

# 80 km/h, une marche arrière déjà engagée **DIFFUSION INTERNE**

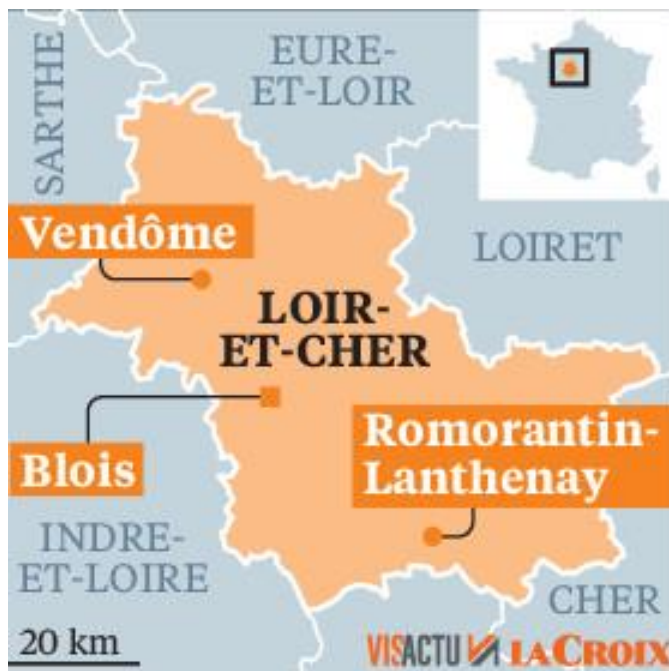
Pascal Charrier (Blois et Romorantin-Lanthenay, Loir-et-Cher), le 10/02/2019 à 18h28 Mis à jour le 11/02/2019 à 10h09

Des conseils départementaux souhaitent repasser au 90 km/h sur certains tronçons du réseau secondaire. Reportage dans le Loir-et-Cher, où tout est prêt.



Certains conseils départementaux aimeraient pouvoir adapter la vitesse aux spécificités de leur territoire. / Lorraine Turci pour La Croix

Au milieu de la forêt solognote, les lignes droites s'enchaînent. Les diverses limitations de vitesse, aussi : 50, 70 et, le plus souvent, 80 km/h, voire ponctuellement 90 km/h quand il y a trois voies sur cette RD 765 qui relie Blois et Romorantin-Lanthenay à travers le Loir-et-Cher. « On passe plus de temps à scruter son compteur qu'à regarder la route », s'agace Bernard Ternoir, habitué de cet itinéraire.



Le retraité se verrait bien y conduire à nouveau à 90 en dehors des bourgs et des villages, comme avant. « Le 80, cela ne change rien pour les accidents, estime-t-il. On n'arrête pas de se faire doubler. »

Christophe, lui aussi, ne serait pas contre un léger coup d'accélérateur sur cette départementale. « Mais pas partout, précise ce dépanneur en informatique. Sur ces lignes droites qui n'en finissent pas, c'est dur de rouler à 80. Cela paraît aberrant et beaucoup ont peur de se faire « pousser » par un camion. »

Pour lui qui parcourt 35 000 kilomètres par an, 10 km/h supplémentaires sur certains tronçons seraient les bienvenus : « *Cela me ferait gagner cinq minutes sur un trajet. C'est peu, mais au bout d'une journée, cela peut me faire un client en plus.* »

## « C'est dur de rouler à 80 »

Son vœu sera peut-être bientôt exaucé. En janvier, Emmanuel Macron, puis Édouard Philippe, ont déclaré que des aménagements locaux à la nouvelle limitation de vitesse, fixée à 80 km/h sur les routes dites bidirectionnelles depuis le 1<sup>er</sup> juillet dernier, étaient envisageables.

De nombreux conseils départementaux, gestionnaires de la plupart des 400 000 km concernés dans le pays, sont favorables à cet assouplissement. Territoire rural peuplé de 330 000 habitants, le Loir-et-Cher n'échappe pas à la tendance. « *Nous sommes plus que prêts* », lance même Nicolas Perruchot, président (LR) de l'instance, carte à l'appui sur la table.

