

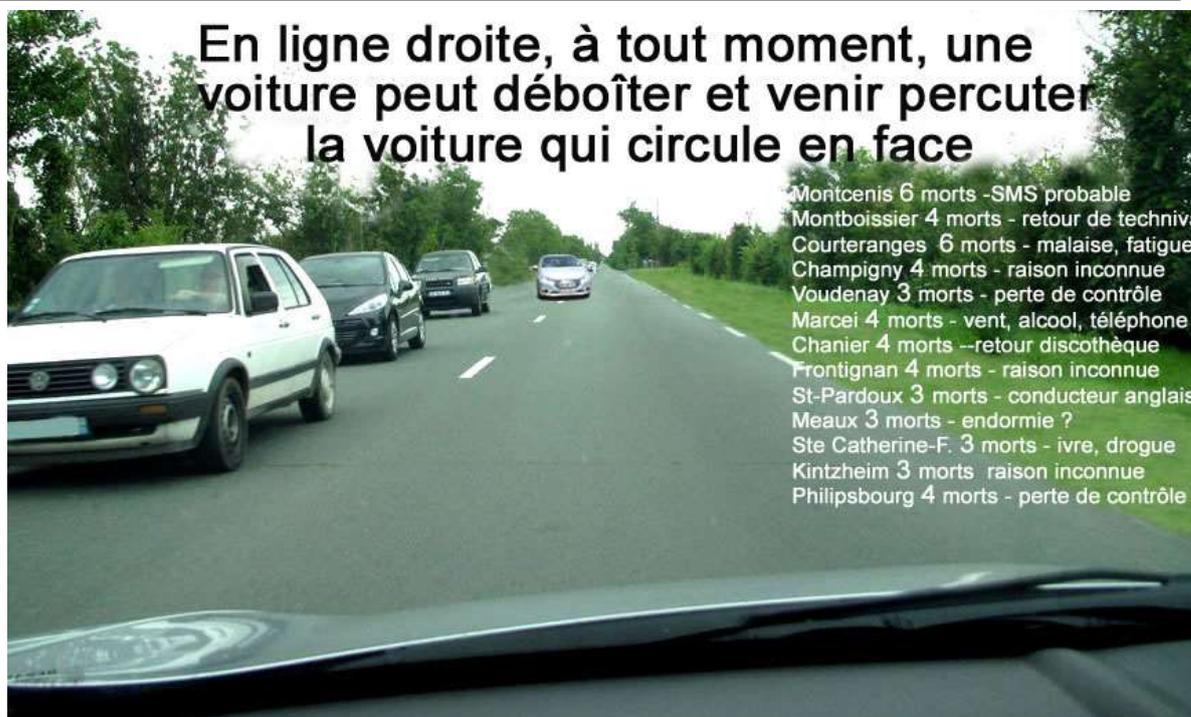
Tout savoir sur le 80 et le 90 km/h

Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue,
auteur du site www.securite-routiere-plus.com

L'essentiel

C'est sur les lignes droites que les automobilistes occasionnent les accidents les plus meurtriers (4, 5 ou 6 morts), parce que contrairement aux sections en virages :

-1- la vitesse y est plus forte, -2- les automobilistes se permettent d'y commettre des distractions (SMS, GPS visuel, ...) -3- ils ont leur attention moins concentrée qu'en virage. Or la différence de vitesse, est déterminante lors d'un choc : à 90 km/h la décélération subie par les occupants est de 20g, et le corps humain ne résiste pas à 20g : il n'y a pratiquement aucune possibilité de survie, et s'il y a survie, c'est avec des blessures très graves, invalidantes à vie, tandis qu'à 80 km/h la décélération est limitée à 15 g, supportable par le corps humain, moins mortelle et les blessures sont moins graves.



