

Les faux arguments des opposants au 80

Les raisons qui ont poussé certains élus à s'opposer au 80 km/h - Pour certains parlementaires et élus, dont quelques sénateurs qui se sont élevés contre le 80 km/h, les raisons de leur opposition sont, pour certains le manque flagrant de connaissance du sujet de leur part et c'est quand-même assez grave pour des élus, également le manque de civisme, c'est grave aussi. Pour d'autres la raison est la démagogie, la recherche de notoriété, le désir d'être réélu.

Comme sur beaucoup de sujets, les parlementaires ne savent pas vraiment ce que pensent leurs électeurs : ils pensent à leur place : ils s'imaginent que leurs électeurs pensent telle chose, et croyant leur faire plaisir, militent dans ce sens. Souvent ils n'écoutent qu'une très faible partie de leurs concitoyens : les râleurs, et négligent les satisfaits.

L'exemple des gilets jaunes est sur ce point significatif : il y a lieu d'être bien conscient que le mouvement des gilets jaunes n'est pas foncièrement axé sur le rétablissement du 90, et que l'occultation ou la détérioration des radars n'est qu'un épiphénomène qui est réalisé en marge des manifestations soit par des opposants à la réduction de vitesse qui en ont saisi l'opportunité, soit par des saccageurs qui s'attaquent par principe à ce qui est mis en place par les autorités et visible : cela aurait pu aussi bien être contre des distributeurs gratuits de bonbons si les autorités en avaient mis en place. Ce serait donc un leurre de donner satisfaction à quelques sénateurs sur le 90 en pensant apaiser le mouvement des gilets jaunes.

Les arguments. Quels sont les principaux arguments avancés contre la limitation à 80 km/h, relayés et amplifiés par les parlementaires ?

--- 1^{er} argument : la perte de temps. La vitesse limitée à 80 ferait perdre du temps et pénaliserait les ruraux et ceux qui se déplacent pour leur travail. Cette critique n'est pas fondée, et depuis 10 mois que le 80 a été instauré, les automobilistes se sont bien rendu compte que cet argument était fallacieux, et que le temps perdu était en fait très faible. Par exemple, en théorie un trajet de 40 km à 80 km/h se fait en 30 minutes, au lieu de 27 minutes à 90 km/h, soit donc en théorie 3 minutes seulement de perdues, mais en pratique la différence est moindre car la vitesse permise de 90 n'était pas maintenue à ce niveau pendant tout le parcours car diverses causes de ralentissement se présentent : virages, attente avant dépassement, traversées de lieudits, carrefour. De ce fait, lors d'un trajet, la vitesse moyenne n'était pas 90 mais moindre, par exemple 82. Ces diverses raisons de ralentissement ont moins d'effet pour une vitesse limitée de 80 car la voiture est déjà ralentie. La perte de temps, pour l'exemple ci-dessus de 40 km, est en fait seulement de 2 minutes : c'est très peu, et l'argument de dire que l'on perd BEAUCOUP de temps ne tient pas.

Sur cet argument de perte de temps se greffe la plainte que cette mesure va pénaliser le monde rural qui contrairement aux parisiens n'a pas d'autres solutions que la voiture pour se déplacer, par exemple pour trouver un médecin. Cette plainte serait assez surprenante si elle était prise au premier degré car comparons les 2 minutes perdues sur la route pour se rendre chez le médecin à la demi-heure ensuite dans la salle d'attente, comparons aussi le temps d'un trajet en voiture à 80 km/h aux heures passées par les parisiens dans le métro. L'argument supposé de pénalisation des zones rurales est fallacieux et ne tient pas non plus.

--- 2^{ème} argument : la perte de points sur le permis. Un argument souvent entendu des opposants au 80 km/h : "on va perdre des points de permis" ou aussi : "cela va nous

obliger à avoir les yeux rivés sur le compteur". Ce serait méconnaître que la majorité des voitures disposent d'un limiteur de vitesse qui permet efficacement d'éviter les dépassements de vitesse, donc les sanctions et qui permet de conduire sereinement sans se soucier de la vitesse. La désaffection des automobilistes pour le limiteur de vitesse regroupe plusieurs raisons imbriquées qui allient un manque de connaissance du sujet et un manque de vouloir acquérir la connaissance : il y a dans leur esprit un flou qui englobe le régulateur et le limiteur qu'ils confondent et que de toute façon ils rejettent en bloc car ils veulent être maîtres de leurs allures : ils sont déjà réfractaires aux contrôles par les gendarmes et les radars qui les empêchent de rouler vite et ne veulent donc pas se créer eux-mêmes la même contrainte dans leur voiture. Ils préfèrent utiliser les divers systèmes qui les préviennent de la présence des contrôles et de la position des radars.

Des constatations, certes limitées, montrent que des conducteurs qui roulaient antérieurement, un peu au dessus du 90, roulent maintenant un peu au dessus du 80, ils prennent un PV à 88 (vitesse retenue 83), alors qu'antérieurement ils le prenaient à 98 (vitesse retenue 93).

--- 3^{ème} argument : le dépassement des poids-lourds : c'est le troisième argument : "Ce sera difficile de dépasser un poids-lourd, on va devoir rester derrière pendant des kilomètres". Certes, mais pourquoi vouloir dépasser un poids-lourd s'il roule lui aussi à 80 km/h : la solution est dans le Code de la route : rouler derrière lui à une distance correspondant à 2 secondes, soit 45 m à 80 km/h.

--- 4^{ème} argument avancé par les opposants à l'abaissement de la vitesse à 80 km/h : "Il y a d'autres choses de mieux à faire, de plus intelligent". Certes, mais les mots "mieux" et "plus intelligent" ne conviennent pas : il faut dire : "il y a AUSSI d'autres choses à faire", mais sans pour autant remettre en cause l'abaissement à 80 km/h. Les 18 mesures énumérées par le Premier ministre le 9 janvier 2018 font justement partie des "choses à mieux faire", dont le marquage d'une ligne d'arrêt 5 mètres en amont des passages piétons pour assurer la visibilité qui est officiel depuis le 12 décembre, dont l'éthylotest anti-démarrage en cas de récurrence de conduite en état alcoolique. D'autres mesures évidentes non évoquées le 9 janvier devraient bien évidemment être AUSSI appliquées, citons entre autres : remplacer aux passages à niveau les feux rouges clignotants par des feux rouges fixes que tous les conducteurs comprennent, éviter les contresens sur autoroute et voies rapides en rendant la signalisation et les aménagements des bretelles plus appropriés et plus sensés, améliorer la visibilité des chiffres du limiteur de vitesse, interdire l'utilisation des smartphones et pas seulement la "tenue en main", agir à Bruxelles pour recadrer les constructeurs de voitures afin d'interdire tous ces distracteurs visuels censés être des aides à la conduite, élever à 75 décibel les bruiteurs des voitures électriques.

Jacques ROBIN expert en accidentologie, ingénieur en infrastructure routière