

Il n'y a pas de routes non dangereuses

Il n'y a pas de routes non dangereuses car le plus grand danger, les collision frontales, ne vient pas de la route mais des voitures qui y circulent et, plus il y a de voitures, plus il y a de risque de voir à tout moment l'une d'elles, pour diverses raisons, dévier de sa trajectoire, se déporter à gauche et percuter les voitures venant en face, et ceci, indépendamment de l'endroit et quelle que soit la route. action

Si une telle collision frontale se produit sur une "belle route", rectiligne, où l'on peut rouler vite, l'accident fait plusieurs morts du fait que la vitesse de choc est forte (Montcenis **6** morts, Montboissier **4** morts, Courteranges **6** morts, Montbeugny **12** morts, Avrechy **6** morts, Saint-Pardoux **3** morts, Frontignan **4** morts, Sainte-Catherine-Fierbois **3** morts, Philipsbourg **4** morts, Meaux **3** morts, Kintzheim **3** morts, Chaniers **4** morts, Marcei **4** morts, Voudenay **3** morts, Champigny **4** morts). Pour tous ces accidents il y a une cause primaire qui n'est pas liée à la route : malaise, infirmité, assoupissement, distraction SMS, perturbation extérieure, éclatement d'un pneu, incident mécanique, alcoolémie, inexpérience de jeune conducteur, maladresse, altération mentale, déficience visuelle, dispute avec les enfants passagers, coup de vent, chaussée glissante, brouillard, tempête, des anglais qui roulent à gauche, rebond après choc contre la glissière (raisons réellement observées lors de divers accidents). On serait donc tenté de prétendre que la vitesse n'est pour rien pour chacun des accidents ci-dessus et que c'est une de ces raisons qui est la seule cause de l'accident et non la vitesse.

Nous sommes sur ce point, précisément au cœur même du problème des lignes droites : ce sont effectivement les diverses causes ci-dessus qui provoquent souvent la déviation du véhicule mais c'est la forte vitesse qui rend l'évitement impossible et surtout qui transforme un accident ordinaire en accident mortel et est donc la cause de la mort. Il serait déraisonnable de prétendre que l'on puisse supprimer toutes les causes ci-dessus afin de ne pas accuser la vitesse de la responsabilité de la mort. Mais il faut bien être conscient que ces diverses causes de déviation de trajectoire sont inhérentes au fait que le véhicule est un mobile en mouvement, au fait que chaque conducteur est différent des millions d'autres et au fait que ces millions de conducteurs parcourent au total 600 milliards de kilomètres par an et que pour toutes ces raisons il existera donc toujours des risques que des voitures déboîtent de leur voie. Le danger des distracteurs visuels (SMS, GPS visuel, aides à la conduite visuels) est un exemple significatif : leur utilisation est en croissance continue et il est fort à craindre qu'ils vont faire augmenter le nombre de collisions frontales.

Du fait de la forte vitesse à laquelle il est possible d'y rouler, les routes rectilignes concentrent la plupart des accidents très graves, alors qu'inversement si l'accident survient sur une route de moyenne importance un peu sinueuse, dont les caractéristiques ne permettent pas une vitesse aussi forte, les accidents sont souvent moins graves, et parfois non mortel. C'est pour cette raison que la limitation à 80 km/h est particulièrement justifiée sur les belles routes rectilignes où l'on peut physiquement rouler vite.



Bien que les vitesses de 80 et 90 km/h soient très voisines, il y a en fait une grande différence en ce qui concerne la gravité des accidents : les chocs à 90 km/h sont mortels tandis que les chocs à 80 km/h ne le sont souvent pas. La raison est d'abord que lors d'un choc contre un obstacle ou lors d'une collision frontale avec un véhicule, la violence du choc, c'est-à-dire de la décélération subie par la voiture est proportionnelle au carré de la vitesse, soit 21% de moins à 80 qu'à 90. Cette différence est amplifiée par le fait qu'à 80 km/h la vitesse pourra être plus fortement abaissée avant le choc par un début de freinage.

En ce qui concerne ensuite la décélération subie par les occupants dans la voiture, elle est amoindrie par le limiteur d'effort de la ceinture de sécurité et par le fait que la partie avant de la voiture se déforme et absorbe une partie du choc. Après prise en compte de ces deux amoindrissements, la décélération subie par les occupants se situe dans la zone de 20 g pour un choc à 90 km/h et de 15 g pour un choc à 80 km/h, g étant la valeur de l'accélération de la pesanteur, or il est établi que pour une décélération atteignant 20 g il n'y a pratiquement aucune chance de survie car les viscères (poumon, cœur, etc.) sont projetés contre la paroi de la cage

thoracique, de même le cerveau heurte la paroi frontale du crâne. Si on survit, les blessures sont très graves, handicapantes à vie. Inversement pour une décélération limitée à 15 g (80 km/h) les blessures ne sont en général pas mortelles, ni aussi graves qu'à 20 g. La différence entre une vitesse de 90 et une vitesse de 80 ne se traduit donc pas par une proportionnalité simple de 8/9 en nombre de morts, mais par une frontière entre une situation de mort et une situation possible de survie.

Décider de remonter à 90 km/h la vitesse limite autorisée sur une route, sur le seul critère qu'elle est en majorité rectiligne, revient donc à prédisposer les conditions pour transformer un accident ordinaire en accident mortel.