Trois risques possibles pour les personnes qui décideront localement de remonter la vitesse à 90 km/h dans leur département et si un accident grave se produit : elles peuvent être poursuivies pour : **mise en danger de la vie d'autrui** ou pour **Complicité d'homicide par instigation** ou pour avoir "**participé à la réalisation de l'accident** ?" (précédant de la cour d'appel de Montpellier)

L'origine de l'inconscience du risque. Croiser d'autres voitures, à 1 ou 2 mètres l'une de l'autre, à 90 km/h, constitue un énorme risque de mort dont nombre d'entre nous n'ont pas conscience alors même que, pour le moindre petit symptôme, nous nous précipitons chez un médecin spécialiste pour réaliser des examens approfondis, craignant pour notre santé. Il y a là une dissonance cognitive dont il convient d'expliquer l'origine. Comment en est-on arrivé là, comment a-t-on accepté d'être aveugle au point de revendiquer encore actuellement le maintien de l'existence de ce risque, en réclamant le 90 km/h ?

Historiquement, un basculement s'est opéré dans les années 50 : jusqu'en 1950 les conducteurs ralentissaient pour croiser une voiture, on la voyait arriver de loin, et comme elles étaient peu nombreuses, nul n'était gêné de ralentir, et d'ailleurs le Code de la route de 1948, reflétant ainsi la sagesse de nos prédécesseurs, le demandait (article 31 "tout conducteur est tenu de ralentir (...) lors d'un croisement"). Mais dans les années suivantes, le nombre de voitures augmentant, il a été considéré comme inconcevable de devoir ralentir à chaque croisement de voiture, et de ce fait la conscience du risque s'est affaiblie, puis s'est perdue ; le Code de la route également n'a plus maintenu, dans ses éditions ultérieures, l'obligation de ralentir pour croiser. Cette habitude a été aidée par les améliorations apportées à la sécurité des voitures, entre autres une meilleure tenue de route et une meilleure précision dans la direction.

Cette perte de conscience a été favorisée par l'idée qu'à l'époque, la vitesse était synonyme de dynamisme, et favorisée aussi parce que l'on attribuait à chaque accident une cause unique, autre que la vitesse, très souvent le manque d'habileté du conducteur, la virtuosité étant considérée comme une qualité nécessaire et suffisante pour déjouer la survenance des accidents, oubliant ainsi qu'il pouvait exister des aléas de toutes sortes, liés au conducteur, au véhicule ou à l'infrastructure. Paradoxalement les conducteurs qui faisaient preuve de prudence visible étaient considérés comme dangereux car avouant eux-mêmes, de ce fait, que leur habileté n'était pas suffisante pour déjouer l'accident. Il en était de même du passager qui bouclait sa ceinture : il se voyait demander par le conducteur surpris et amusé : "t'as peur ?"

Dans les années qui ont suivi, il en est ressorti une montée en flèche des nombres d'accidents, de morts et de blessés graves handicapés à vie, faisant passer le nombre de morts de 5000 en 1950, à 10 000 en 1960 et à 18 000 en 1972. Devant ce fléau national, les yeux des décideurs se sont décillés, et une limitation de la vitesse autorisée a été décrétée, d'abord à 100 km/h en 1973, puis à 90 km/h en 1974 sur toutes les routes bidirectionnelles. Ces mesures, combinées avec les autres mesures concernant l'alcool et la ceinture de sécurité ont conduit à une diminution du nombre de morts pour atteindre un palier annuel de 8 000 vers 1995, puis un autre palier de 4000 dans les années 2010 suite à l'utilisation des radars puis 3000 vers 2020..

Le 90 tue, le 80 épargne.

Pourquoi précisément le 80 km/h est une vitesse salvatrice. Parce qu'un choc à 80 km/h est fondamentalement différent dans ses conséquences, d'un choc à 90 km/h.

Explications :

Décélération subie par la voiture. Un choc contre un arbre ou frontalement contre une autre voiture est en fait une décélération brutale qui, en un dixième de seconde, fait passer de la vitesse de circulation à la vitesse zéro si le choc est centré. Si le choc est excentré (choc des cotés gauche des deux voitures) les voitures pirouettent et continuent quelques mètres en gardant une vitesse résiduelle qui ne tombe pas instantanément à zéro. Mais revenons au choc centré, ce qui est le plus courant.