### Le 80 km/h revient dans le débat

Sur les 3 424 kilomètres de voirie gérés par la collectivité territoriale, ses services techniques en ont identifié environ 500 susceptibles de revenir selon eux au 90 km/h sans péril. « *Ces routes sont sûres, elles n'ont pas d'accidentologie très développée et on a besoin d'y avoir un peu d'élan pour doubler les camions* », explique l'élu. « *C'est une approche raisonnable et raisonnée*, poursuit Patrick Feldner, son directeur général adjoint à l'aménagement du territoire. *Il s'agit essentiellement d'anciennes nationales.* »

## Des routes « qui pardonnent »

Ces axes structurant du Loir-et-Cher ont des caractéristiques communes : la chaussée mesure au moins 6,50 m de large, avec des accotements de 1,50 m. « *Ce sont des routes qui pardonnent* », résume Christian Viroulaud, directeur des routes au conseil départemental, avant de s'engager sur la rectiligne D 924, à travers la plaine de Beauce. Pour lui, pas de doute : sur ce type de départementale entretenue avec soin, rien n'interdit d'avancer en sécurité à 90 km/h. « *La réponse est technique, pas politique* », assure le fonctionnaire territorial.

Afin d'appuyer son propos, Christian Viroulaud met le clignotant et prend la D110, plus étroite. « *Là, on resterait à 80* », affirme-t-il. Puis, pour clore la démonstration, il poursuit sur la D50D, bordée de poteaux électriques, où il est difficile de croiser un tracteur : « *Et là, on pourrait imaginer passer à 70* ».

« *Pour qu'elle soit respectée, une règle doit être comprise*, reprend-il en conduisant. *Et pour qu'elle soit comprise, il faut qu'elle soit cohérente avec l'environnement du conducteur, qui s'adapte.* »

## Une réflexion entamée en 2018



Dans le Loir-et-Cher, le conseil départemental a déjà identifié 500 km d'axes routiers où un retour au 90 km/h serait envisageable. / Lorraine Turci pour La Croix

Si ce conseil départemental est déjà très avancé sur ce dossier, c'est que sa réflexion a commencé dès l'année dernière, quand les polémiques se sont multipliées sur un sujet passionnel. « *C'est une approche que nous avons toujours défendue*, dit Bernard Pillefer, vice-président en charge des infrastructures.

*En tant que gestionnaires du réseau, nous avons la meilleure maîtrise de ce sujet. L'uniformisation sans concertation, ce n'était pas la bonne méthode. »*

Ces ajustements viendraient pourtant contredire le principe défendu jusque-là au plan national par la sécurité routière, dont les calculs s'appuient sur une logique de « grands chiffres » : tout abaissement de la vitesse moyenne en France rend mécaniquement les accidents moins graves, quelles que soient leurs causes, et par conséquent les morts moins nombreux. « *La vitesse est un facteur aggravant, mais pas le facteur déclenchant* », rétorque Bernard Pillefer, pour qui l'efficacité du 80 km/h reste à démontrer.

### **Le 80 km/h réveille la défiance de la France rurale**

Au passage, les patrons politiques du Loir-et-Cher ne manquent pas de rappeler que la mortalité avait atteint son point bas sur les routes de leur département en 2015 (27 décès, contre 30 en 2018), soit bien avant la décision controversée du gouvernement. Ils n'omettent pas, non plus, de signaler que la majorité de ces morts (17) sont comptabilisés sur des portions ne relevant pas de leur champ d'action. « *On n'était pas du tout hostile au 80*, enchaîne Nicolas Perruchot. *Mais on souhaitait une politique adaptée à la physionomie de nos territoires. On ne nous a pas demandé notre avis. Cela nous a un peu agacés, c'est vrai.* »

### **« On ne repassera pas au tout 90 »**



Les soutiens du 80 km/h restent opposés à tout ajustement, craignant le flou engendré pour les conducteurs. / Lorraine Turci pour La Croix

Aujourd'hui, l'ancien parlementaire affirme être disposé à « *saisir la balle au bond* » : « *Mais on ne repassera pas au tout 90. Ce serait une folie et une hérésie.* » Plus que de permettre à ses administrés de gagner des minutes, il veut surtout leur assurer une meilleure homogénéité de la vitesse autorisée sur les principaux itinéraires. « *Nous pensons aussi qu'il faut augmenter le différentiel entre poids lourds et véhicules légers* », ajoute Bernard Pillefer.

