

En ces temps

En ces temps où le service public n'est qu'une association de deux mots ne voulant plus rien dire si ce n'est une grosse galère pour les utilisateurs de transports en commun, nos chers informateurs télévisuels mettent l'accent sur un constat d'achat et d'utilisation explosive des deux roues: vélos, trottinettes, éventuellement scooters, et comme ils se calent sur le discours officiel de l'objectif zéro accident, forcément les accidents explosent eux aussi. On rajoute un petit commentaire très creux et évanouissant de cette chère Chantal P, et on a l'information essentielle de la journée bien en adéquation avec le langage officiel.

On parie?, on parie que cette accidentalité des deux roues va nous retomber dessus, nous les vilains petits canards de la route?

pourtant dans les infos on ne parle pas de déplacement à moto, non, non, seulement les déplacements propres, voir les scoots, allez on vous accorde ça.....!

Les images illustrant les sujets montrent l'anarchie bien Française dans l'utilisation de ces deux roues écolos: ça roule dans tous les sens, mais ça roule, et c'est ça le principal en fait.

Là on ne se préoccupe plus beaucoup de la sécurité qu'on chérissait, voir idolâtrait tellement avant, c'est le règne du chacun pour soi; serait-ce ça, la liberté que procure ce mode de transport?

un peu réducteur quand même, et ne faisant pas partie des meilleurs exemples pour la passion qui nous unis.

Chacun peut interpréter la liberté occasionnée par la moto comme il le souhaite, cet état restera quand même très mystérieux autant qu'indéfinissable, mais doit-on pour autant prendre des libertés avec ce qui constitue le socle du « rouler ensemble » quelque soit le mode de transport, ça s'appelle le respect des autres afin que chacun trouve sa place sur l'asphalte commun.

Je dois dire que malgré ces galères de transports, je ne puis m'empêcher d'avoir un large sourire de satisfaction quand je vois la petite ligne mobile des deux roues qui remontent tranquillement les files de voitures arrêtées.

Hé vous là haut, perchés sur vos certitudes tellement absurdes qu'elles en sont ridicules, mais le plus grave est que vous ne vous en apercevez pas, quand la FFMC vous rabâche depuis quarante ans que le deux roues est LA solution à l'engorgement des villes, et qu'ils méritent certains aménagements spécifiques, il va bien y avoir un moment où il faudra en prendre conscience, avant que le peuple vous montre la voie.

De toutes les façons, c'est toujours ainsi que cela à fonctionné: le peuple demande, les politiques exécutent, mais jamais l'inverse, hé bien comptez sur nous pour vous le rappeler.

Gilets jaunes

Difficile de ne pas associer gilets jaunes et les casseurs qui profitent de l'occasion pour exprimer leur lâcheté en vandalisant en groupe, ben oui, on se sent plus fort dans son délire de destruction.

Avez vous aussi remarqué que les motards en binôme sont de plus en plus nombreux pour aller au contact de ces groupes mobiles en un minimum de temps et tenter de les disperser.

Pourtant, je me souviens que suite à une malheureuse « bavure » d'un de ces binômes leurs interventions avaient été supprimées (là je m'avance peut-être un peu), voir considérablement réduites.

Ils reprennent du service, et tout le monde les voit, nous, à la FFMC on n'ose pas dire que même les forces d'ordre connaissent bien la maniabilité d'une moto en ville, on n'ose pas dire non plus que pour aller d'un point A en un point B en un minimum de temps, la moto est reine, ni même que la suprématie du deux roues en ville n'est pas contestable, ça on le martèle depuis des années, mais il faut croire que plus on est « intelligent » plus la parole des autres devient un murmure inaudible auquel il ne faut pas prêter attention; dommage qu'il faille aller dans la rue pour se faire entendre de nos fonctionnaires repus de certitudes, mais on sera toujours là qu'ils comptent sur nous.

80km/h Autopsie d'un fiasco...

Enfin une analyse indépendante comme on aimerait le voir un peu plus souvent, fouillée, précise, scientifique, ou l'on se rend compte, mais ça on le savait déjà, que la multifactorialité de la mortalité routière n'est pas simple à analyser surtout pour nos « anges-gardiens » de la SR qui ayant une vision et interprétation unique car officielle de la solution à abaisser la mortalité routière, orientent les résultats en leur faveur malgré une mauvaise foi caractéristique et coutumière de ces hauts responsables.

Je vous conseille vivement de lire sur votre Motomag préféré la réponse du membre de cette commission: Mr Rémy Prud'homme, un beau moment d'humour et de vérité à déguster sans modération. Pensez vous que notre brillant Mr Barbe se terre dans un trou de souris après cette « déroutée »?, nous connaissons tous la réponse...

Nous vous proposons un résumé de dix pages en trois épisodes, pour une meilleure digestion...!

Le rapport complet vous est fourni par le lien, prenez le temps de le lire, vous apprendrez forcément quelque chose.

L'association « 40 millions d'automobilistes » - dont les adhérents sont évidemment particulièrement concernés par les accidents routiers - a pris l'initiative de constituer un Comité indépendant d'évaluation. Il va sans dire, mais encore mieux en le disant, que l'indépendance de ce Comité est assurée par le fait que tous ses membres, à commencer par son président et son rapporteur, effectuent ce travail d'évaluation à titre gracieux, sans aucune rémunération directe ou indirecte ; ils ne sont ni aux ordres ni sous l'influence d'aucune administration, d'aucun lobby, d'aucune association. Ce Comité s'est mis au travail, et a esquissé des évaluations ex ante, qui suggéraient un nombre de vies sauvées trois ou quatre fois moindre que l'estimation officielle, et des coûts de temps perdu très élevés.

Ce rapport datant du 2 Septembre 2019 est une contribution aux travaux du Comité indépendant d'Évaluation des 80 km/h présidé par Jean-Luc Michaud. Il n'a bénéficié d'aucune subvention ou contribution directe ou indirecte.

Professeur (émérite) des universités, a notamment été Directeur-adjoint de la direction de l'Environnement de l'OCDE, fréquemment « Professeur en visite » au MIT, visiting scholar (chercheur invité) à la Banque Mondiale, élu au comité de direction de l'Institut International de Finances Publiques, et membre du conseil scientifique de nombreuses institutions ou projets de recherche internationaux.