La violence d'un choc, c'est-à-dire la valeur de la décélération brutale encaissée par la voiture est proportionnelle au carré de la vitesse : c'est une loi physique immuable, indiscutable. Il en ressort que pour un choc à 80 km/h la valeur de cette décélération est seulement les 3/4 (exactement 0,79) de celle qui serait subie par la voiture lors d'un choc à 90 km/h. Cette différence est amplifiée par le fait qu'à 80 km/h la vitesse sera plus fortement abaissée avant le choc par un début de freinage. Il est donc justifié de considérer qu'à 80 km/h la décélération encaissée par la voiture est les 3/4 de celle encaissée à 90 km/h.

Décélération subie par les occupants. En ce qui concerne maintenant la valeur de la décélération subie par les occupants eux-mêmes, à l'intérieur de la voiture, elle est amoindrie par le limiteur d'effort de la ceinture de sécurité, par l'éventuel airbag 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 diverses diminutions, il subsistera dans les deux cas (80 et 90), une décélération résiduelle que subira le corps des occupants, sa valeur se situe dans la zone de 20 g (soit 200 m.s-2) pour une vitesse initiale de 90 km/h et dans la zone de 15 g (soit 150 m.s-2) pour une vitesse initiale de 80 km/h. (g étant la valeur de l'accélération de la pesanteur = 9,81 m.s-2). Il est établi que pour une décélération atteignant 20 g subie par le corps humain, il n'y a pratiquement aucune chance de survie car, pour une telle décélération, les viscères (poumon, cœur, etc.) sont projetés sur la paroi de la cage thoracique, de même le cerveau heurte violemment la paroi frontale du crâne. Il s'ensuit des dégâts structurels de ces organes et des hémorragies internes qui entraînent généralement la mort, sinon blessures très graves handicapantes à vie. Inversement, pour une décélération limitée à 15 g (pour un choc à 80 km/h) les blessures ne sont en général pas mortelles ni handicapantes définitivement. 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 un basculement d'une situation de mort vers une situation de survie, en passant de 90 à 80 on franchit une frontière.

Ceci ne constitue aucunement une surprise et se confirme dans la réalité lors des accidents pour lesquels il y a une gradation dans les dégâts et il est courant de lire par exemple dans les comptes-rendus des médias : "Trois blessés dans une collision frontale" (près de Nantua – 2 avril 2019), ou au contraire : "la collision a fait 6 morts" (accident de Montcenis 1er avril 2017).



Pourquoi, devant l'existence de ce risque connu, revendiquer encore la possibilité de rouler à 90 km/h ? D'abord parce-que les français n'aiment pas le changement, ils veulent conserver leurs habitudes, en acceptant les risques qui y sont liés mais qu'ils occultent pour la raison qu'ils n'ont pas eu d'accident, ce qui constitue pour eux la preuve qu'ils contrôlent suffisamment le risque, ou pour la raison qu'ils pensent que l'accident n'est pas dû à des causes mais lié à la chance, et comme le nombre de ceux qui n'ont pas eu d'accident mortel est beaucoup plus grand que le nombre des familles qui en ont eu, ils sont plus nombreux à revendiquer la possibilité de rouler à 90 km/h, ce qui constitue un danger pour les décideurs qui écoutent.

Mais une fois que l'habitude a été changée, après plus de 2 ans d'application du 80 km/h, les automobilistes ont en grand nombre adopté la nouvelle habitude en constatant par eux-mêmes, que tous les chiffons rouges qu'on leur avait agités sous les yeux n'étaient pas fondés.

N'était pas fondée la perte de temps que représenterait l'abaissement à 80 km/h tant pour ceux qui font de longs déplacements pour travailler que pour les habitants des territoires ruraux. Les premiers, qui font de longs déplacements, se sont rendu compte que leurs parcours étaient réalisés en majorité sur des routes à 110 ou sur des portions d'autoroutes et que les premières dizaines de kilomètres sur routes ordinaires n'entraînaient que peu de perte de temps, les seconds, habitants des territoires ruraux, se sont rendu compte que leur vitesse moyenne n'était

en fait que peu affectée car, roulant moins vite, ils subissaient moins les ralentissements imposés par les virages, les carrefours et les traversées de lieudits.

