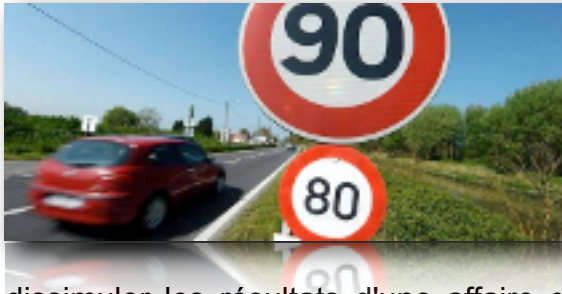


Le rapport secret sur le 80 km/h éventé

Exclusif - Faute d'une publication officielle, un vaste travail de recoupement permet de voir que les accidents ont augmenté durant l'expérimentation.



La transparence n'est pas le maître mot de la Sécurité routière.

Alors que Bernard Cazeneuve, initiateur en 2015 de l'expérience du 80 km/h sur trois tronçons de routes secondaires promettait une démarche "transparente, honnête et rigoureuse", ses successeurs se sont empressés de

dissimuler les résultats d'une affaire qui était déjà mal engagée. Comment, en effet, tirer, d'aussi faibles sections d'étude et sur une période aussi courte, un résultat qui soit éclairant ?

Néanmoins, l'expérimentation s'est tenue et s'est achevée en juillet 2017 et ses conclusions auraient dû être livrées au public à l'automne dernier, le temps de boucler un rapport qui soit incontestable. Au lieu de cela, alors que la conviction d'Édouard Philippe semble se fonder en grande partie sur cette expérimentation, aucun bilan officiel n'a été dressé. Tout juste le Premier ministre a-t-il répondu à la commission sénatoriale qui le pressait de questions que,

"entre juillet 2015 et juillet 2017, on a recensé 20 accidents faisant 3 morts et 42 blessés".

Face à cette carence, l'Association 40 Millions d'automobilistes s'est livrée à un travail de fourmi en analysant les fichiers du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) du ministère de l'Intérieur. Sur les trois tronçons concernés, elle a pu tirer un bilan des fiches de 2012 à 2016, soit 18 mois d'expérience et les 42 mois qui ont précédé, en guise de référence. Et les constatations qu'elle a révélées au Point en avant-première ne manquent pas d'être alarmantes puisque, sur la seule année pleine de l'expérimentation à 80 km/h, tous les indicateurs de 2016 repartent à la hausse.

"30 blessés sont alors à déplorer, soit autant qu'en 2013, plus qu'en 2012 (26) et non loin de 2014 (31), qui est la pire année en nombre de victimes (34) et de gravité des accidents" souligne Pierre Chasseray, délégué général de l'association.

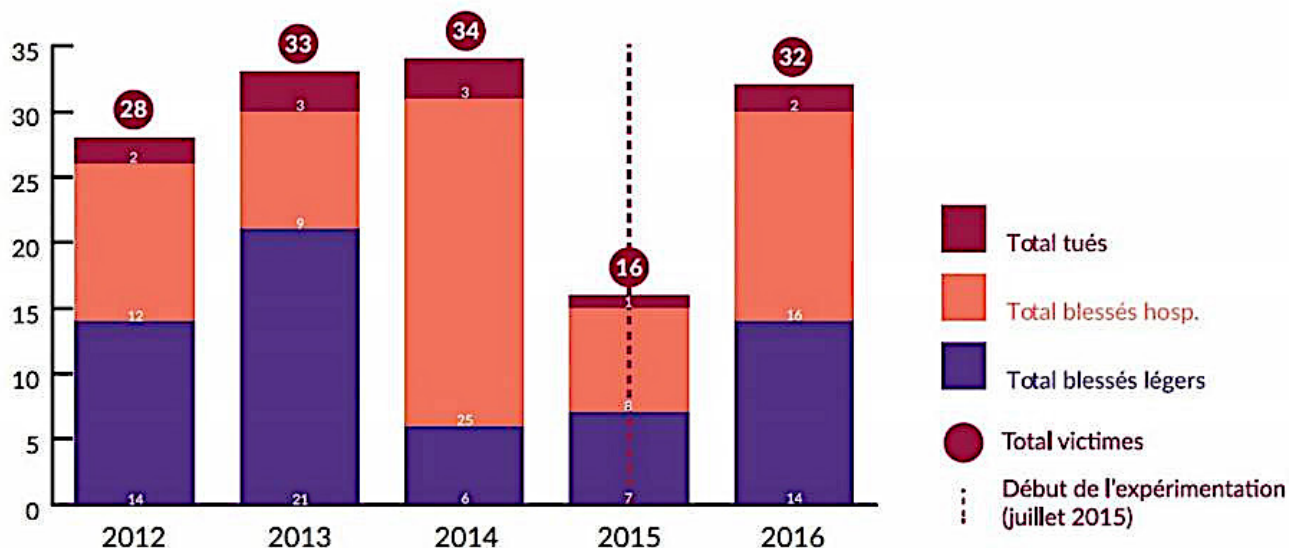
1 mort tous les 28,7 km contre tous les 202 km

2016 est également la deuxième plus mauvaise année, après 2013 et 2014, en termes de nombre de blessés hospitalisés et de nombre de tués sur ces axes (voir tableau).