Au cours de la période juillet 2018-juin 2019, le nombre des tués sur les routes concernées par le 80 km/h a diminué de 148 par rapport à la période annuelle précédente. Quelle part de cette diminution est attribuable à la diminution de vitesse due à la mesure du 80 km/h sur ces routes ? Il faut d'abord soustraire l'« effet trafic », la baisse de circulation intervenue, qui explique une diminution de 30 tués. Il faut ensuite, et surtout, soustraire l'« effet tendance » ; durant la période 2007-2017, marquée par la stagnation des vitesses pratiquées, et par des hausses de circulation connues dont on peut éliminer l'influence, le nombre des tués a diminué en moyenne de 4,2 % par an ; tout suggère que cet effet tendance s'est poursuivie en 2018-2019. Les 80 km/h ont donc évité 39 décès (148-23-79). La valorisation, selon les données officielles, des vies et des blessés graves sauvés fait apparaître un bénéfice annuel pour la société d'environ 0,4 milliard d'euros. Le temps perdu du fait de la moindre vitesse, valorisé également selon les données officielles, fait apparaître un coût pour la société de 2,7 milliards d'euros. Le coût social net annuel de la mesure est donc d'environ 2,3 milliards d'euros. On est loin des 400 vies « sauvées » et du zéro coût en temps du discours officiel.

La loi prescrit que les investissements ou interventions publics doivent faire l'objet d'évaluations, et précise avec beaucoup de détail ce que doit être le contenu de ces évaluations. Ces évaluations doivent être conduites ex ante (avant l'intervention) et aussi ex post (après), et être mises à la disposition du public. Ces prescriptions n'ont pas été mises en oeuvre en l'espèce. Une analyse coûts- bénéfices a bien été réalisée (CGDD 2018), mais elle n'a été disponible qu'après la prise de décision et ne semble pas l'avoir influencée. Un test sur trois petites portions de routes avait également été effectué ; mais ses résultats, non divulgués en détail, n'ont pas été convaincants, et ne semblent pas non plus avoir joué un rôle dans la prise de décision. Quant au suivi et aux évaluations ex post, ils ont été très insuffisants.

La diversité des types de routes

Pour la compréhension de l'accidentalité, la notion de « route » est trop diverse pour être pertinente. Il y a route et route. La répartition du trafic hors autoroutes et routes nationales entre routes départementales et communales est plausible mais arbitraire. Les tués sur les routes nationales, départementales et communales de la typologie administrative le sont à la fois en agglomération et en rase campagne, et dans des proportions variables, ce qui rend les chiffres de mortalité par véhicule*km difficiles à comparer.

L'impressionnante baisse de la mortalité routière

L'analyse des chiffres de mortalité en France appelle quatre observations.

La première est que la baisse de long terme a été formidable. Depuis 1972, qui marque le point haut de la courbe avec 18 000 décès, on est passé à 3 500 décès en 2017. Par rapport au pic de 1972, la diminution cumulée des décès avoisine 300 000. La diminution annuelle moyenne a été de 324 décès sur la période.

La deuxième est que cette moyenne de 324 cache des variations annuelles de court terme importantes, qui vont de + 474 (en 1998) à - 1600 (en 2003) ; l'ampleur de ces variations, qui ne semblent pas avoir fait l'objet d'analyses explicatives sérieuses, incite à la prudence dans le commentaire des évolutions récentes.

La troisième est que le rythme de la baisse des décès s'est ralenti dans les années 2010. Il s'est même temporairement inversé puisque le nombre des décès a augmenté en 2014, 2015 et 2016, avant de diminuer à nouveau en 2017 et 2018. Ce ralentissement n'a pas non plus été convenablement explicité.

La dernière remarque est que ces données brutes sur la mortalité sous-estiment fortement les progrès réalisés, parce qu'ils ne prennent pas en compte l'augmentation du trafic. Durant toute la période, le trafic a considérablement augmenté, et la baisse du nombre de tués par milliard de véhicules*km parcourus – qui reflète le risque routier bien mieux que le seul nombre des tués – a été encore plus impressionnante. Depuis 1972, la mortalité routière par kilomètre parcouru a été divisée par 13. Si l'on préfère, les routes et les véhicules qui les empruntent sont aujourd'hui en France 13 fois plus sûrs qu'en 1972.

La multiplicité des causes des accidents

Les facteurs d'accidentalité, qui définissent ou devraient définir les domaines des politiques de sécurité routière, sont nombreux. La plupart d'entre eux (pas tous) sont évoqués quantitativement dans les Bilans annuels de l'ONISR. On en évoquera brièvement une dizaine :

- Qualité des véhicules : ceintures de sécurité, ABS, airbags, limiteurs de vitesse, âge des véhicules, casques (pour les motos), contrôles techniques, jouent un rôle évident.
- Qualité des routes : accotements, revêtements (enrobés drainants), aménagement des carrefours (ronds-points), élimination des « points noirs », développement du réseau autoroutier, contribuent aussi fortement à la sécurité lorsque leur entretien est assuré.
- Importance du trafic : plus il y a de véhicules sur les routes et plus le nombre d'accidents est élevé. Structure du trafic : il y a des routes plus accidentogènes que d'autres, comme on l'a déjà noté supra, un déplacement du trafic vers les routes les moins accidentogènes, par exemple les autoroutes, entraîne automatiquement une diminution de l'accidentalité. De la même façon, il y a des véhicules plus accidentogènes que d'autres (les motos par exemple), et un déplacement du trafic des voitures vers les motos entraîne automatiquement une augmentation de l'accidentalité.
- Vitesse : toutes choses égales par ailleurs, l'accidentalité est une fonction de la vitesse. Les deux grandes mesures prises pour réduire la vitesse (l'introduction de VMA dès 1973, et à un moindre degré l'introduction des radars à partir de 2003), et qui ont entraîné des baisses substantielles de vitesses moyennes, ont marqué une inflexion (vers le bas) de la courbe des tués dans le temps. Une inflexion temporaire, bien sûr, car une baisse de vitesse est un fusil à un coup, qui diminue l'accidentalité une seule fois, lors de son introduction. De plus, la vitesse moyenne n'est pas le plus significatif des indicateurs. Beaucoup d'accidents surviennent lors de dépassements. Deux véhicules roulant à 110 km/h (moyenne = 110) sont moins dangereux qu'un véhicule roulant à 80 et un autre à

120 (moyenne = 100). Autant que la moyenne des vitesses, c'est leur variance qui est accidentogène.

