

VIDEO franceinfo: Comment un lobby opposé aux 80 km/h tente de s'inviter dans le grand débat

Le grand débat national, ce sont des dizaines de réunions dans toute la France, mais c'est aussi un site web où tout le monde peut s'exprimer. Nous nous sommes plongés dans les centaines de milliers de propositions des internautes, et avons découvert comment certains tentent d'orienter le débat. Entre le 15 et le 31 janvier, il y a déjà eu 550 000 réponses en ligne, dont 140 521 contributions. On a analysé les titres des contributions.

Dans le palmarès, les Français parlent d'abord de taxes. Le mot "impôts" est le plus cité. Quand on y ajoute "fiscalité" et "fiscale", on totalise 17 214 contributions, soit 12% du total. En numéros 2 et 3 apparaissent les mots "stop" et "80", en référence à la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes. Un hasard ? Pas sûr...

En y regardant de plus près, on s'aperçoit que les deux tiers de ces plus de 8 000 contributions sur les 80 km/h contiennent la même phrase : *"Laissez-nous adapter notre vitesse aux conditions de circulation"*. Le texte a été recopié des milliers de fois par des internautes inscrits sur le site du grand débat. Nous avons retrouvé l'un d'eux : *"C'est la Ligue des conducteurs qui m'a envoyé un mail, en me disant 'profitez du grand débat pour faire savoir si vous n'êtes pas d'accord avec la limitation à 80km/h'. J'ai utilisé le mode d'emploi que m'avait envoyé la Ligue des conducteurs et j'ai repris leur texte."*

Il s'agit donc d'une campagne de communication. A l'origine, un courriel envoyé le 24 janvier par la Ligue de défense des conducteurs à ses membres avec ce message : *"Il vous suffit de copier-coller la réponse suivante : 'Laissez-nous adapter notre vitesse aux conditions de circulation'."*

https://www.lepoint.fr/automobile/securite/autoroutes-glissement-progressif-des-dangers-28-07-2018-2239810_657.php

Stigmatisée, la vitesse n'est plus la cause principale des accidents mais la somnolence, l'inattention due aux smartphones, l'alcool et la drogue.

Publié le 28/07/2018 à 11:55 | Le Point.fr

Réduire encore la vitesse sur autoroute pourra être une mesure difficile à étayer pour le gouvernement. Alors que celui-ci s'essaie au 80 km/h sur routes qui, en cette période de chassé-croisé estival, emballe la productivité des radars, la sécurité des autoroutes dresse un bilan non conforme de 2017 avec le discours récurrent de la Sécurité routière.

Si le niveau de sécurité des autoroutes reste cinq fois supérieur à celui du réseau routier traditionnel, la nature du risque évaluée par l'Asfa (Association des sociétés françaises d'autoroutes) a radicalement changé. Avec des flux de circulation soigneusement canalisés et séparés, des intersections déplacées à la périphérie de l'axe principal, l'autoroute a divisé par deux le nombre de tués depuis 2000.

Ceinture, somnolence et inattention

Avec l'entretien soigneux du réseau et le travail des équipes de maintenance et de secours, ces caractéristiques ont permis de limiter le bilan de 2017 à 150 accidents mortels qui ont fait 166 tués. Sur les autoroutes concédées par l'État aux sociétés privées, «l'année 2017 s'inscrit dans la tendance de réduction du nombre d'accidents mortels enregistrée depuis les années 2000: le nombre de morts a été divisé par deux alors même que les kilomètres parcourus augmentaient de 43 % », indique l'Asfa.

Premier constat, plutôt révoltant quarante-cinq ans après l'obligation de boucler sa ceinture de sécurité, 26 % des tués ne portaient pas de ceinture ce qui aurait pu les sauver ou limiter les conséquences de blessures.

Si l'on détaille la cause des accidents mortels, l'analyse montre que la vitesse n'est plus la raison principale des accidents (12,7%) alors qu'elle occupe le devant de la scène médiatique. Voici la réalité du danger d'accident mortel en 2017:

- **25,3% des accidents dus à la somnolence et à la fatigue au volant.** La somnolence et la fatigue au volant demeurent la première cause d'accidents mortels. Tous les conducteurs sont concernés, particulièrement la nuit (40 % des accidents relevés ont lieu au cours de cette période). L'augmentation des accidents liés à l'inattention et la perte de vigilance explique, en partie, la hausse alarmante du nombre des accidents impliquant le personnel autoroutier (+ 51 %).
- **25,3 % des accidents dus à la prise d'alcool, de drogues ou de médicaments.** 2017 a vu une augmentation inquiétante du facteur «Alcool, drogues, médicaments» dans les accidents, bondissant de 15 % en 2016 à 25 %. Les conducteurs masculins âgés de moins de 35 ans sont les plus représentés dans ce type d'accidents qui ont principalement lieu la nuit et les week-ends.
- **14,7 % de chocs avec piétons,** sortis de leur véhicule après une panne ou un premier accident ou tout simplement progressant de long de la voie.
- **12,7 % des accidents font apparaître un dépassement des limitations de vitesse,** non seulement des voitures, mais aussi des camions et autocars qui causent les accidents les plus spectaculaires et meurtriers. Cependant, entre 2016 et 2017, la part d'accidents dus au dépassement de la vitesse autorisée est passée de 16 % à 13 %. Sur la période de dix ans, l'évolution reste stable avec la mise en place du programme de contrôle sanction automatisé des vitesses pratiquées sur les autoroutes. Enfin, ce facteur vitesse est très rarement le seul à l'origine de l'accident mais se combine à d'autres raisons, inattention, endormissement, etc.
- **11,3 % des accidents sont dus à l'inattention des conducteurs.** L'inattention au volant est en grande partie liée à l'utilisation de « distracteurs » pendant la conduite, à savoir les objets connectés (smartphones, tablettes, GPS...). Les conducteurs entre 18 et 34 ans sont à 42 % victimes de ce type d'accidents et ont deux fois plus de risque d'être tués.

