

« Évidemment, il serait abusif de prétendre que la baisse de l'accidentalité est la conséquence de l'augmentation de la limitation de vitesse. Mais ces bons résultats sont la preuve qu'une limitation de vitesse plus élevée n'engendre pas nécessairement plus d'accidents et qu'a contrario, une baisse de la limitation de vitesse n'entraînerait pas systématiquement une diminution de la mortalité sur les routes » analyse Pierre CHASSERAY.

De plus, cette courbe à la baisse est à mettre en regard avec le traitement que réserve la Direction danoise des routes à l'infrastructure routière : en plus de porter une attention toute particulière à la qualité de la chaussée et des marquages routiers, les autorités danoises ont fait le choix d'investir dans la pose de nombreuses glissières de sécurité, pratiquent le doublement systématique des panneaux de limitation de vitesse de chaque côté de la route et encadrent la trajectoire des usagers par des bandes d'alerte audio-tactiles qui préviennent des sorties de route dues à l'hypovigilance.

Des solutions pragmatiques, positives et efficaces

« Le Danemark, mais aussi l'Angleterre ou l'Allemagne et bon nombre de nos voisins européens peuvent nous servir d'exemple en matière de sécurité routière, car il faut reconnaître que nos performances à ce sujet sont plus que médiocres. Mais il faut maintenant prendre des décisions pragmatiques et y associer les automobilistes pour s'assurer de leur efficacité. La baisse des limitations de vitesse n'apporterait que l'incompréhension et le rejet de la politique globale de sécurité

routière, ce qui serait totalement contre-productif » estime Alain FOUCHÉ, sénateur de la Vienne, qui a collaboré avec l'association sur *Le Danemark, en route vers le bon sens*.

« Des solutions existent et il serait temps que l'on s'intéresse enfin à ce qui fonctionne vraiment, et pas seulement à ce qui pourrait renflouer les caisses de l'État. Lorsque nous avons appris que le Président E. MACRON souhaitait mettre en œuvreun nouveau plan de sécurité routière, nous lui avons adressé ainsi qu'au Premier ministre E. PHILIPPE notre *Livre blanc pour la sécurité routière 2017-2022* qui aborde 21 propositions pour réduire l'accidentalité sur les routes françaises. Nous espérons qu'elles seront étudiées avec sérieux lors du CISR » conclut Daniel QUÉRO.

Retrouvez tous nos communiqués en exclusivité sur www.fil-conducteurs.com, avant leur diffusion.
Inscrivez-vous dès maintenant, et venez échanger avec nous sur l'actualité ! Cliquez ici

www.fil-conducteurs.com

@40MA - 40 millions d'automobilistes
@PChasseray - délégué général

www.40millionsdautomobilistes.com