

Jacques ROBIN

Ingénieur routier

Expert en accidentologie

3 , rue du Général de Gaulle

56140 – MALESTROIT

02 9775 2043 – 06 8577 4621

Jacques.-.Robin@orange.fr

auteur du site www.securite-routiere-plus.com

CV : [Robin cv](#)

20 avril 2018

Objet : 80 km/h – meilleure solution de compromis si besoin

Monsieur le Premier Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire part de mon analyse sur ce qui, à mon point de vue, est la moins mauvaise solution de repli pour l'abaissement de la vitesse, au cas où vous estimeriez nécessaire de négocier un compromis avec les opposants à cette mesure, dont en particulier le groupe de travail du Sénat, compromis consistant à maintenir certaines routes à 90 km/h.

Cette analyse ne signifie nullement que je considère qu'une minoration de la mesure prévue soit souhaitable car je sais qu'elle engendrera évidemment un affaiblissement de la baisse des accidents.

Ma proposition se justifie par le fait que mon parcours professionnel et associatif m'a permis d'appréhender le sujet de façon approfondie et exhaustive, et se justifie surtout par l'invite que notre Président Emmanuel MACRON a faite à tous les français dans son message du 31 décembre dernier : " **Demandez-vous chaque matin ce que vous pouvez faire pour le pays**".

Un compromis sur la l'abaissement à 80 km/h se basera bien évidemment sur l'exemption de cet abaissement à certaines catégories de routes afin de répondre à la critique le plus souvent formulée que le 80 ne doit pas être généralisé à toutes les routes.

La présente analyse tient compte de deux nécessités : la faisabilité et la sauvegarde d'au moins 95 % du bénéfice recherché par cette mesure d'abaissement à 80 km/h.

Du fait que les routes à conserver éventuellement à 90 sont une partie des routes les plus circulées, il convient de placer le curseur judicieusement, donc de

limiter quantitativement la longueur concernée mais surtout qualitativement, ce qui est l'objet de la présente analyse qui se basera essentiellement sur trois critères que je détaillerai plus loin : présence dans l'accotement d'une zone de récupération et d'évitement (2m), d'une zone de sécurité dépourvue d'obstacle (4m) et absence ou nombre très réduit de carrefours non traités en giratoires. Ces trois points font qu'une route est moins dangereuse pour les principales causes d'accidents hors agglomération : les collisions frontales (600 tués), les collisions contre obstacles latéraux (800 tués), les collisions en carrefours (250 tués), cyclistes (une centaine hors agglomération).

Les collisions frontales méritent ici une parenthèse particulière : fondamentalement c'est justement sur les routes où le trafic est le plus fort que les risques sont les plus forts entre autres pour la raison, qu'en ce qui concerne les collisions frontales, plus le nombre de voitures croisées est fort, plus il y a de risque qu'une d'elle dévie sur la voie adverse.

Or, par rapport aux autres types d'accidents, les collisions frontales ont trois particularités : l'une est que l'on tue les autres (ceux qui viennent en face), contrairement aux autres types d'accidents où l'on se tue plutôt soi-même (collision contre obstacles latéraux par exemple). La deuxième particularité est que même un renforcement de prudence ne nous permet pas de nous mettre à l'abri de l'imprudence de l'autre contrairement par exemple aux accidents de voitures en carrefour ou de traversée de rue par les piétons. La troisième particularité, (nouvelle et grave !), est, qu'avec les distracteurs, le nombre de collisions frontales va augmenter en flèche, ces distracteurs sont la manipulation des SMS et la lecture des demandes d'attention visuelle sur l'écran du tableau de bord qui sont soit des messages prétendument d'aides à la conduite soit des applications connectées. Cette troisième raison renforce l'urgence d'abaisser la vitesse à 80 km/h.

Cette augmentation des collisions frontales est déjà commencée statistiquement depuis deux ans, et commencée aussi par l'observation des causes des accidents : un exemple entre tant d'autres : l'accident de Montcenis (6 tués d'une vingtaine d'années) dont la cause la plus probable est la lecture et la manipulation de SMS. Le risque de collisions frontales est inhérent aux routes bidirectionnelles, qu'elles soient bien aménagées ou moins bien aménagées.

Pour ces raisons, la solution de compromis que je vous propose sera limitée à un très faible kilométrage de routes (peut-être 5000 km) qui pourraient rester à 90, bien que sachant qu'on n'y supprimera pas totalement le risque de collision frontale, mais pour lesquelles une analyse fine des risques permet de penser qu'elles seraient un peu plus évitables que sur la majorité des autres routes bidirectionnelles importantes.

