

Les collectivités départementales ne connaissent pas les critères effectifs de dangerosité de leurs routes

On entend dire partout qu'il faut laisser aux collectivités départementales la possibilité de rétablir certaines routes à 90 km/h, prétendant que c'est elles qui connaissent le mieux leurs routes. Cette affirmation est fautive, et si c'eut été vrai, elles auraient depuis longtemps, comme le Code leur permet, abaissé la vitesse à 80 sur les routes qu'elles considéraient comme les plus chargées, donc comportant les plus forts risques, or rien n'a été fait dans ce sens sauf quelques petits tronçons très courts ça et là retenus pour des raisons conjoncturelles et gênant plus les automobilistes par leurs alternances que leur rendant service. Si les collectivités départementales connaissaient les dangers réels de leurs routes, elles auraient aussi, depuis longtemps traité intelligemment leurs carrefours (250 tués en rase campagne), en arrêtant d'aménager des grands carrefours favorisant la vitesse au lieu de giratoires, en faisant la chasse aux manques de visibilité des petits carrefours.

Cette affirmation est totalement fautive aussi car les départements connaissent leurs routes, certes, mais aucunement sur les critères scientifiques qui leur permettent de déterminer que la vitesse peut être rétablie à 90. Au contraire, elles seraient très fortement et continuellement influencées tout au long de la chaîne de décision, par des opinions basées en particulier sur les deux idées reçues tenaces décrites ci-dessus : première idée fautive est de penser que le danger est associé à la route alors qu'il est lié aux voitures qui viennent en face, c'est-à-dire proportionnel au niveau de trafic; et la deuxième idée fautive est de penser que les lignes droites ne sont pas dangereuses. Lors de l'émission de TF1 sur ce sujet le 29 avril 2019, le représentant du département de la Corrèze a sauté à pieds joints sur cette erreur, comme le feront les Départements si on les laisse décider : "là, un exemple de route totalement rectiligne et pourtant nous sommes obligés de rouler à 80 km/h alors que cette route ne représente aucun danger." La route qui était montrée était en ligne droite, donc forte vitesse, donc danger, et présentait en plus d'être l'un des trois critères augmentant le danger : l'absence de bande latérale revêtue permettant d'esquiver une collision frontale imminente, les deux autres critères d'augmentation du danger étant la présence d'obstacles latéraux (arbres, poteaux, fossés) et l'existence de carrefours sur le parcours.

Ces idées reçues sont sous-tendues par une idée plus générale que la vitesse maximale que l'on peut autoriser sur une route est celle pour laquelle la voiture peut physiquement s'y déplacer, sous entendu que l'uni de la chaussée est bon, que sa largeur est convenable et qu'il n'y a pas trop de virages, c'est-à-dire en prenant seulement en compte le risque que la voiture sorte seule de la route et en occultant totalement les risques d'accidents représentés par les véhicules circulant dans l'autre sens. Que de fois n'ai-je entendu depuis 12 mois que le sujet passionne : "mais sur cette route rectiligne on PEUT facilement rouler à 90".

La proposition de laisser les départements définir, selon leurs critères, les routes à maintenir à 90 présente l'inconvénient majeur qui va à l'encontre du principe fondamental de la signalisation qui est l'homogénéité, et c'est justement le principal reproche que font depuis longtemps les automobilistes qui sont profondément agacés par les alternances de vitesses limites, 90-70 antérieurement et 80-70 actuellement, et par l'hétérogénéité des critères de choix des vitesses limites localisées. Certains départements prendraient comme critère de choix les lignes droites, d'autres la bonne largeur de chaussée, en fermant les yeux sur le fait que cette bonne largeur est obtenue en diminuant à l'extrême la largeur des accotements, rendant proche le fossé meurtrier, contrairement aux recommandations nationales officielles. Actuellement, on constate déjà entre les

départements un véritable patchwork de diverses limitations de vitesse instaurés ici et là selon des critères fantaisistes ou des pressions locale. De ce fait, laisser les départements choisir leurs routes à 90 serait la porte ouverte à une hétérogénéité qui serait contraire aux attentes des automobilistes.

Jacques ROBIN expert en accidentologie, ingénieur en infrastructure routière