

**Texte de Claude Got établi en octobre 2020, mettant en évidence l'importance de la différence d'accidentalité entre le groupe de départements maintenant la vitesse maximale à 80 km/h et le groupe de départements remontant des voies à 90 km/h**

Edouard Philippe a sauvé la vie à 331 personnes en réduisant la vitesse maximale à 80 km/h. Le Président de la République a rendu possible un accroissement de la vitesse, donc de l'accidentalité et de la mortalité. L'achèvement de l'année 2020 et la publication de l'accidentalité au niveau départemental vont permettre de quantifier la différence entre les bilans de 2019 et de 2020 en fonction du maintien à 80 ou du retour à 90. Ce résultat est très important pour que les responsables départementaux renoncent au retour à 90. La réduction du trafic n'est pas un obstacle à l'évaluation de l'effet « pro-90 », il suffit d'établir des proportions en exploitant des valeurs.

La première étape a été la comparaison de l'accidentalité départementale des deux années de vitesses homogènes et différentes : 90 km/h en 2017 et 80 km/h en 2019. Elle a été observable tardivement avec la production fin 2020 du bilan de l'ONISR au niveau des départements. J'ai divisé chacune de ces deux années en deux groupes « pro-80 » et « pro-90 » en utilisant les choix des responsables départementaux, annoncés à partir de 2019 et effectifs au cours de l'année 2020. 60 conservaient le 80 km/h et 32 repassaient à 90 km/h (hors Paris et la petite couronne). L'objectif était de comparer les différences de risque entre les départements dans deux années successives, avec deux modifications de vitesses identiques, avec la possibilité de constater l'évolution de l'accidentalité au cours des années suivantes.

Dans le groupe des 60 futurs « pro-80 » : le passage de **2 370** tués en 2017 et **2 285** tués en 2019 indique une réduction de mortalité de **3,6 % (85 usagers)**

Dans le groupe des 32 futurs « pro 90 » : le passage de **969** tués en 2017 et **843** tués en 2019 indique une réduction de mortalité de **13% (126 usagers)**

Le 80 km/h généralisé d'Edouard Philippe a donc été **3,6** fois plus protecteur dans les départements des usagers qui étaient décidés à remonter leur vitesse maximale à 90 km/h. L'absurdité de leur choix devenait évidente, une protection importante ne serait pas prise en compte par les responsables, alors que son efficacité est établie.

Contrairement à ce qui a été dit, la réduction du trafic depuis le développement du COVID-19 n'est pas un obstacle à cette analyse. J'avais pu observer et modéliser les évolutions comparées des deux groupes en 2017 et en 2019, avant l'épidémie. Il est maintenant possible d'observer la dégradation des bons résultats de 2019 en les comparants au groupe des « pro-90 » de 2020. L'ONISR doit valoriser ces résultats, sans attendre la fin de l'année 2020.

Dans le livre blanc pour la sécurité routière de 1989, qui était une commande du Premier ministre, Michel Rocard, nous avions mis en évidence l'influence protectrice de la densité de population dans un département (la sécurité routière - la documentation française – page 111) et ce facteur n'est pas le seul. Le taux de mortalité au niveau des départements est publié chaque année et il faut utiliser ses résultats. Quand l'Orne décide de remonter à 90 km/h 35 % de ses voies départementales, alors que ce département est celui qui a le plus accru sa mortalité au cours des 10 dernières années et qu'il se situe dans les 5 départements qui dépassent 100 tués par an, l'ampleur de l'ignorance et du mensonge est évidente. Il est indispensable de publier ces données pour permettre aux Présidents de départements de connaître l'importance de leur responsabilité quand ils font le choix du niveau de risque dans leur département.

Si les structures publiques gérant la sécurité routière ne publient pas les conséquences mesurées de ces deux différences d'exposition au risque, il faudra que des volontaires développent leur importance. Nous avons été plusieurs à mettre en évidence le risque lié aux routes en 2018, notamment en ce qui concernait le trafic, nous sommes capables de classer les responsables départementaux en fonction de l'importance des risques liés à leurs choix. Nous avons connu dans le passé des collaborations entre des politiques, des administratifs, des scientifiques et des associatifs. Les résultats atteignaient des niveaux exceptionnels. Depuis 2014, une courte période de courage politique a permis de généraliser pendant 3 semestres la limitation à 80 km/h. La faiblesse habillée du manque d'acceptation sociale a dégradé ensuite la décision d'Edouard Philippe. Nous publierons à la fin du mois de février le coup humain de la décision du président de la République. L'effet favorable du COVID-19 ne doit pas être un argument justifiant l'effet défavorable du retour à 90 km/h.

Les incertitudes et la gravité de l'épidémie de COVID-19 ne doivent pas laisser négliger la gestion de risques graves que l'on peut maîtriser. La mortalité des 18/45 ans sur les routes est comparable à la mortalité dans cette tranche d'âge, attribuables à cette épidémie.