Il s'agit des routes qui répondent à trois critères dont les deux premiers (zone de récupération de 2 m et zone de sécurité sans obstacles de 4 m, voir [Zones laterales](#)) sont conformes à la définition des routes que dans notre vocabulaire

d'ingénieurs nous appelons les "routes principales" définies par le "Guide d'Aménagement des Routes Principales" [Arp](#) du SETRA (maintenant Cerema) pages 45 et 47. Le troisième critère est l'absence ou le nombre très réduit de carrefours non traités en giratoires.

1^{er} critère : disposer dans l'accotement d'une "zone de récupération (2 m, minimum 1,75 m) constituée d'une surface traitée de telle façon que les usagers puissent y engager facilement une manœuvre dite de récupération (redirection ou freinage)", c'est une bande stabilisée ou revêtue qui permet, en cas de collision frontale imminente, de s'échapper partiellement sur l'accotement sans perdre le contrôle de la voiture (photo [Recuperation](#)). Il est bien évident que cela ne marche pas à tous les coups car certaines collisions frontales sont brutales, mais néanmoins dans certains cas, lorsque l'on voit une voiture en face dévier vers nous, on dispose d'une seconde pour faire cette manœuvre, je l'ai fait deux fois. Notons en plus, que cette bande dérasée permet aux cyclistes de rouler en plus grande sécurité.

2^{ème} critère : disposer dans l'accotement d'une "zone de sécurité" jusqu'à 4 m du bord de chaussée (englobant la précédente zone de récupération) "dépourvue de tout obstacle risquant d'augmenter les conséquences corporelles d'une sortie de chaussée" : arbres, poteaux, fossés, têtes de buses, parapet, glissières, murs, parois rocheuses.

3^{ème} critère : la section de route considérée doit être exempte de carrefours car ils sont tous dangereux et les plus dangereux sont justement ceux qui sont "aménagés" avec voie spéciale de tourne à gauche (voir [Accidents aux carrefours prioritaires](#)) car ils sont conçue afin que les usagers de la voie prioritaire ne soient pas contraints de ralentir; en carrefours hors agglomération on compte 250 tués par an. De plus en plus, au cours du temps, beaucoup de ces carrefours sont limités ponctuellement à 70 km/h sur les routes importantes.

Des routes répondant à ces trois critères existent, elles sont peu nombreuses, certains départements en comptent 100 à 200 km, d'autres n'en comptent aucune sections.

A contrario, certaines routes que les automobilistes qualifient de belles routes et y revendiquent le maintien à 90 sont en fait les plus dangereuses et trompeuses car l'absence d'obstacles latéraux et les bonnes caractéristiques géométriques, dont les lignes droites, donnent une impression de sécurité. Ces routes manquent en général d'accotement roulable (zone de récupération), elles sont le théâtre de collisions frontales très graves, exemple entre beaucoup d'autres certaines routes en Côte d'Or (Chez M. Sauvadet) [Accidents cote d or](#) .

Si une telle exemption de l'abaissement à 80 sur certaines routes, devait être décidée, une nécessité incontournable constituant en même temps une opportunité, serait que les sections concernées soient définies par décret, comme c'est le cas pour les RGC, car le pire du pire serait de laisser les départements décider car c'est justement actuellement l'hétérogénéité que reprochent les automobilistes, hétérogénéité entre les départements, ainsi qu'à l'intérieur des départements, où les

limitations ponctuelles de vitesse à 70 ont été décidées au cours des années au gré des circonstances. Ce sont ces alternances continues de 70-90 qui exaspèrent au plus haut point les automobilistes et qui témoignent lors des émissions de radio, ou sur les remarques sur internet.

Le principe de base de la signalisation, défini par l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, est l'homogénéité et il est de la plus haute importance qu'à l'échelon du national il n'y ait pas de territoires différents car il n'y a pas de territoire qui soient plus accidentogènes que d'autres, il y a seulement des portions de routes un peu moins accidentogènes.

Je suis à votre disposition pour tout approfondissement de ce sujet,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier ministre, l'expression de ma haute considération.

Destinataires :
Monsieur Édouard PHILIPPE
Premier Ministre
et Madame Anne Clerc
chef de Cabinet
Hôtel Matignon
57, rue de Varenne
75700 PARIS SP 07

Photos page suivante

