

SOCIÉTÉ

Les critères d'évaluation du 80 km/h sous le feu des critiques

Alors que le gouvernement se félicite de 116 vies sauvées grâce à la mesure, la méthode utilisée est remise en cause.

ANGÉLIQUE NÉGRONI



Dans son analyse, la Sécurité routière a englobé les routes où l'on circule à 70 km/h ou à 110 km/h.

JEAN-PHILIPPE KSIAZEK/AFP

SÉCURITÉ ROUTIÈRE À peine présenté et déjà érigé en preuve irréfutable du succès du 80 km/h. Et si pourtant le nombre de 116 vies sauvées mis en avant pour justifier le bien-fondé de la baisse de la vitesse sur le réseau secondaire était contestable ? La méthode utilisée pour parvenir à ce chiffre, annoncé la semaine dernière par le premier ministre, questionne aujourd'hui.

Ainsi, au lieu de n'avoir analysé que le réseau concerné par cette baisse de la vitesse pour y comparer l'avant et l'après de la mortalité, la Sécurité routière y a englobé toutes « les routes hors agglomération et hors autoroutes ». Autrement dit, même celles où l'on circule à 70 km/h ou à 110 km/h.

De même, pour cette mesure entrée en vigueur le 1er juillet 2018, la comparaison de la mortalité n'a pas été faite d'une année sur l'autre, en regardant chaque deuxième semestre de 2017 et 2018. Cette fois, il a été décidé de faire la moyenne des seconds semestres des années allant de 2013 à 2017 et de la confronter à 2018. Certes positifs à chaque fois, les résultats obtenus sont différents selon les méthodes utilisées. Dans le premier cas, 82 vies sont sauvées contre 116 dans le deuxième.

Données provisoires

Ce questionnement est aujourd'hui repris par le comité indépendant d'évaluation du 80 km/h, que soutient l'association Quarante millions d'automobilistes. Lors d'une conférence de presse ce vendredi, son responsable, Jean-Luc Michaud, compte énumérer d'autres points qui prêtent le flanc à la critique. Ce dernier s'étonne notamment que l'on s'appuie, pour 2018, sur des données provisoires. « Alors que le 80 km/h doit être expérimenté durant deux ans, pourquoi ne pas avoir attendu des données définitives pour communiquer ? » s'interroge-t-il. De même, il se demande « pourquoi le coût des pertes de temps considérables engendrées par la mesure est occulté, contrairement aux obligations légales d'études coûts-bénéfices ».

S'il sème le doute sur les bénéfices de cette baisse de la vitesse, Jean-Luc Michaud se défend pourtant d'être en croisade contre le 80 km/h. « Ce que nous voulons, c'est de la transparence. Par ailleurs, la présentation et la méthodologie ne sont pas conformes aux exigences de rigueur pour un tel sujet », dit-il.

La Sécurité routière concède qu'elle ne présente que des tendances générales.
« L'expérimentation démarre, et on a fait un point d'étape avec les données dont on

dispose », justifie Emmanuel Barbe, le délégué interministériel à la sécurité routière. Il rappelle que, parmi les axes hors agglomération, les routes bidirectionnelles concernées par le 80 km/h contribuent pour 90 % à la mortalité. S'il fallait retirer de l'analyse le réseau à 70 km/h ou 110 km/h, les différences de résultats seraient à la marge, selon lui. Par ailleurs, le choix de comparer le deuxième semestre 2018 aux cinq autres précédents est assumé. Selon le responsable, cela permet de « lisser les aléas rencontrés d'une période à l'autre », qui influent sur la courbe de la mortalité.

En février, comme l'a annoncé Édouard Philippe, chaque président de département va recevoir les chiffres de la mortalité liés au 80 km/h sur son réseau. À charge pour chacun d'eux de faire ensuite des propositions pour revenir au 90 km/h sur certains tronçons. Reste à savoir si les données transmises seront suffisamment précises.

Le Figaro - vendredi 8 février 2019