Même partiel, ce rétropédalage garde ses opposants. « *Ce n'est ni souhaitable, ni raisonnable*, assène Jean-Luc Carl, correspondant local de la Ligue contre la violence routière. *Nicolas Perruchot cherche à calmer l'opinion publique et ses services pensent la sécurité routière en termes de BTP, en faisant des belles routes. Mais le risque d'accident y reste plus élevé, parce qu'elles sont les plus fréquentées. Et les gens vont s'y perdre si les règles changent d'un département à l'autre.* »

De même, Florian Marcon, directeur régional de la Prévention routière, continue de soutenir le maintien du 80 km/h, dans le Loir-et-Cher comme ailleurs. « *La vitesse est toujours un facteur aggravant des accidents et il faut que la limitation soit uniforme pour qu'elle soit lisible*, plaide-t-il. *Laissons du temps à cette mesure. Au bout de six mois, il est impossible d'en mesurer l'impact, qu'il soit positif ou négatif. Ce serait un mauvais signal de revenir en arrière.* »

### **« Ce n'est pas une lubie »**

Face à ces remarques, Nicolas Perruchot maintient son analyse : « *Ce n'est pas une lubie et on ne cède pas à une envie d'automobilistes en colère.*

*J'ai une grande confiance en mes services. Ce sont des professionnels, pas des fous furieux, et nous partageons évidemment depuis longtemps avec le gouvernement l'objectif qu'il y ait moins de décès et de blessés sur les routes. Tous les travaux que nous menons sont d'abord et avant tout pour sécuriser les axes de circulation. »*

Le président du conseil départemental ne craint pas non plus de voir sa responsabilité pénale engagée si jamais un accident mortel survenait sur un tronçon repassé à 90 km/h. D'aucuns agitent déjà la menace de plaintes. *« J'entends cela, je le comprends, dit-il. Mais notre responsabilité est déjà engagée tous les jours, avec des dizaines de milliers de véhicules qui circulent quotidiennement sur nos routes. »* Ses services, eux, se retranchent derrière le fait qu'il faudra de toute façon un décret de l'État pour les autoriser à éventuellement remonter l'allure d'un cran.

Le Loir-et-Cher n'attend qu'un signe de la préfecture pour lui présenter des propositions, en espérant que tout pourrait être réglé avant l'été. Ses techniciens ont même calculé le coût financier de l'opération : 200 000 €. Soit le prix des panneaux à installer sur les 250 carrefours où se croiseraient désormais de « belles » départementales rendues au 90 km/h et leurs cousines restées au 80 km/h.

### **116 vies sauvées en 2018**

Selon le bilan provisoire de la Sécurité routière, 3 259 personnes ont été tuées en 2018 sur les routes françaises, en métropole, soit 189 décès de moins qu'en 2017 (- 5,5 %). C'est le total le plus bas jamais enregistré en France, devant l'année 2013 (3 268 morts).

Globalement à la baisse depuis les années 1970, la courbe de la mortalité routière s'était à nouveau orientée à la hausse ces quatre dernières années. Cette tendance a poussé les pouvoirs publics à entériner la réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur 400 000 km de réseau secondaire.

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 116 vies ont été sauvées grâce à cette mesure en 2018 sur le réseau concerné. Cette estimation s'appuie sur une étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), qui a analysé des statistiques des cinq dernières années.

Pascal Charrier (Blois et Romorantin-Lanthenay, Loir-et-Cher)