Néanmoins, faisant fi de l'acceptation de nombreux automobilistes et du constat de la neutralisation de leurs arguments, quelques élus, en particulier quelques sénateurs, par manque de connaissance ou/et dans un but électoral, ont persisté et se sont rabattus sur une proposition mi-chèvre mi-chou, consistant à permettre aux représentants de chaque collectivité départementale de rétablir à 90 km/h certaines routes "non dangereuses".

Existe-il des routes non dangereuses, éligibles au 90 ? Non, clairement

non. Il n'y a pas de routes bidirectionnelles non dangereuses car nous oublions l'évidence que **ce n'est pas la route qui est dangereuse mais les voitures qui viennent en face** et qui peuvent à tout moment sortir de leur file pour mille raisons (voir : [24 raisons de déviations possibles](#)) et venir nous percuter frontalement et plus la route est importante, plus il y a de voitures donc plus le risque est grand, et plus la route est « belle » et droite, plus les automobilistes ont tendance à rouler vite, donc plus le choc est mortel ou entraînant des séquelles graves et handicapantes définitives. Tous les ans 600 automobilistes sont tués par collision frontale en rase campagne : c'est la plus forte cause d'accidents mortels.

Croire que le danger est associé à la route est une idée reçue très tenace. Les accidents sont en fait "saupoudrés" uniformément sur l'ensemble du réseau, en proportion du volume du trafic et non seulement sur des routes où des accidents s'étaient déjà produits. À ce sujet il est d'ailleurs fréquent de lire dans les reportages de la presse après un accident grave : "on ne comprend pas, jusqu'ici il n'y avait jamais eu d'accident sur cette route".

Une autre idée reçue, très tenace, est de croire que ce sont les lignes droites qui sont les moins dangereuses, alors qu'au contraire justement c'est sur les lignes droites que les automobilistes occasionnent les accidents les plus meurtriers :

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.

C'est sur les lignes droites que les automobilistes occasionnent les accidents les plus meurtriers car :
-- leur attention est moins concentrée qu'en virage,
-- ils se laissent distraire (SMS, GPS visuel)
-- leur vitesse est plus forte qu'en virage.

En fait cela se comprend assez aisément car, première raison, les accidents en virage ne mettent en général en cause qu'un seul véhicule (voiture ou moto), donc un nombre moins grand de personnes accidentées et, deuxième raison, ce sont des chocs moins forts car les vitesses ont été ralenties avant le virage, et même si ce ralentissement n'a pas été suffisant pour éviter l'accident, il a abaissé la vitesse à un niveau où le choc n'est en général pas mortel.

Examinons quelques avantages moins directs dont sont bénéficiaires les automobilistes du fait de la limitation à 80 km/h. Depuis l'instauration du 80 il est courant d'entendre dire que "sur cette route, personne ne respecte le 80". En fait cela signifie simplement qu'on se fait dépasser



par quelques voitures à une vitesse supérieure. C'est vrai, mais ce sont les mêmes qui antérieurement ne respectaient pas non plus le 90 km/h.

Un des avantages d'être contraint de rouler à 80 sur les routes où l'on pourrait physiquement rouler plus vite, est de guérir les conducteurs du réflexe constant de vouloir rouler vite, et cette guérison se répercute sur leur conduite dans toutes les autres situations, y compris par exemple en agglomération. L'aide du limiteur de vitesse est d'ailleurs très précieux sur de telles "belles routes".

Un autre avantage d'interdire la vitesse supérieure à 80 km/h sur des routes où le danger n'est pas visible, est qu'à l'inverse, l'absence d'interdiction serait comprise comme l'absence de danger.

