

► **Sécurité routière : la réduction à 80 km/h passe mal**

Un débat, en vitesse !

■ Jeudi dans l'Orne, le chef de l'État a réaffirmé sa fermeté pour la réduction de la vitesse sur les routes secondaires.

■ Les associations d'automobilistes et les motards ne croient guère en la promesse d'un retrait de la mesure en cas d'échec.

■ Les Départements ont-ils leur mot à dire ? « Ce sont eux qui connaissent le mieux le réseau routier », estiment les maires ruraux.



La colère des motards ne faiblit pas. Ce week-end, ils ont manifesté dans toute la France, notamment à Flers pour les Normands (photo AFP)

L'engagement d'**Emmanuel Macron** de revenir sur l'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h sur les 400 000 km de routes secondaires françaises, si l'expérimentation de deux ans n'était pas concluante, est venu alimenter le débat entre partisans et détracteurs de cette mesure mise en application début juillet. « Je suis persuadé qu'on pourra mesurer ses effets bénéfiques et qu'elle sera maintenue », a réagi **Bruno Questel**, député LREM de l'**Eure**, auprès de nos confrères de *L'Opinion*. « Rien ne vaut la peine de se priver de la chance de sauver ne serait-ce qu'une vie », a-t-il ajouté.

« Le président a cherché à déminer en disant qu'il reviendra sur cette décision si elle n'est pas concluante, estime au contraire **Pierre Chasseray**, délégué général de l'association « 40 millions d'automobilistes ». Mais il ne le fera pas car il y aura de toute façon moins de tués sur les routes. Non pas grâce à cette limitation de vitesse, mais grâce aux nouvelles technologies embarquées dans les véhicules. »

« Notre problème, c'est l'alcool, les drogues »

Pierre Chasseray fait ici référence au freinage d'urgence, plus largement déployé. Ainsi qu'à l'eCall, système d'appel d'urgence automatique permettant à une voiture accidentée d'appeler instantanément les services de secours tout en transmettant sa position. Au lendemain de l'assurance donnée par le chef de l'État d'affecter l'argent des contraventions aux « hôpitaux qui soignent les blessés de la route », et de s'engager pour une

meilleure indemnisation des victimes, Pierre Chasseray estime que « c'est méconnaître le système, car ça existe déjà : les assureurs alimentant déjà un fonds de garantie en ce sens ». « Ce qu'il faut plutôt regarder, préconise-t-il, c'est pourquoi la France reste un mauvais élève en Europe au niveau de l'accidentologie. On est dans la moyenne par rapport à la vitesse. Mais notre problème, c'est l'alcool, les drogues, deux voire trois fois plus consommées sur la route que chez nos voisins. C'est là-dessus qu'il faut gagner des points : penchons-nous sur l'éducation, la prévention, plutôt que de travailler sur les conséquences de cette consommation. »

Même tonalité chez les Normands de la FFMC, la Fédération française des motards en colère, qui ont rejoint hier le cortège parisien après avoir ciblé **Flers** samedi, où une délégation a pu rencontrer le maire **Yves Goasdoué**, qui est aussi le président du Conseil national de la sécurité routière.

Pour **Marc Belotti**, coordinateur de la FFMC, il s'agissait de lui rappeler que « seules des mesures de formation et d'éducation, d'amélioration des infrastructures routières, permettront de réduire durablement les accidents de la route ». Message transmis également au **Touquet**, lieu de résidence du couple présidentiel, et de convergence de 1 500 motos, samedi. Selon Marc Belotti, l'abaissement de la vitesse à 80 km/h est l'illustration d'une « très mauvaise gestion de la sécurité routière ». « On manifeste parce que les pouvoirs publics ne savent prendre des mesures qu'à l'encontre des usagers de la route, et pas en leur faveur, explique-t-il. Désormais, on ne réussit pas à descendre en deçà de 3 500 morts par an. Il faut donc que la sécurité routière se remette en question et qu'elle admette que ce n'est pas en mettant plus de radars au bord des routes, ou de radars en circulation, qu'elle y parvient. Ce constat fait, il faut passer à autre chose, changer de méthode et ne pas se contenter de

traquer les automobilistes et les motards. »

Chez de nombreux élus aussi, en particulier les maires de communes rurales desservies par le réseau secondaire - et le chef de l'État a pu en faire l'expérience en se rendant jeudi à **Berd'huis**, dans l'**Orne** - la décision suscite des commentaires hostiles. « Pour éviter les embouteillages, qui la paralysent et qui ont un coût élevé, notamment pour les artisans et pour tous ceux qui ont besoin de se déplacer pour travailler, la circulation a besoin de fluidité, d'un certain débit, argumente **Jean-François Lemesle**, président de l'association des maires ruraux de la **Seine-Maritime**. Or, en la réduisant encore, on va créer des situations où les gens bloqués vont prendre des risques pour doubler. Et ça peut être très dangereux. »

« Sans concertation »

Selon lui, les Départements auraient dû être consultés avant la prise de décision. « Ce sont eux qui connaissent le mieux le réseau routier, en assument l'entretien et disposent de toutes les statistiques et données nécessaires pour établir la dangerosité de tel ou tel secteur », développe-t-il. « Il faut reconnaître que l'empressement gouvernemental à annoncer cette décision brutale manque particulièrement de discernement et entraîne une forte incompréhension, ainsi qu'un fort doute sur l'efficacité réelle de cette mesure », abonde **Stéphane Barré**, maire d'**Oissel** et conseiller départemental d'opposition, qui demande l'ouverture d'un débat sur cette question.

« LES MÊMES RÈGLES POUR TOUS »

Faut-il, comme l'ont fait 31 conseils départementaux, prendre l'initiative d'écrire au Premier ministre **Édouard Philippe** pour lui demander d'aménager cette mesure, voire laisser à chacun la possibilité de l'adapter en fonction de la configuration des lieux et de la dangerosité potentielle du site ?

Interrogé en marge du G5 normand, qui se tenait vendredi à **Louviers**, le président de la **Seine-Maritime**, **Pascal Martin**, estime que ce n'est pas souhaitable. « J'ai du mal à imaginer que nous puissions avoir, d'un département à l'autre, des règles différentes, déclare-t-il. Imaginez le trouble que cela peut semer

chez l'automobiliste », ajoute-t-il, estimant que la démarche visant à « faire le point » après deux ans d'expérimentation est « pragmatique » sur un sujet « sensible, comme tout ce qui touche l'automobile et la conduite ». « Il faut tester, puis évaluer de manière transparente et sincère », indique pour sa part le président de l'**Eure**, **Pascal Lehongre**. Selon lui, l'expérimentation de deux ans permettra de déterminer des endroits où il faudra encore abaisser la vitesse, et d'autres où, « après des aménagements de sécurité », il sera possible de l'augmenter légèrement. Pour un retour à 90 ?

F. B. ET M. B.

f.boitelle@presse-normande.com

m.braun@presse-normande.com