Quels sont les vrais critères pour déterminer qu'une route est moins dangereuse ?

Aussi contre-intuitif que cela puisse paraître, il n'est pas envisageable non plus de considérer qu'une route n'est pas dangereuse par le seul fait de constater qu'aucun accident important ne s'y est produit jusqu'à présent car on observe en effet généralement, lors de chaque accident que sur la route concernée il n'y avait pas eu d'accident grave précédemment : quelques exemples parmi des centaines d'autres : Montcenis (Saône-et-Loire) 6 morts sur la RD 680, Moux (Aude) 2 morts sur la RD 113, Gorrevod (Ain) 2 morts sur la RD 28, Frontignan (Hérault) 4 morts sur la RD 612.

La localisation géographique des accidents futurs n'est donc pas prédictible et le caractère non dangereux d'une route n'est ni parce que la route en ligne droite permet physiquement d'y rouler vite sans danger apparent, ni parce qu'aucun accident ne s'y était produit précédemment.

Il serait grave, catastrophique, que la loi modifie le Code de la route pour autoriser chaque département à classer certaines routes à vitesse autorisée de 90 km/h : ce serait contre un principe fondamental de la signalisation qui est l'homogénéité et les automobilistes seraient les premiers à en souffrir. Ce n'est donc pas la loi qui doit éventuellement présider à un tel classement mais un décret du gouvernement après concertation avec les départements sur des critères encadrés. L'amendement proposé par quelques sénateurs est une aberration témoignant d'une méconnaissance du sujet et d'un manque de civisme vis à vis de ceux qui vont mourir de leur faute

Quatre critères de moindre dangerosité d'une route

Quatre critères cumulés permettent la détermination d'une route moins dangereuse sans pouvoir néanmoins être qualifiée de route non dangereuse.

1er critère. Zone de récupération

Existence dans les deux premiers d'accotement d'une zone de récupération dérasée de 2 mètres, portante et roulable, stabilisée ou revêtue, pour permettant la récupération d'un véhicule déviant accidentellement de sa trajectoire, et surtout permettant une manœuvre d'urgence volontaire de déport pour tenter d'esquiver une collision frontale imminente. Les 2 mètres sont demandés par le Guide ARP (aménagement des routes principales) du SETRA, actuel CEREMA.



1er critère. Zone de récupération



Inversement, s'il n'y a pas en bordure de chaussée une zone de récupération stabilisée roulable la collision frontale est inévitable (2 photos ci-dessous)

Absence de zone de récupération (accotement dérasé roulable revêtue ou stabilisée sur 2 m)



2^{ème} critère. Zone de sécurité sans obstacles.

Existence d'une zone de sécurité latérale **jusqu'à 4 mètres** de la chaussée sans obstacle : arbres, poteaux, fossés, glissières, parapets. Les 4 mètres sont demandés par le Guide ARP (aménagement des routes principales) du SETRA, actuel CEREMA.



3^{ème} critère. Absence de carrefours dangereux

Absence de carrefours dangereux tels que grands carrefours en croix aménagés avec une voie centrale de tourne à gauche (1^{ère} photo ci-dessous), carrefours en croix sans îlot séparateur sur la voie secondaire (2^{ème} photo ci-dessous), carrefour simple sans visibilité suffisante. Nombre réduit d'autres carrefours. Ce 3^{ème} critère implique des intersections dénivelées ou des giratoires.

Les carrefours avec voie de tourne à gauche centrale s'avèrent très dangereux car le conducteur au stop doit s'assurer que rien ne vient des deux cotés, puis redémarrer et traverser 11 mètres. Une voiture ou moto survenant de loin à grande vitesse le percutera. Ces carrefours ont été développés vers 1960-70 au moment où la vitesse était signe de dynamisme, pour ne pas ralentir la voie prioritaire. Certains ont été remplacés par des giratoires, mais pas tous, il faut les remplacer tous. On fait actuellement des giratoires de taille moyenne qui ne prennent pas beaucoup plus de place qu'un carrefour avec tourne à gauche.



Vendée - ici 5 morts dont 4 enfants

Un petit carrefour en croix sans îlot sur la voie secondaire (en A) constitue un danger extrême car le conducteur voit bien sa route qui continue droit mais voit peu la route principal qu'il coupe



Hautes-Pyrénées - ici 3 morts : 17, 17 et 20 ans

4^{ème} critère. Éviter les trop fréquentes alternances **AU CAS OÙ** certaines routes seraient autorisées à 90 km/h, **ce qui serait dommage pour notre sécurité à tous.** Afin d'éviter les alternances trop fréquentes de vitesse (80-90) qui exaspèrent au plus haut point les automobilistes, il est nécessaire qu'une section à 90 km/h fasse au moins 20 kilomètres de longueur. Afin de satisfaire ce quatrième critère, des nuances faibles pourront être admises pour les trois premiers critères.

Éviter les alternances trop nombreuses qui exaspèrent les automobilistes : minimum 20 km pour une section à 90



Il est important que l'automobiliste, en plus de voir de temps en temps les panneaux 90, sente visuellement qu'il roule sur une route possédant ces trois critères.



Jacques ROBIN expert en accidentologie, ingénieur routes
auteur du site www.securite-routiere-plus.com