"De plus", poursuit Pierre Chasseray, "en comparaison avec des données de mortalité routière relevées à l'échelle nationale, les statistiques issues des routes secondaires en test

révèlent l'inefficacité de la mesure : alors que 1 911 accidents mortels ont été recensés sur les 386 224 kilomètres que compte le réseau secondaire français (soit 1 accident mortel en moyenne tous les 202 km) en 2016, les sections de routes nationales soumises à l'expérimentation font état de 1 accident mortel tous les 28,7 km."

SYNTHÈSE GÉNÉRALE SUR L'EXPÉRIMENTATION



Les résultats tenus secrets par le gouvernement du 80 km/h sur route ont été patiemment décryptés par les équipes de 40 Millions d'automobilistes - © 40 Millions d'automobilistes

Soit tout de même cinq fois plus que le réseau de référence. En revanche, 2015, qui a été une excellente année, y compris au niveau national, ne constitue pas une base de comparaison sûre puisque l'expérimentation a commencé le 1er juillet.

Ces résultats ne sont pas contestables, car ils résultent des fiches officielles. La compilation des données, précise l'association, livre en détail les "lieux", "caractéristiques", "véhicules" et "usagers", ce qui lève tout doute sur les caractéristiques de l'accident, avant ou pendant l'expérimentation. Ces données ont même permis de déterminer avec précision le lieu des accidents, le nombre et la catégorie des usagers impliqués ainsi que la gravité de leurs blessures. En revanche, les responsabilités et les causes des accidents (comportement des usagers, alcoolémie, stupéfiants, distracteurs, vitesse excessive ou inadaptée...) sont indisponibles, les autorités considérant que leur publication pourrait porter atteinte à la protection de la vie privée des personnes concernées et leur porter préjudice.

On comprend dès lors pourquoi le Premier ministre conserve sous le coude cette expérimentation qui n'est ni concluante ni parlante. Trop limitée dans le temps et avec un échantillon de routes trop restreint, elle ne peut refléter avec l'exactitude scientifique et statistique attendue les effets d'une réglementation. Les variables en 2012, 2013 et 2014 le démontrent, un gros accident suffisant à lui seul à bouleverser la statistique.

Elle a ainsi moins de poids que ce que les riverains et usagers des tronçons concernés dénoncent, c'est-à-dire une circulation en file indienne plus fréquente du fait des véhicules légers bloqués derrière les poids lourds. Prises de risque pour doubler quand même, énervement ou somnolence sont les effets dérivés de cette situation qui peuvent expliquer la progression de l'accidentalité en

2016. De quoi provoquer la colère des usagers qui remontent de toutes parts depuis quelques semaines, des provinces qui se sentent ostracisées par Paris.

Arbitrage administratif

Nombreux sont les députés et sénateurs présents sur le terrain à mesurer la grogne qui monte et à tirer la sonnette d'alarme du côté du gouvernement. L'entêtement d'Édouard Philippe n'y fera rien, les Français considèrent cette mesure inutile, vexatoire et de nature à compliquer un peu plus encore leurs déplacements en province, voire à ponctionner leur budget automobile déjà largement ébranlé ces derniers mois avec les augmentations massives de la taxe CO2, des assurances, péages, parkings, PV, carburants, etc.

Rapportés par *Le Figaro*, les propos du député LR de Moselle Fabien Di Filippo, qui a interpellé le gouvernement à l'Assemblée, témoignent de ce ras-le-bol :

"Les Français éprouvent un fort sentiment d'injustice en se disant qu'ils n'ont pas d'autre choix que de prendre la voiture et qu'ils se retrouvent pénalisés par l'allongement des temps de trajet. Ils se disent aussi que, derrière cette mesure, il y a la volonté du gouvernement de les ratiboiser financièrement. Donc ça crée de la crispation."

Un sentiment qui est partagé par nombre de ses collègues et par les sénateurs qui, les premiers avec Michel Raison (LR), Jean-Luc Fichet (PS) et Michèle Vullien (UDI), ont créé une commission d'étude et déjà demandé le report de la mesure¹ au gouvernement en attendant les résultats de l'expérimentation. Une démarche à laquelle adhère le sénateur LR cosignataire de la lettre au gouvernement, Alain Fouché.

"Si nous n'obtenons pas les informations que nous demandons sur cette expérimentation, je suis décidé à porter l'affaire devant l'instance administrative qualifiée pour la faire rapporter. Il nous faut des éléments pour juger du bien-fondé d'une telle mesure qui est ressentie par les Français comme un vaste racket. Le gouvernement anticipe la réduction de recettes sur les carburants avec la montée en puissance des véhicules hybrides et électriques et cherche des mesures de compensation. Le 80 km/h sur route, qui va bloquer les voitures derrière les camions, est de celles-là."

Surfant sur ce mécontentement en organisant des manifestations avec les motards de la FFMCC partout en France, l'association 40 Millions d'automobilistes suggère donc aux usagers de télécharger sur le site internet² la carte d'électeur factice qu'elle a créée pour l'occasion. Elle leur demande de l'envoyer symboliquement au président de la République pour marquer leur désaccord avec la politique de sécurité menée par son Premier ministre et, plus largement, pour refuser un système où l'opinion des citoyens n'est pas prise en compte.

❑ Pour consulter l'étude complète sur l'accidentalité des 86 km/h sur les routes test, [cliquez sur ce lien](#)

❑ Consultez notre dossier : [80 km/h sur routes : le coup de frein qui ne passe pas](#)

¹ http://www.lepoint.fr/automobile/securite/80-km-h-sur-routes-il-est-urgent-d-attendre-08-02-2018-2193433_657.php#xtmc=80-km-h&xtnp=1&xtr=3

² <https://www.40millionsdautomobilistes.com/>