- Alcoolémie et stupéfiants : on sait bien que l'accidentalité est aussi fonction de l'alcoolémie du conducteur. On sait moins que la prise de drogue, qui est maintenant presque aussi importante que la prise d'alcool, a le même effet accidentogène.
- Inattention : la conduite en état de fatigue ou de maladie, la somnolence parfois liée à la prise de médicaments, l'usage croissant du téléphone au volant, le non-respect du Code de la route, contribuent également à l'accidentalité.
- Âge et expérience des conducteurs : les jeunes, qui ont depuis peu le permis de conduire, causent davantage d'accidents que les personnes plus expérimentées. Surtout en l'absence d'une véritable formation initiale et continue.
- Moment de la conduite : la conduite de nuit (12 % du trafic et 40 % de la mortalité) est beaucoup plus accidentogène que la conduite de jour ; de la même façon, la conduite par mauvais temps (pluie, brouillard) est plus dangereuse que la conduite par beau temps.
- Promptitude et qualité des secours : lorsqu'un accident est survenu, l'efficacité du système de secours peut en empêcher une issue fatale et a donc une influence sur la mortalité.

Bien entendu, ces causes peuvent intervenir simultanément : un conducteur sans permis peut, après avoir trop bu, conduire un véhicule en mauvais état, sur une route dangereuse, à une vitesse inadaptée. Cette longue liste de facteurs, certainement incomplète, montre que le contexte de la mortalité routière est riche et complexe, et donc que les explications, et les politiques, mono-causales ont toutes les chances d'être incorrectes.

Les baromètres mensuels ne distinguent pas entre les différents types de routes, et ne permettent pas de constater l'évolution semestrielle des accidents sur les routes départementales hors agglomération hors autoroutes qui nous intéressent. Les bilans annuels sur les accidents et les vitesses donnent bien des informations par types de route, mais seulement pour des années calendaires, ce qui rend très difficile l'évaluation d'une politique qui porte sur la période juillet 2018-juin 2019. Par ailleurs, les données sur le trafic par types de route n'existent que pour les autoroutes, les routes nationales, les agglomérations, et le reste. Ce reste comprend les routes communales et départementales hors agglomération, qui sont, en partie seulement, celles qui nous intéressent ici. Des données précieuses existent certainement dans les différents départements sur les routes départementales, mais elles ne sont nullement collationnées au niveau national.

L'analyse de ces données est entièrement monopolisée par l'État. Il y a là une caractéristique française. Les différents observatoires mentionnés sont étroitement contrôlés par l'Administration. L'IFSTTAR, qui a succédé à l'INRETS, dont le S se référait à la sécurité, jouit d'un peu plus d'indépendance, mais semble peu actif dans ce domaine. À la différence de ce que l'on trouve dans la plupart des grands pays, il n'y a, à notre connaissance, aucun universitaire indépendant spécialisé dans l'analyse de la sécurité routière. Il n'y a pas non plus en France de revue scientifique indépendante consacrée à la sécurité routière.

Pour évaluer l'effet de la vitesse sur la mortalité, il faut évaluer l'effet trafic sur ladite mortalité, ainsi que l'effet tendance, et de faire une soustraction.

Effet trafic

Toutes choses égales par ailleurs, une variation du trafic de x % entraîne mécaniquement une variation des morts de x %. L'ampleur de cette variation est facile à calculer. On connaît en effet le trafic annuel (en milliards de véhicules*km) par an, disponible sur le site de l'ONISR jusqu'en 2018, que l'on transforme en taux de variation.

Effet tendance

Nombreux sont les facteurs autres que la vitesse et le trafic qui exercent une influence sur la mortalité routière (la qualité des véhicules, la qualité des routes, l'alcoolémie, l'attention, etc.) ; leur variation dans le temps entraîne, à vitesse et trafic donnés, un effet sur les variations de mortalité.

Lorsque l'effet vitesse est égal à zéro, on a évidemment : effet tendance égal variation brute des tués moins effet trafic.

L'effet tendance a beaucoup fluctué. Il a toujours (sauf en 2014) été négatif, ce qui veut dire que les « autres effets » (autres que vitesse et trafic) ont contribué à diminuer chaque année le nombre des tués. Une évaluation sérieuse ne peut pas ignorer ce fait. Pour évaluer l'effet tendance en 2018-2019, lors de l'expérience de baisse de la VMA, on prendra la moyenne des baisses de mortalité au cours de la période de constance des vitesses sur le réseau étudié : 4,2 % de tués en moins chaque année, soit sur le réseau concerné et pour la période de la politique 79 décès évités par an hors effet trafic et effet vitesse.

Effet vitesse

En l'absence de la politique des 80 km/h et de la baisse des vitesses qu'elle a entraînée, la baisse de la circulation de 1,6 % intervenue aurait, toutes choses égales par ailleurs, conduit à une baisse des morts de 30 personnes. La continuation des tendances lourdes (amélioration des véhicules, recul de l'alcoolémie, etc.) aurait de son côté entraîné une diminution du nombre des décès de 4,2 %, c'est-à-dire de 79 personnes. Le nombre de décès en moins aurait donc été de 109. Grâce à la politique engagée, ce nombre a été de 148. La différence, 39 vies sauvées, est une évaluation de la contribution de la politique du « 80 km/h » à la sécurité routière.

Loin de réduire les décès de 400 par an, comme annoncé ex ante, ou 206 comme proclamé ex post, la politique engagée les a réduits au plus d'une quarantaine – ce qui n'est évidemment pas négligeable. Cependant, le mot de fiasco n'est pas trop fort pour caractériser une politique dont les résultats sont si différents des objectifs.

L'ANALYSE COÛTS-BÉNÉFICES

La baisse du nombre des morts est une conséquence importante de la politique analysée. Mais ce n'est pas la seule, et il serait léger et/ou tendancieux de négliger les autres conséquences. La pratique internationale et la LOTI de 1982 ont établi la procédure à suivre pour évaluer – ex ante et

ex post – un investissement ou une politique. Il faut d'abord (i) identifier les différents gains et coûts qui résultent de la mesure, (ii) quantifier ces effets, (iii) les valoriser, et (iv) les comparer.

Pour la valorisation, en France, de nombreux rapports officiels, repris par des directives ministérielles, ont déterminé les valeurs unitaires (du mort, du temps perdu, du CO₂, etc.).

Les bénéfices sociaux à attendre des 80 km/h sont les suivants : les vies sauvées, les blessés graves évités, le carburant économisé, le CO₂ non rejeté, les taxes sur les carburants non payées. Les coûts sociaux à prendre en compte sont le temps perdu, les taxes sur les carburants non encaissées, les changements de panneaux de signalisation. Les taxes sur les carburants apparaissent en bénéfices et en coûts : c'est qu'elles sont des bénéfices pour ceux qui les encaissent et des coûts pour ceux qui les payent.

