

FRANCHE-COMTÉ > Routes

« La limitation à 80 km/h a du mal à être comprise »

Délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel Barbe est ce jeudi dans le Doubs et en Haute-Saône. Notamment pour présenter la limitation à 80 km/h qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet. Interview.

Emmanuel Barbe, vous venez expliquer aux élus et aux acteurs de terrain le plan « Sauvons plus de vies sur nos routes ». Sur les 18 mesures annoncées le 9 janvier par le CISR (Comité interministériel de la sécurité routière), avez-vous conscience d'être tout particulièrement attendu au tournant s'agissant du passage à 80 km/h ?

« La limitation à 80 km/h a effectivement du mal à être comprise. D'où ce tour de France d'explication que j'ai entrepris car beaucoup de contre-vérités ont été dites sur ce sujet étonnamment passionnel. »

Quel va être votre programme ?

« Ces visites sont organisées avec les préfets et l'idée est de multiplier les rencontres, notamment avec les élus. En Haute-Saône, nous ferons aussi un contrôle routier, histoire d'encourager les forces de l'ordre. »

Combien de kilomètres de routes sont concernés en Franche-Comté par ce passage à 80 km/h au 1^{er} juillet ?

« Je n'ai pas encore ces statistiques qui sont en cours de remon-

tée. Le réseau routier est géré à peine à 2 % par l'État et le reste par les collectivités territoriales. Cela étant, nous avons réalisé un travail de recensement du réseau structurant pour le Doubs et la Haute-Saône. »

Et donc ?

« En France, 10 % du réseau le plus emprunté représentent 37 % des morts sur la route. Or, en rajoutant 10 % du réseau, on arrive à 55 %. Si vous prenez le Doubs, les portions les plus empruntées représentent 15 % du linéaire et 54 % des morts. Et si on ajoute les artères de 2^e catégorie, on arrive à 31 % du réseau départemental et 84 % des morts. Cela montre qu'appliquer les 80 km/h sur tout le réseau permet d'atteindre les meilleurs résultats. »

Quant à la Haute-Saône, où des usagers et élus départementaux se sont mobilisés pour réclamer une application différenciée, au cas par cas, de ces 80 km/h ?

« Les chiffres sont très encourageants. De sorte que l'on est sûr des départements pour lesquels on a vraiment intérêt à appliquer la mesure partout. D'autant que c'est d'une grande simplicité : dès que vous êtes en dehors des routes, rapides, vous êtes à 80. Sachant que tout cela est basé sur des études scientifiques corroborées par les experts internationaux. Et l'on perd très peu de temps ! La moyenne des trajets sur ces routes étant

de 40 km, rouler à 90 ou 80 n'a pas grande incidence. Car dès que vous traversez un village, vous êtes à 50, voire à 30. »

Quant à l'argument selon lequel l'automobiliste va économiser 120 euros de carburant par an et diminuer jusqu'à 30 % ses émissions de CO2 ? Sur route plate et droite alors, parce qu'en faisant le test, on n'arrête pas de passer de la 3^e à la 4^e et vice-versa...

« Moi, je ne mets pas très en avant cet élément. Car le motif qui nous pousse à agir, c'est la mortalité. Et on peut espérer épargner ainsi 300 à 400 vies par an. C'est considérable ! »

Pour autant, si les accidents de la route restent la première cause de morts violentes avec 9 morts et 65 blessés par jour en France, la vitesse étant le premier facteur d'accident (31 %), les automobilistes qui causent des accidents mortels sont rarement ceux qui respectent les limitations, non ?

« Il faut bien savoir que l'on se base sur des études réalisées sur près de 500 cas de réduction de vitesse dans le monde entier. Et toutes disent que si vous baissez de 1 % la vitesse moyenne pratiquée sur un réseau, vous baissez de 4,6 % le nombre de morts. Cela a d'ailleurs été démontré en France grâce aux radars qui ont fait ralentir les automobilistes : on est arrivé à faire baisser les vitesses moyen-



Emmanuel Barbe : « Chaque fois que l'on abaisse les limitations de vitesse, on arrive à baisser le nombre des accidents, quelle que soit leur cause. » Photo DR

nes de 7 km/h et la mortalité de 37 %. En baissant de 90 à 80 km/h, on baissera dans les faits la vitesse moyenne de 5 km/h. Sans compter que cela fera aussi baisser les vitesses des camions : il y aura moins d'effets de peloton et la circulation sera plus fluide. Qui plus est, le fait de rouler moins vite vous donne aussi d'avantage de chances d'éviter l'accident. Bref, c'est un tout. Et toutes les fois où, dans le

monde, on abaisse les limitations de vitesse, on arrive à baisser le nombre des accidents, quelle que soit leur cause. C'est pour cela qu'en définitive, en faisant baisser la vitesse, on lutte contre tous les facteurs. Ce qui n'empêche bien sûr pas qu'il faille lutter contre chacun des autres facteurs d'accidents : alcool, drogue, portable au volant... »

Recueilli par Pierre LAURENT



Les élus et usagers haut-saônois mobilisés pour réclamer une application « au cas par cas » de la limitation à 80 km/h n'auront manifestement pas gain de cause. Pour Emmanuel Barbe, « c'est en appliquant les 80 km/h sur tout le réseau que l'on atteindra les meilleurs résultats. » Archives ER/Dominique ROQUELET

Trois autres mesures phares

Parmi les 17 autres mesures prévues dans le plan « Sauvons plus de vies sur nos routes », quelles sont celles sur lesquelles le délégué interministériel souhaite mettre l'accent ? « J'en citerai trois. À commencer par l'éthylotest antidémarrage. Cela existe déjà dans l'arsenal judiciaire mais cela ne marche pas. La plupart des gens qui y sont condamnés ne le posent pas au motif que c'est trop cher. Selon notre analyse, c'est parce qu'au moment du jugement, ils ont perdu leur emploi après leur permis. L'idée est donc de dire que si votre taux ne dépasse pas 1,8 g, vous pouvez conduire si vous posez le système. Ce qui vous permet de continuer à aller travailler. Coût : 1 200 € à l'achat ou à la location, 340 € puis 200 € par mois. Mais plus il y en aura plus le coût baissera. »

Quant aux deux autres ? « Nous allons doter les forces de l'ordre d'un système qui va leur permettre de se rendre invisibles des réseaux de signalisation embarqués de type Coyote. Et renforcer la sanction du téléphone au volant : désormais, le permis pourra être suspendu. Sachant que tout ceci s'accompagne d'une forte mobilisation pour développer la prévention, qui est la mesure numéro 1 du plan. »

DOU04 - V1