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 fausse, 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 fausse 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 fausse 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 fausse 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 3 ans 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 est la porte ouverte à une hétérogénéité qui est contraire aux attentes des automobilistes.

Plutôt que de proposer aux automobilistes des sections de routes de vitesse à 90 km/h dangereuses, réfléchissons plutôt aux mesures ou actions qui constitueraient pour eux une satisfaction ou un gain.

En premier lieu supprimer les panneaux de limitation de vitesse pléthoriques en virages qui agacent les automobilistes



En premier lieu, clair, net, une mesure très forte et qui serait très appréciée par les automobilistes, serait la suppression des pléthoriques panneaux de limitation à 70 dans les virages qui ont été posés au fur et à mesure, au gré des circonstances ou des demandes locales, et dévalorisent les endroits, par contre, où ils sont nécessaires, essentiellement en carrefour. Mais, une fois qu'un panneau 70 est posé en virage, aucun ingénieur ne veut ultérieurement prendre la responsabilité de supprimer de crainte que la survenance d'un accident leur soit reprochée.

De toute façon, ces limitations de virage à 70 ne sont actuellement plus nécessaires puisque la vitesse générale est 80, donc profitons-en pour établir une circulaire interministérielle qui couvre les gestionnaires et demande de les enlever tous. Cette suppression est justifiée du fait que les virages jugés dangereux sont très suffisamment signalés et visibles de jour comme de nuit par les balisette blanches et par les chevrons réfléctorisés. De façon générale les automobilistes sont, en France, submergés de panneaux, ils ne les voient plus, ne les regardent plus, et pour paraphraser Pompidou : "arrêtez d'emmerder les français avec les panneaux", il

suffit que dans un coin de France un service soit condamné par un juge parce qu'il n'avait pas signalé qu'il pouvait y avoir du verglas pour que, dans les mois suivants, fleurissent sur l'ensemble du territoire 10 000 panneaux "risque de verglas".

Une deuxième opportunité intéressante la route à 2x1 voie

Route 2x1 voie

Pour éviter les collisions frontales

Il est parfois possible de transformer une route existante en gardant une voie dans chaque sens, séparées par un terreplein pourvu d'une barrière de sécurité en béton.

+ aménagement de zones de dépassement.

Cette solution est possible puisque actuellement toutes les voitures roulent très bien à 90 km/h



Cet aménagement constituerait, pour les automobilistes, une contrepartie à l'abaissement à 80 km/h, serait d'inciter les départements à réaliser une glissière béton centrale sur les routes où cela est réalisable : acquisition possible de terrain, ou emprise déjà suffisante, entre autres les routes qui sont actuellement à 3 voies. Le nouvel aménagement serait ainsi constitué d'une voie à 90 km dans chaque sens, séparées par la glissière béton, en ménageant un créneau de dépassement de temps en temps pour le cas où un véhicule est lent. Un parfait exemple de cette possibilité est la RD 1089 en Corrèze, c'est une ancienne RN à 3 voies qui peut recevoir une glissière béton centrale sans nécessiter d'autres travaux importants. De tels aménagements ont déjà été réalisés et fonctionnent très bien et à la satisfaction des usagers. Les entreprises de travaux publics seraient également bénéficiaires de tels programmes d'aménagements.

Les enjeux au niveau national et les enjeux au niveau individuel.

1^{er} enjeu au niveau national : les principaux types d'accidents évitables.

- **600 tués** tous les ans par collision frontale, et ils sont en augmentation dans les trois dernières années, particulièrement à cause des distracteurs qui font quitter la route des yeux (GPS, aides à la conduite visuels sur l'écran du tableau de bord, SMS). (accident de Montcenis 6 morts) Comme on voit de façon évidente que les pouvoirs publics ne peuvent rien faire sur le plan réglementaire et sur l'efficacité des sanctions, ou ne savent pas faire, le seul salut pour enrayer la progression des distracteurs est de maintenir la vitesse limite à 80 km/h sur toutes les routes bidirectionnelles.
- **550 tués par collision contre les obstacles courants** (poteaux, fossés, arbres, glissières). L'abaissement à 80 km/h en diminuera le nombre, mais concomitamment néanmoins, quelques