Blessés graves évités

On pourrait, pour évaluer le nombre de blessés graves évités, refaire les calculs effectués dans la section précédente pour les décès évités

Temps perdu

Aller moins vite, c'est perdre plus de temps. Comme on l'apprenait autrefois dans les problèmes de trains qui se croisent du certificat d'études primaires.

Vitesses

Bizarrement, les données publiées ne permettent pas de savoir exactement l'évolution des vitesses avant et après la mesure étudiée. L'évaluation publiée sous le timbre de la Délégation à la Sécurité routière (Cerema 2019, p. 13) présente un graphique qui donne, pour les voies affectées par la baisse de VMA, une vitesse moyenne de 87 km/h avant la mise en œuvre de la mesure, et une vitesse après qui va de 83 km/h à 84 km/h, et conclut à une diminution de vitesse (causée par le 80 km/h) de 3 km/h. Ces chiffres sont en totale contradiction avec ceux publiés précédemment, pour les mêmes voies, par le même Cerema, qui donnaient une vitesse moyenne de 82 km/h pour toutes les années antérieures (ONISR 2018b, p. 11). Il est curieux que la même institution donne pour la même réalité des chiffres aussi différents que 87 et 82, endossés par la DSR. Le fait que le chiffre avant porte sur le seul mois de juin 2018 - ce qui est en soi assez critiquable - ne suffit pas à expliquer cette incroyable divergence.

Cependant, la baisse de vitesse moyenne de 3 km/h proposée par le Cerema est plausible. Elle est au milieu de la fourchette (de 2 à 5 km/h) donnée par la branche transport de l'OCDE (International Transport Forum 2018). On retiendra ce chiffre de 3 km/h, en notant qu'une valeur supérieure augmenterait le temps perdu, et qu'une valeur inférieure le diminuerait, sans bouleverser les ordres de grandeur. On garde donc : V avant = 82 km/h ; V après = 79 km/h.

Temps perdu

Le temps annuel de travail en France est de 1 482 heures ; la perte de temps associée aux 80 km/h correspond donc au travail annuel de 124 000 travailleurs. Elle est soit une diminution du temps de travail, soit une diminution du temps de loisir, et plus généralement une diminution de la mobilité.

La valeur proposée par le ministère de la Transition écologique dans une publication de 2017 est de 14,4 €/h. pour les déplacements interurbains. En multipliant les 184 millions d'heures perdues par cette valeur, on obtient 2,65 milliards d'euros par an.

Carburant économisé

La consommation de carburant d'un véhicule et les rejets de CO₂ qu'elle entraîne sont une fonction de la vitesse. Mais cette fonction est quadratique et pas du tout linéaire. Elle a été très étudiée, et est bien connue. Elle a la forme d'un U : très élevée à une vitesse faible (infinie pour une voiture qui n'avance pas) elle décline lorsque la vitesse augmente, atteint un plateau bas pour une vitesse d'environ 40 à 80 km/h, puis augmente avec la vitesse. Passer de 40 km/h à 20 km/h augmente sensiblement la consommation au km ; passer de 100 à 120 aussi, passer de 90 à 80 la diminue très légèrement.

Pour une vitesse de 82 km/h (avant le changement de VMA), la consommation moyenne est de 0,0538 l/km. Pour une vitesse moyenne de 79 km/h (après ce changement), elle est de 0,0531 l/km. La mesure étudiée diminue la consommation de carburant de 0,0007 l/km, ou si l'on préfère de 1,3 %. La politique des 80 km/h diminue donc les rejets de CO₂ de la circulation sur les routes concernées de ce pourcentage,

Le rôle des camions sur la fluidité du trafic; les camions soumis à la même VMA que les véhicules légers, mais avec des reprises moins vives, génèrent une circulation générale en accordéon, avec des à-coups, une circulation peu fluide, comme le savent bien les usagers. Les mesures de la relation consommation = f(vitesse) se rapportent à des vitesses constantes. Les vitesses sur les routes départementales à 80 km/h sont au contraire des vitesses variables, plus variables que les vitesses qui prévalaient sur les routes à 90 km/h. Ce manque de fluidité augmente la consommation de carburant. Il réduit le gain de consommation calculé avec les formules. Certains pensent même qu'il annule ce gain. Ce qui est certain, c'est que le - 1,3 % est une estimation par excès.

Changement des panneaux de signalisation

Le changement de VMA a impliqué le changement des panneaux de signalisation de la VMA, et un coût. Le rapport du CGDD en présente une évaluation, nous la reprenons : 150 M€ d'investissement. En supposons une durée de vie de 10 ans, cela fait un coût annuel de 15 M€.

Le premier enseignement est que l'évaluation de la mesure de diminution de la VMA est dominée par deux éléments : le temps perdu, du côté des coûts ; les vies sauvées et les grands blessés économisés du côté des gains. Les économies de carburant ne sont pas négligeables, mais une grande partie de ces économies se rapporte aux taxes spécifiques : bénéfice pour les utilisateurs, coût pour le Trésor public. Les gains relatifs au CO₂ économisé sont dérisoirement faibles ; il n'est pas sérieux d'en faire une motivation de la mesure examinée. Le coût du changement de panneaux de signalisation est également négligeable par rapport au coût du temps perdu ou au bénéfice des réductions d'accidents.

Le deuxième enseignement est également très clair : les coûts sociaux sont beaucoup plus élevés que les bénéfices sociaux. Beaucoup veut dire ici : environ 6 fois plus. La mesure échoue au test de l'évaluation socio-économique. Elle coûte à la France (en net) environ 2,3 milliards d'euros par an.

Suite et fin du résumé

LES FAIBLESSES DE LA PAROLE PUBLIQUE

Il est bien naturel que les politiciens et les administrations présentent, expliquent et justifient (ou essaient de justifier) les politiques qu'ils conçoivent et mettent en œuvre. On peut même leur concéder le droit d'embellir ou de maquiller un peu les faits et les réalités, dans le but de soutenir leurs politiques - et avec elles leur popularité. Encore faut-il que ce faire-valoir reste dans des limites raisonnables. Cela n'a malheureusement pas été le cas dans la politique des 80 km/h. Les communicants ont pris le pouvoir, écarté les techniciens, et multiplié ce qu'on appellera pudiquement les faiblesses de la parole publique. On présentera ici un échantillon, volontairement limité à sept, de ces escobarderies.

