

# La vitesse ou la vie, éloge de la lenteur

PAR CLAUDE GOT — spécialiste de la sécurité routière, professeur honoraire de médecine.

**L'**escamotage de la réduction de 10 km/h de la vitesse de tous les véhicules sur tous les réseaux routiers dans la phase finale du Grenelle de l'environnement est un procédé inacceptable sur lequel il faut revenir. Minimiser l'efficacité de cette mesure en la limitant aux véhicules particuliers sur les autoroutes a été une manœuvre grossière. Si la mesure est généralisée, elle réduira la consommation de carburant de plus de 6%, et ses avantages ne se limiteront pas aux effets sur les émissions de dioxyde de carbone. Elle représente plus d'un milliard d'euros en moins dans le déséquilibre de notre balance des paiements et agira également sur les dépenses des ménages mis en difficulté par l'inflation du coût des matières premières.

Une autre raison la justifie : cette mesure est capable d'abaisser à nouveau la mortalité sur les routes, qui est stationnaire depuis un an (8368 usagers avaient été tués au cours des douze mois précédant juin 2002, 4800 pendant ceux qui ont précédé juin 2007). Cette réduction de 44,6%, contrastant avec les 2,2% obtenus pendant la législature précédente, témoigne du succès exceptionnel de la politique initiée en 2002. Ces progrès sont stabilisés depuis un an : 3747 tués pendant les dix premiers mois de 2007 après les 3848 de la période équivalente de 2007, soit 77 tués en moins. Nous savons que les progrès obtenus depuis 2002 ont été produits principalement par la réduction de la vitesse moyenne de circulation. 1% de vitesse en moins réduit la mortalité d'environ 4%. Pour aller plus loin et reprendre cette courbe descendante qui signifie moins

de morts et de handicapés, moins de souffrance humaine, de dépenses d'assurances et de soins, il ne suffit pas d'affirmer que l'on va maintenir la politique actuelle, il faut adopter des mesures nouvelles. Les actions sur l'infrastructure et sur les véhicules assurent des progrès réguliers mais lents, seules les actions sur les comportements peuvent modifier fortement la mortalité. Nous l'avons constaté, en juillet 1973, quand le port obligatoire de la ceinture de sécurité a été associé aux limitations de la vitesse, et à nouveau à partir de décembre 2002. Le retour à la crédibilité de la règle, notamment par la suppression du trafic d'itinéraires contrôlés.

**Les avantages de la réduction de la vitesse sur la route ne se limitent pas à la baisse des émissions de dioxyde de carbone, cela réduirait la mortalité sur les routes, qui est stationnaire depuis un an.**

fluence habillé du terme d'indulgence, l'aggravation des sanctions, la réduction des tolérances sur les dépassements de vitesse et enfin les radars automatiques à partir de la fin 2003 ont abaissé de 9 km/h les vitesses moyennes.

Je ne connais que deux mesures capables de renouer avec le succès : l'abaissement des vitesses maximales sur tous les réseaux et l'extension de la dissuasion des excès de vitesse par l'accroissement du nombre de radars automatiques déplaçables et la mise en service de radars automatiques embarqués dans des véhicules en déplacement, sans signallement des lieux et iti-

néraires contrôlés. Ces mesures permettront notamment de faire respecter les règles sur le réseau secondaire, où se produisent la moitié des accidents mortels. Obtenir le signallement des itinéraires contrôlés a été un succès des adversaires des radars automatiques qui veulent réduire l'efficacité du dispositif. Est-ce que les unités de surveillance recherchant les pickpockets dans le métro indiquent les jours et les lignes où elles exercent leur dissuasion ? La vie politique est faite de choix. Et à vouloir poursuivre des objectifs contradictoires, le décideur ne fait que se déconsidérer. En outre, sur les routes, l'échec d'une politique apparaît dans des délais courts. Les résultats ne sont pas au rendez-vous comme nous avons pu le constater dans la période 1997-2002.

Nous connaissons dans les prochaines semaines les choix politiques du gouvernement en matière de sécurité routière. Ce domaine est rigoureux et cruel, il tue aussi sûrement les humains que la crédibilité des décideurs. Si la maison brûle, si l'on veut réduire les émissions de dioxyde de carbone, les milliards dépensés à importer du pétrole et la croissance des dépenses de carburant des ménages, si l'on place le respect de la vie humaine, la réduction des handicaps dans le champ des priorités gouvernementales, il faut poursuivre la valorisation d'une sorte de lenteur qui ne diminuera pas les services rendus, mais continuera à pacifier nos routes et à les rendre plus agréables à vivre. La vitesse est une valeur souvent perverse, nous savons la déconsidérer dans l'alimentation et la sexualité, sachons aussi la dévaloriser sur les routes.