solutions directes sont possibles : arrêter d'élargir la chaussée au détriment de la largeur des accotements, abaisser la vitesse à 60 au droit des très beaux et très courts alignements d'arbres, respecter l'éloignement de 4 mètres pour la plantation de nouveaux arbres, décréter l'obligation échelonnée sur 5 ans de reculer, à plus de 4 mètres, les poteaux électriques et téléphoniques, ce recul de 4 mètres, pour les arbres, les poteaux, les fossés, dit "zone de sécurité" est l'éloignement préconisé par le Guide d'Aménagement des Routes.

- 250 tués en carrefours de rase campagne. L'abaissement à 80 sur toutes les routes bidirectionnelles fera diminuer le nombre des accidents graves en carrefours, mais complémentaires des actions sont souhaitables : réaliser des giratoires aux grands carrefours au lieu des carrefours avec voie centrale de tourne à gauche qui sont les seuls derniers points noirs, assurer des triangles de visibilité pour les autres carrefours.

2^{ème} enjeu au niveau national : l'enjeu économique.

Le modèle de Nilsson, indiscutable partout et toujours, permet d'établir qu'une diminution de 1% de la vitesse moyenne diminue de 4% le nombre de morts. La moyenne des vitesses constatées sur l'ensemble des routes de France est connue à l'aide des renseignements fournis par le système SIREDO qui est constitué de boucles électromagnétiques placées dans la chaussée, réparties sur le réseau routier français. Pour les routes bidirectionnelles, lorsque la vitesse limite était de 90 km/h, cette vitesse moyenne se situait à 82 km/h. La différence de 8 km/h entre 90 et 82 provient du fait qu'il y a toujours des ralentissements à certains endroits du parcours : virage, carrefours, lieudits. Avec une vitesse maximale de 80 km/h ces ralentissements seront moins sensibles du fait que les vitesses de circulation est déjà plus basse, de ce fait, la vitesse moyenne devrait se situer légèrement en dessous de 80. Entre juin 2018 limité à 90 km/h, et les quatre mois suivants limités à 80 km/h, une chute de 3,9 km/h de la vitesse moyenne a été mesurée, on en déduit que la vitesse moyenne a été de 78 km/h pendant ces quatre mois. Du fait de la diminution de 82 à 78 de la vitesse moyenne, la diminution du nombre de morts par an, établie selon le modèle de Nilsson serait d'environ 450 si la destruction des radars n'avait pas entravé cette baisse.

Le coût des accidents pour la collectivité nationale se situe, selon les années, autour de 40 milliards. Le maintien de la vitesse limite à 80 km/h permettrait une économie de 4,5 milliards pour la société toute entière.

3^{ème} enjeu au niveau national : augmentation de 2 000 handicapés lourds à vie, tous les ans, souvent des jeunes.

Actuellement on recense 349 188 personnes handicapées bénéficiant de prestation ou d'allocation handicapés (PCH, ACTP), dont un grand nombre sont handicapés à la suite d'un accident de la route. Tous les ans, sur les 25 000 blessés graves par accidents, 10 000 sont blessés très graves et auront des séquelles définitives qui les gêneront dans leur vie personnelle et dans leur travail. En ce qui concerne les handicapés lourds, on peut évaluer à 2000 par an ceux qui resteront handicapés lourds à vie, ce qui donne sur une tranche de moyenne de 80 ans (durée de vie actuelle) un total de 160 000 handicapés lourds.

Au moment où M. le Président de la République veut améliorer financièrement le sort des personnes handicapées, est-ce bien raisonnable d'augmenter le nombre des handicapés ?