Une polarisation excessive sur la vitesse

Toute la politique et tout le discours sur la politique reposent sur la croyance naïve que la vitesse est la seule cause des accidents de la route, et la réduction des accidents le seul objectif des politiques de transport. La vitesse est bien évidemment une cause d'accidents, et de la gravité des accidents. À deux reprises, une baisse des vitesses a entraîné une forte diminution de la mortalité. En 1973 tout d'abord, lors de la création de la Délégation interministérielle à la Sécurité routière, sous l'égide de Christian Gérondeau, son premier directeur, lorsque les premières vitesses maximales autorisées ont été introduites (en même temps que les ceintures de sécurité et les contrôles d'alcoolémie) ; les vitesses moyennes ont alors sensiblement diminué, et avec elles le nombre des morts. En 2003, à un moindre degré, lorsque les radars ont été introduits et qu'une baisse des vitesses a été enregistrée.

Mais la vitesse est loin d'être la seule cause de mortalité, et n'est pas nécessairement la plus importante. L'ONISR publie chaque année, sur la base du recensement exhaustif du BAAC, les « causes » des accidents mortels, telles qu'elles ont pu être établies. Le tableau V-1 reprend ces données pour 2018. Elles montrent bien que ne considérer que les accidents, c'est prendre la partie pour le tout et s'interdire de comprendre et d'agir efficacement. Cela est d'autant plus vrai que, par construction, ce tableau ne recense que les causes d'accident, et ignore les causes de non-accident que constituent par exemple les progrès des routes ou des véhicules.

Cette évidence est bien connue. Tout le monde sait, comme on l'a montré à la section II, que les routes où la vitesse est la plus élevée, c'est-à-dire les autoroutes, sont aussi, et de loin, les routes où le taux d'accident est le plus faible. Tout le monde (sauf certains militants) sait également qu'à différentes reprises, des baisses considérables de mortalité sont intervenues alors que les vitesses restaient constantes : c'est en se basant sur cette constatation empirique qu'on a pu estimer, à la section III, l'effet sur la mortalité des facteurs autres que vitesse et trafic : au cours de la décennie 2007-2017, sur le réseau hors autoroutes hors agglomérations, le nombre de tués a diminué de 700 alors que la vitesse moyenne est restée constante, à 82 km/h.

L'opinion publique partage ce constat, en dépit de la propagande gouvernementale. Selon une enquête Elabe de juillet 2019, interrogés sur « les comportements les plus dangereux en termes de sécurité routière », les excès de vitesse sont cités par seulement 20 % des Français (et cités en premier par 13 % seulement), loin derrière l'alcoolémie (72 %), l'utilisation du téléphone portable (43 %), et la prise de stupéfiants comme le cannabis (41 %).

La Délégation à la Sécurité routière le sait tellement bien qu'elle a, au cours des années, multiplié les actions portant sur d'autres dimensions que la vitesse, depuis les ceintures de sécurité jusqu'aux contrôles obligatoires de l'état des véhicules, en passant par des campagnes de publicité destinées à modifier les comportements.

Des mensonges caractérisés

Sur le site officiel de la Sécurité routière, sous le timbre de la République française, un joli dessin affirme que la mesure aura pour effet de réduire les rejets de CO₂ de 30 %. Voilà bien, pour tous ceux - et ils sont nombreux - qui font du CO₂ l'ennemi n° 1, l'argument massue.

La consommation d'essence et de gazole rejette certes du CO₂, et elle est une fonction de la vitesse. Mais on a vu, à la section IV, que l'application de la formule officielle montrait qu'un glissement de la vitesse moyenne de 82 à 79 km/h avait pour effet de diminuer la consommation de carburant et donc les rejets de CO₂ d'au plus 1,3 %.

Transformer 1,3 % en 30 % à l'ombre de la science et de la République française n'est pas une approximation, encore moins un détail. Cette multiplication de la réalité par plus de 20 qui choque tous les scientifiques et tous les Français n'est pas un mensonge, c'est un gros mensonge.

C'est de plus un mensonge grossier, qui ne saurait convaincre. Tous les automobilistes savent bien qu'en réduisant leur vitesse de 3 ou 4 km/h, ils ne diminuent pas leur facture de carburant de 30 %. Tous les Français aussi, sauf peut-être les ministres et les haut-fonctionnaires qui ont un chauffeur qui règle les factures.

Des effets de manche burlesques

Le 29 mai 2019, le Délégué interministériel à la Sécurité routière proclamait : « 2018 est pour l'instant l'année la moins meurtrière sur nos routes de l'histoire de la sécurité routière. Ce chiffre fait plaisir, car à la fin, cela veut dire beaucoup moins de douleur ». Tous les médias, du Monde au Figaro en passant par les télévisions, reprennent en l'enjolivant cette déclaration. Elle n'est pas inexacte, mais elle est pratiquement démunie de signification. Elle est ce qu'on appelle un mensonge par omission. Elle oublie de dire que l'on aurait pu claironner exactement la même chose en 2017, et à la fin d'à peu près toutes les années depuis 1972 (sauf trois ou quatre fois). Et qu'on ne l'a pas fait. Imagine-t-on un ministre des Finances déclarant : « durant l'année écoulée, le PIB (la production) de la France a atteint le niveau le plus élevé de l'histoire de l'économie française. Cela veut dire beaucoup plus de satisfaction » ? Cela aurait pu être dit pour toutes les années depuis la fin de la deuxième guerre mondiale (sauf pour deux ou trois années de récession), même à la suite d'une année particulièrement médiocre, avec un taux de croissance de 0,2 % par exemple. Cela ne l'a jamais été, à notre connaissance.

En août 2018, un mois après la mise en œuvre de cette politique, il y a eu 46 morts de moins qu'en août 2017, et les autorités se sont mises à crier victoire. Une seconde de réflexion montrait pourtant que cette diminution n'avait en soi aucune signification sur l'évaluation des 80 km/h. Ce chiffre provenait peut-être d'une diminution des accidents en ville, ou sur les autoroutes, ou sur les nationales à 2x2 voies, toutes routes absolument pas touchées par les 80 km/h. Il provenait peut-être d'une moindre circulation en août 2018 qu'en août 2017. D'un recul de la consommation d'alcool

ou de cannabis au volant. D'un recul du kilométrage des jeunes. Ou de dix autres causes possibles. De plus, il suffit de regarder les statistiques mensuelles d'accidentalité pour voir qu'elles varient beaucoup d'un mois sur l'autre, et comprendre que les variations relatives à un seul mois n'ont guère de signification.