<https://www.lematin.ch/monde/Les-limitations-de-vitesse-sur-les-routes-en-Europe/story/17781186>

Limitation de vitesse en France: que font les autres pays?

Les limitations de vitesse sur les routes en Europe

En abaissant de 90 à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires, la France fait désormais partie des pays européens où les limitations de vitesse sur ce type de voie sont les plus basses.

L'Italie, l'Espagne, le Portugal, la Hongrie, la Grèce, les pays baltes, le Luxembourg, la Slovaquie, la Croatie, la Macédoine, l'Albanie, la République tchèque notamment limitent à 90 km/h la vitesse maximale sur ce type de route. Ailleurs, la limite peut descendre à 70 km/h ou au contraire s'élever jusqu'à 100 km/h.

Les plus tolérants

En Allemagne, la vitesse autorisée sur route à deux voies hors agglomération est de 100 km/h. Sur autoroute le gouvernement conseille de ne pas dépasser les 130 km/h. Le mythe de «pouvoir rouler aussi vite qu'on veut sur les autoroutes allemandes» se heurte à la réalité: la vitesse moyenne se situe aux alentours de 120 km/h sur des chaussées souvent en travaux et faites d'une succession de plaques de bitume rendant la conduite à haute vitesse très désagréable.

En Autriche, la limite est de 100 km/h sur route (130 km/h sur autoroute). Au Royaume-Uni, la vitesse maximale sur les routes à deux voies est de 96,6 km/h (70 miles autoroute).

En Irlande, la vitesse est limitée à 100 km/h sur toutes les routes nationales, même à deux voies, à 80 km/h sur les routes secondaires et à 120 km/h sur autoroute. En Pologne, la limite est de 140 km/h sur autoroute et de 90 ou 100 km/h sur route.

Les plus stricts

En Suède, la vitesse maximale autorisée est généralement de 70 km/h en dehors des villes (110 ou 120 km/h sur autoroute). Certaines régions ont introduit depuis 2017 des limitations à 80 km/h sur des routes à deux voies.

En Belgique, la vitesse maximale sur les routes à deux voies a été abaissée à 70 km/h en Flandre le 1er janvier 2017, mais reste de 90 km/h en Wallonie et à Bruxelles.

Comme en France à compter du 1er juillet 2018, la vitesse maximale sur route à deux voies est de 80 km/h en Norvège, aux Pays-Bas, en Suisse, au Danemark, en Finlande, en Bosnie, à Chypre ainsi qu'à Malte.

Limitations et mortalité

Certains pays ont à la fois une très faible mortalité routière, comme la Suède (2,6 morts pour 100.000 habitants en 2015 selon Eurostat), et les limitations de vitesse les plus strictes de l'UE. Mais d'autres, comme l'Allemagne (4,2), le Royaume-Uni (2,8) et l'Irlande (3,5), figurent aussi parmi les meilleurs élèves de la sécurité routière en Europe tout en permettant aux automobilistes de rouler à 100 km/h sur route.

La France se situe dans la moyenne européenne avec 5,2 morts pour 100'000 habitants.

Les pays d'Europe où la mortalité routière est la plus élevée sont la Roumanie (9,6) et la Bulgarie (9,9). Les vitesses autorisées sur les routes secondaires y sont dans la moyenne européenne: 90 km/h en Bulgarie, 90 à 100 km/h en Roumanie (130 km/h sur autoroute). Le taux élevé d'accidents y est imputé en partie à la mauvaise qualité du réseau routier et à la vétusté des véhicules en circulation.

En Serbie (8,5 morts pour 100'000 habitants en 2016) la limite - peu respectée - est de 80 ou 100 km/h selon les voies. Malgré la mortalité routière très importante, la limite sur autoroute y a été portée à 130 km/h contre 120 en avril 2018, le gouvernement justifiant cette mesure par souci d'alignement sur les pays voisins.

En Grèce, au septième rang de la mortalité routière dans l'UE (7,4 morts pour 100'000 habitants), le gouvernement a envisagé en 2017 de porter à 150 km/h contre 130 la vitesse limite sur autoroute, mais y a renoncé en raison des avis négatifs des experts. Les vitesses limites sur les routes grecques (90 à 110 km/h) sont largement ignorées. (afp/nxp)

Créé: 01.07.2018, 11h59