L'enjeu au niveau individuel : être tué par celui qui vient en face - l'homicide admis. Un automobiliste qui circule sur une route bidirectionnelle est soumis, à chaque instant, individuellement, au risque qu'une voiture qui circule dans l'autre sens vienne le percuter frontalement. Nous avons vu plus haut que si une telle collision centrée se produit à 90 km/h, la décélération subie par les occupants se situe autour de 20 g, ce qui n'offre aucune possibilité de survie, alors qu'à 80 km/h la décélération n'est que de 15 g. Si cette collision à 90 se produit sur une route limitée à 80, le conducteur est responsable d'avoir admis la possibilité d'homicider ceux

qui viennent en face, il a commis un homicide admis par lui et en infraction avec la loi (violation délibérée d'une obligation de sécurité) et est sanctionnable de 5 ans de prison. Si inversement la vitesse de la route est limitée à 90 km/h, c'est l'autorité qui autorise cette vitesse qui partage la responsabilité de l'homicide : elle est responsable d'avoir admis que les conducteurs puissent se mettre dans la situation d'homicide possible. Dans un tel cas, de quelle peine est sanctionnable le décideur si la famille de la victime le poursuit en justice pour "mise en situation d'homicide possible".

La prise en compte de l'insécurité subie à titre individuel devrait être incontournable car voisine des grands principes régissant l'humanité : "tu ne tueras pas".

Ce principe régit la société par l'intermédiaire des tribunaux pour les crimes et homicides de la vie courante, ce qui met les citoyens dans une situation de sécurité où ils sont défendus par l'institution contre les homicides. L'on ne peut s'éloigner de ces principes pour l'insécurité sur la route.

Quels sont les raisons des demandeurs du retour au 90 km/h, les vrais et faux arguments, les mobiles ?

Les raisons. Pour certains parlementaires et élus, dont quelques sénateurs qui se sont élevés contre le 80 km/h, les raisons 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 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 pensent 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 contre la limitation à 80 km/h, relayés et amplifiés par les parlementaires ?

--- 1^{er} argument : la perte de temps. La vitesse limite 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 limite 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 rurale est fallacieuse 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.

Le vrai mobile : le plaisir. Nous sommes dans un pays où les médecins et les chirurgiens font des prouesses pour corriger les dégradations de notre corps, et paradoxalement, dans le même temps nous revendiquons de courir à chaque instant sur la route, le risque de mort et de

handicap. Pourquoi puisque les opposants à l'abaissement à 80 km/h savent pertinemment qu'il est faux de dire que le choc est aussi fort à 80 qu'à 90, qu'il est faux de dire que cela fera perdre beaucoup de temps, qu'il est faux de dire que l'on perd plus de temps en roulant à 80 km/h en campagne que les parisiens en métro, qu'il est faux de dire que l'on va immanquablement perdre son permis et dépenser de l'argent en PV, qu'il est faux de penser qu'il faut dépasser les poids-lourds. Si donc, pour soutenir leur revendication, les opposants à l'abaissement de la vitesse à 80 sont contraints d'avancer des raisons qu'ils savent pertinemment inexactes, pour quelle vraie raison s'y opposent-ils, pour quelle vraie raison non exprimée qu'ils ne veulent pas avouer.

En fait, dans l'argumentation il manque un mot que l'on ne veut pas prononcer : LE PLAISIR, le plaisir de rouler vite, le plaisir de tirer de la voiture le maximum qu'elle nous permet, le plaisir de substituer la force de la voiture à nos limites humaines, le plaisir de se faire croire qu'on est puissant.

Pour le plaisir de rouler vite dans le présent, peut-on négliger le futur immédiat ou lointain, peut-on négliger de penser qu'en roulant vite, nous risquons de mourir ou d'être gravement blessé dans une minute, dans une heure, dans un jour, dans un an ? C'est dans la nature de l'homme de prendre son plaisir en oubliant les désagréments possibles futurs, déjà Gottfried Leibniz il y a 200 ans dénonçait ce travers : " Les hommes sont si fort attachés au plaisir immédiat qu'ils en méprisent leur état à venir. Leur vie se trouve à chaque fois concentrée sur le seul instant présent comme si l'avenir ne devait jamais devenir présent."

--- --- --- 000 --- --- ---