Cela n'empêche pas Le Parisien du 13 septembre 2018 d'écrire : « Deux mois après l'entrée en vigueur des routes à 80 km/h [...], le bilan est plutôt rassurant pour le gouvernement ». Et le président du Conseil national de la Sécurité routière, sur les antennes de France 3 Normandie, le 4 octobre 2018, de juger que « la mesure entrée en vigueur cet été porte ses fruits [...]. Et d'attribuer le recul de la mortalité routière à la baisse de la vitesse moyenne des automobilistes ». La hausse de la mortalité survenue le mois suivant, (ce qui ne signifie rien du tout non plus) devait bien montrer la fragilité, pour ne pas dire le ridicule, de tels propos. Pire encore, avec les résultats du mois d'août 2019, marqué par 44 morts de plus qu'un an avant sur l'ensemble de nos routes.

L'ignorance du temps perdu

Rouler moins vite, c'est mettre plus de temps à se déplacer. Cette lapalissade est totalement et systématiquement ignorée ou niée dans le discours officiel⁸. Elle est pourtant facile à chiffrer : il suffit de multiplier le nombre de véhicules*km sur les routes affectées (qui est, il est vrai assez mal connu) par la différence de vitesse pour évaluer le nombre d'heures perdues : environ 180 millions d'heures par an. Ce temps perdu a un coût, qui s'élève à environ 2,7 milliards d'euros. Il n'est pas raisonnable de passer ce coût sous silence.

Cela l'est d'autant moins que ce coût est très mal réparti géographiquement et socialement. Il ne concerne pratiquement pas les Parisiens : leurs déplacements quotidiens, en Île-de-France, se font à une VMA de 50 km/h (généralement d'ailleurs à une vitesse bien inférieure à ce maximum autorisé) ; et leurs déplacements de vacances se font largement sur autoroutes, à 130 km/h. Mais ce coût concerne à peu près tous les Creusois, qui font l'essentiel de leurs déplacements sur le réseau affecté par le 80 km/h. Comme les Parisiens sont en général plus riches que les Creusois, la mesure affecte les pauvres bien plus que les riches. Ignorer ou cacher les pertes de temps, c'est ignorer ou cacher cette dimension.

Les deux fiascos

C'est l'analyse présentée qui a conduit au titre de cette note. Nous étions partis avec en tête un titre bien plus neutre, du genre : « Évaluation ex ante et ex post de la politique d'abaissement de la VMA ». Au fur et à mesure de la recherche, cette politique est apparue comme un double fiasco.

Un fiasco de la politique engagée. Quatre chiffres le résumant : la politique examinée promettait 400 décès évités et zéro perte de temps ; elle a produit 39 décès évités et 180 millions d'heures perdues. En termes socio-économiques, elle rapporte à la société 400 millions d'euros et lui en coûte 2 800. Elle représente 2,4 milliards d'euros gaspillés – en une année.

Mais aussi, et peut-être même surtout, un fiasco de la parole publique. Tout le monde peut se tromper. Mais diabolicum perseverare. Au lieu de reconnaître leur erreur, et de chercher à y remédier, les artisans de cette politique se sont entêtés à la vendre, puis à la défendre à tout prix, et enfin à soutenir qu'elle était en train d'atteindre ses objectifs. Ils ont fait glisser le débat du domaine de la science à celui de la morale, de la pratique de la nuance à celle de la dichotomie. Ils ont divisé

les Français en deux camps : le camp du bien (eux) et le camp du mal (les autres). Entre ceux qui veulent sauver des vies (eux) et ceux qui veulent assassiner des enfants (les autres).

À cet effet, ils n'ont pas hésité à mentir carrément (en disant que la politique allait réduire les rejets de CO2 de 30 %, par exemple), à mentir par omission (en présentant la baisse des tués comme une première historique, par exemple), à jouer les Chantecler (en attribuant à leur politique la moindre évolution favorable constatée, par exemple), ou encore à nier des évidences (en refusant de reconnaître que rouler moins vite, c'était rouler plus longtemps, par exemple), pour ne citer que quelques uns des procédés utilisés. Pour qui détient la vérité, tous les mensonges sont permis et même recommandés.

Le coût social de ce dévoiement de la parole publique est élevé : c'est la perte de confiance de l'opinion dans les politiciens, dont on sait qu'elle n'a jamais été aussi basse. Le double fiasco des 80 km/h n'aura certainement pas contribué à la faire remonter.

Quelques suggestions

Pour éviter la reproduction ou la multiplication de fiascos de calibre, quelques pistes peuvent être suggérées.

La première consiste à « dépolitiser » l'Administration. Il va sans dire que le dernier mot doit rester aux politiciens élus. Mais l'Administration doit être assez forte et compétente pour fournir aux politiciens les éléments objectifs, techniques, exhaustifs, sur la base desquels les politiciens pourront faire leurs choix. Ce n'est pas ce qui s'est passé en l'espèce. L'Administration a été là pour soutenir - pas pour préparer - les décisions politiques, pour les vendre au public, pour les défendre. On en donnera un exemple un peu caricatural. Les précieux Bilans annuels de l'ONISR étaient autrefois « neutres », conçus pour donner à ceux qui souhaitent comprendre les évolutions les données pour le faire. Aujourd'hui, ils sont conçus principalement pour faire valoir la politique du gouvernement. Les communicants ont pris le pas sur les ingénieurs.

La seconde concerne l'appareil statistique relatif à l'accidentalité. Il est dispersé, parfois incohérent, très difficile d'accès, souvent lacunaire, ce qui en fait un véritable obstacle à la connaissance. Pour trouver une information aussi cruciale que la série des vitesses moyennes, en dépit de l'existence d'un Observatoire des vitesses, il faut aller chercher des chiffres dans les Bilans de chaque année (certaines années présentent les chiffres des années précédentes) ; et pour les années récentes, nous n'avons pas trouvé de séries chiffrées, seulement un graphique. Un observateur étranger à l'administration de la Sécurité routière, un journaliste par exemple, qui cherche tel ou tel chiffre, risque bien de ne pas le trouver : il lui faudra se contenter des chiffres soigneusement choisis et mis en avant par les thuriféraires des politiques. Le gouvernement pourrait demander à la DSR de faire appel à un statisticien de l'INSEE (protégé des interventions politiques par son appartenance à sa puissante administration d'origine), ou à un spécialiste étranger et indépendant¹⁰, ou encore à une mission conjointe (du Conseil général du Développement durable, du Contrôle général économique et financier et de l'INSEE) afin de préparer un annuaire statistique de l'accidentalité, et plus généralement de réorganiser les statistiques du service.

La troisième porte sur la multiplication des analyses indépendantes. L'examen des chiffres disponibles a soulevé au passage beaucoup de questions, auxquelles, semble-t-il, aucune réponse n'a été apportée. Quels sont par exemple les facteurs qui expliquent la hausse du nombre des tués en

2014 et 2015 ? Faute d'une recherche approfondie et indépendante, on l'ignore¹¹. La base épistémologique de l'élaboration des politiques est de ce fait fragile. Dans la plupart des autres grands pays, ces recherches sont le fait d'universitaires ou de chercheurs indépendants, et elles sont publiées dans des revues spécialisées.

