

Baisse à 80 km/h, les résultats attendus ne sont pas au rendez-vous.

Effet nul sur le département



Baisse à 80 km/h, les résultats attendus ne sont pas au rendez-vous.

Les statistiques de novembre établies par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière confirme la très très légère diminution du nombre de tués sur les routes de l'hexagone depuis la mise en œuvre de la nouvelle contrainte à la vitesse. Mais les chiffres sont loin des prévisions annoncées traduit sur une année une centaine de morts en moins loin des 400 annoncés donc par les experts.

Aucun effet sur le département malgré une surveillance accrue.

Sur le département, rien ne change après cinq mois de mise en place de la mesure. A ce jour, le même nombre de tués que l'an passé. Pourtant avec son réseau routier limité à 80 km à l'heure sur la quasi totalité du département, plus de vies auraient dues être épargnées d'autant que la surveillance routière s'est dans le même temps considérablement accrue. Test grandeur nature était-il annoncé au lancement de l'opération.

La conduite sans permis, les comportements à risque, les délits de fuite, les dépistages d'alcool et de stupéfiants toujours insuffisants, les piétons et les cyclistes bien peu respectés. En dix ans, les délits routiers ont augmenté de plus de 33 % ! Reviendrons-nous un jour au 90 km/h ?

Des incidences économiques non négligeables

Dans la balance, le coût économique induit. La aussi, des experts se sont penchés sur la chose et leur rapport irait plutôt dans ce sens. Les coûts entraînés par la décision sont certains et assez faciles à évaluer. Ils concernent principalement le temps perdu (rouler moins vite, c'est augmenter les temps de transport). Il est noté que ce coût est principalement supporté par les zones rurales ; les Parisiens n'en souffrent guère : ils roulent principalement à des vitesses inférieures à 50 km/h ou à 130 km/h sur des autoroutes. Et que dire du budget supplémentaire en relation avec les amendes pour excès de vitesse qui ont considérablement augmenté encore une fois en zone rurale !

Au premier rang des causes, l'alcool et les stupéfiants sont impliqués à eux seuls dans plus de la moitié des décès sur route ! Un renforcement de la législation aurait été bénéfique contre ces fléaux souligne les ligues de protection des automobilistes. "Une limitation à 80 km/h sera sans grand effet sur un conducteur fortement alcoolisé qui circule à contresens ou qui, le nez dans son smartphone, percute un piéton ou un cycliste sur la chaussée". Par ailleurs, cette baisse de la limitation ne concerne pas les conducteurs novices - qui devaient déjà rouler à 80 km/h et sont pourtant impliqués dans plus de 20 % accidents ayant entraîné la mort. En dix ans, les délits routiers ont augmenté de plus de 33 % !

Mortalité routière en léger recul au mois de novembre 2018.

En novembre 2018, selon les estimations provisoires de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 267 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine contre 272 en novembre 2017, soit une légère baisse de 1,8 % (-5 personnes tuées par rapport à novembre 2017).

Les trois autres indicateurs sont en baisse, notamment le nombre de blessés hospitalisés :

- le nombre d'accidents corporels est de 4 752 contre 4 987 en novembre 2017, soit 235 accidents corporels de moins (-4,7 %) ;
- 5 931 personnes ont été blessées contre 6 192 en novembre 2017, soit 261 de moins (-4,2 %) ;
- 1 585 personnes ont dû être hospitalisées plus de 24 heures contre 2 265 en novembre 2017, soit 680 personnes de moins (-30 %).

La baisse de la mortalité routière enregistrée en novembre concerne surtout les piétons. Les mortalités des cyclomotoristes et des cyclistes augmentent alors que celles des motocyclistes et des automobilistes sont stables. La mortalité des jeunes adultes est stable, celle des seniors âgés de 65 ans et plus est en hausse.