Quatrièmement, le destin des 80 km/h ouvre un important champ d'évaluation et de recherche. Il semble que ce destin soit celui d'une diversification départementale. Il y aura des départements avec une VMA de 90 km/h et des départements avec une VMA de 80 km/h, ou plus exactement des mélanges de tronçons à 80 et à 90 km/h variables selon des départements. Des analyses contrôlant toutes les autres variables départementales devraient permettre une nouvelle approche de l'évaluation des 80 km/h. À condition que l'analyse ne soit pas conduite par une administration partisane.

À la FFMC nous martelons depuis des années et des années qu'il faut mettre la formation au coeur de la « politique » de sécurité routière; à ce jour personne ne semble mesurer son importance, peut-être faudrait-il un autre de ces rapports pour le prouver, mais sur quelles bases lancer l'analyse, puisque ce facteur n'a jamais été envisagé depuis le temps que la sécurité dite routière existe?

Un nouvel outil de vidéoverbalisation arrive en ville

Nos confrères d'Auto Plus ont débusqué en région parisienne des radars d'un nouveau genre. Développés par des sociétés privées soucieuses de répondre aux besoins des municipalités en matière de vidéoverbalisation, ces radars polyvalents sont aussi petits que redoutables d'efficacité.

Petit mais costaud

Les dimensions minimalistes du nouveau radar Vega Smart 2HD (290 mm de large x 127 mm de haut x 235 mm de profondeur pour un poids de 5,5 kg) ont bien des avantages. Non seulement elles le rendent difficilement repérable, et ce d'autant plus qu'il est positionné en hauteur, mais elles facilitent également son déplacement. Il devient ainsi enfantin de varier les zones de contrôle en arrimant le boîtier à tel ou tel mobilier urbain, lampadaire de préférence afin de le raccorder électriquement.

Déjà opérationnel

Déjà déployé dans deux communes d'Île-de-France (Juvisy-sur-Orge et Le Kremlin-Bicêtre), où nos confrères d'Auto Plus les ont repérés, cette merveille de miniaturisation made in italia est un produit de la société Tallile. Sa face avant se distingue par la présence de deux blocs optiques : le premier photographie l'infractionniste, le second scanne sa plaque grâce à son module Lapi (Lecteur automatique de place d'immatriculation). Enfin, un flash composé de 12 leds permet au Vega Smart 2HD d'être aussi efficace au cœur de la nuit qu'en plein jour. Il peut également, avec un module optionnel, reconnaître la marque, la couleur et le modèle d'un véhicule. Enfin, une connexion 4G lui permet de transmettre ces précieuses données à un agent de police municipale qui se chargera de déterminer s'il y a ou non infraction avant d'envoyer l'éventuelle contravention.

Polyvalent

Les Vega repérés par nos confrères se chargent, pour commencer, de contrôler les usagers qui circulent en sens interdit ou ceux, hors gabarits, qui empruntent une voie interdite aux plus de 3,5 tonnes. Et il ne s'agit là que d'un aperçu de ses capacités puisque ce module serait également susceptible de contrôler les arrêts minute qui s'éternisent, le respect des stops, des feux rouges ou encore des voies de circulation réservées au covoiturage (par comptage des occupants dans les voitures). Last but not least, le Vega Smart 2HD - fort de sa lecture automatique de plaques - est évidemment une arme redoutable pour faire respecter les restrictions de circulation liées aux vignettes Crit'Air. Evidemment Paris est sur les rangs. La capitale, toujours selon nos confrères d'Auto Plus, envisagerait l'installation de radars de ce type sur son périphérique, à raison d'une unité de contrôle par kilomètre d'asphalte.

Une fois de plus, on se rend compte du délire qui a atteint nos gouvernants depuis un bon moment déjà, à propos de cette « satanée » vitesse qui outre le fait d'avoir le dos aussi large qu'un km d'autoroute, reste l'excellent mauvais prétexte pour justifier le remplissage des caisses éternellement percées de l'état au nom de notre soi-disant sécurité; normal, étant des irresponsables chroniques, il faut bien que quelqu'un veille sur nous.

Visiblement nos gouvernants n'ont pas encore compris que nous étions capables de nous révolter en faisant preuve d'une belle unité quand les circonstances l'exigeaient; ils n'ont pas compris non plus que nos véhicules, même si parfois étaient des bêtes à chagrin, ils étaient aussi un moyen de s'affirmer socialement, en même temps que des engins plaisir; et quand une pression répressive, en plus d'être injuste, pèse de plus en plus lourdement sur nos têtes, il arrivera certainement un moment où nous péterons un câble.

Trop c'est trop dit le proverbe, mais là ce sera trop tard, les gens seront à nouveau dans la rue, et nul ne sait ce qu'il adviendra de la suite des évènements.

Notre passé est la preuve que ce qui peut engendrer le changement ne peut se faire que par la violence, mais surtout à l'initiative du peuple.

S'il faut en arriver là pour qu'une politique débile change, alors que nos gouvernants continuent dans la voie répressive actuelle, ça aboutira de façon certaine à d'autres mouvements de gilets jaunes qui pourraient bien virer au rouge...!!

La technique sera toujours en mesure d'accompagner l'imagination de l'homme, qui par contre, elle, est sans limite pour arriver à la domination de l'homme par l'homme.

Heureusement, nous, à la FFMC restons vigilants à ce que nos fondamentaux soient préservés avec la dominante que représente la liberté de circuler et de s'exprimer; nous sommes encore en colère, et pas prêt de se calmer, on prend le pari???

80 : le grand absent de juillet

Comme aurait dit le regretté Desproges : Étonnant, non ? Après des mois de communiqués de presse et autres infolettres de la Sécurité routière, de communiqués officiels vantant les mérites attribués au 80 dans les résultats de l'accidentalité, rien concernant les résultats de juillet ! Auraient-ils (enfin) compris qu'en l'absence de chiffres qui ne concerneraient que les tronçons concernés par la baisse de 90 à 80, il n'est pas très rigoureux d'attribuer un résultat, quel qu'en soit le sens, à cette

mesure ? À moins que les résultats de l'accidentalité de juillet n'aillent à l'encontre de toutes les affirmations officielles sur la vitesse ? Regardons ça de plus près : la mortalité est stable sur les voies en agglomération, en baisse sur les autoroutes et en hausse sur les routes hors agglomération. Le réseau concerné par la hausse de l'accidentalité est donc celui dont une partie est concernée par le 80. Mais en l'absence de chiffres précis, nous n'en tirons aucune conclusion sur le 80. Juste des doutes de plus en plus sérieux sur son bien-fondé.

Un an de 80 : tout ça pour ça ?

En droit, l'absence de preuves et le doute profitent au prévenu. Pas sur la route, puisqu'après le principe du propriétaire-payeur qui permet d'oublier la présomption d'innocence, le même principe est appliqué pour le 80 km/h. Un remplaçant plus que controversé des 90 km/h dont ni l'expérimentation de deux ans ni la première année d'application n'étaient l'effet. Quand l'intime conviction remplace les preuves scientifiques, le résultat est là : incompréhension et graines de révolte.

80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central (OUF). C'est en place depuis un an maintenant, soit la moitié de la durée prévue pour une "expérimentation" dont plus aucun de nos responsables, gouvernement comme DSR, ne parle. Au point même que l'Assemblée nationale a voté un amendement à la loi d'orientation des mobilités "LOM" pour permettre aux Présidents de Conseils départementaux et Maires d'appliquer le 80 ou de revenir à 90 sur les routes dont ils ont la responsabilité.

Une aberration quand on constate qu'il est permis de rouler à 90 sur certaines départementales alors que les nationales - gérées par l'État - sont limitées à 80 !

Une aberration quand on constate que les limitations sont de fait gérées depuis longtemps par les responsables locaux, qui appliquent des limitations inférieures à la base nationale quand les spécificités locales l'exigent. Ainsi, les célèbres 17 tournants de la vallée de Chevreuse chers aux motards d'Ile-de-France sont limités à 50. Et même la "route d'entraînement" des gendarmes en formation à Fontainebleau est limitée à 70 !

Une aberration quand on constate que sur certains tronçons, on passe plus de temps à regarder le compteur que la route tant la limitation change, parfois plus d'une fois par kilomètre !

Une aberration quand on constate qu'aucun chiffre ne distingue le réseau concerné par la limitation à 80 du reste des routes dites secondaires ! Le bilan annuel de l'accidentalité publié par l'ONISR fait état d'une belle amélioration dont tout le monde, FFMC comprise bien entendu, se réjouit ! Mais à aucun moment on n'a obtenu les chiffres du seul réseau concerné par la baisse de 90 à 80, ce qui rappelle assez curieusement la publication jamais faite des résultats de l'expérimentation de deux ans faite entre juillet 2015 et juin 2017. Les résultats publiés sont ceux qui concernent soit les autoroutes, soit les villes, soit... le reste ! Soit un joli mélange de nationales express ou non, de départementales et de dessertes locales, à deux voies ou non, avec séparateur central ou non. De quoi pour le moins s'étonner que les instances officielles en charge de la sécurité proclament que le 80 est responsable du résultat, au mépris de leurs propres déclarations quant au manque de rigueur scientifique qu'ils reprochent à certains de leurs opposants : la paille et la poutre ?

Une aberration quand on constate que s'occuper de la seule vitesse ne concernerait que 30% des accidents puisque c'est la proportion officielle d'accidents dont la cause serait la vitesse. Que fait-on pour les 70% d'autres victimes, bien trop peu considérées par la politique de sécurité routière ?

Une aberration quand on constate que la population est très majoritairement opposée à cette mesure. On voudrait dégouter les usagers des enjeux de la sécurité routière qu'on ne s'y prendrait pas autrement !

Une aberration quand la vitesse moyenne constatée par les instances officielles (étude Statista sur le réseau secondaire) était de 82 km/h AVANT la mesure !

Qu'on ne s'y trompe pas, notre opposition à cette mesure n'a pas pour but de rouler n'importe comment ! Notre position ? L'éducation et la formation, porteuses du nécessaire respect d'autrui et l'entretien des infrastructures, auraient pu bénéficier de l'énorme budget consacré à cette erreur politique, stratégique et dont rien ne prouve le bien-fondé !

La FFMC persiste donc dans sa demande de retour à la limitation généralisée du réseau secondaire à 90 km/h, avec comme ç'a toujours été le cas la possibilité pour les instances locales d'aménager la limitation quand les contraintes locales l'impliquent.

La FFMC a toujours été, est et sera en faveur d'une politique de sécurité routière fondée sur la bonne compréhension par les usagers des règles plutôt que sous la perpétuelle menace d'entrave à leur mobilité.

Chronique de journaliste

ce matin du 3 Octobre 2019 sur une radio publique, un chroniqueur a expliqué que la vitesse sur les routes avait recommencée d'augmenter. Exprimant le ras-le-bol des Français, le mouvement des gilets jaunes est passée par là, beaucoup de radars avaient été neutralisés, ce qui « autorisaient » les automobilistes à appuyer un peu plus.

Mr Barbe est furieux, mais s'est-il seulement posé la question du bien fondé de cette mesure du 80km/h, et comme il est bien connu qu'une loi stupide ne sera jamais respectée....

Une fois de plus on constate que face à l'échec, les autorités se choquent... de ne pouvoir nous faire avaler des couleuvres.

N'étant pas totalement débiles, et ayant conservés, malgré le formatage des discours officiels, le sens de la critique, nous usagers de la route, nous sommes bien rendu compte que la vitesse était un très mauvais bon prétexte pour remplir les poches percées de l'état en implantant des radars de plus en plus sophistiqués partout.

Il est donc logique de nous défendre avec nos moyens, pour le moment les actions gilets jaunes et la mobilisation des forces dites de l'ordre nous aident, pour la suite, on peut faire confiance à notre imagination pour tromper les LAPI.

Le jour où des compétences et de la concertation seront réellement mises au service de la sécurité routière nous serons les premiers à coopérer.

Une étude chasse l'autre

Peu après que l'ANSES ait rendu ses conclusions, en partie favorables aux 2RM, dans un des scénarios proposés pour améliorer la qualité de l'air en zone urbaine, c'est une étude de l'ICCT qui cette fois annonce des chiffres de pollution carrément défavorables aux 2RM ! Pourtant, comme à chaque fois, et c'est vrai aussi de l'étude de l'ANSES, tout n'est pas noir ou blanc. Les mesures faites par l'ICCT montrent un instantané des émissions de véhicules retranscrites sous une unité inhabituelle de g/l de carburant consommé, alors que les chiffres habituellement utilisés parlent de g/km parcouru. Soit une unité (volontairement ?) défavorable aux 2RM, qui consomment moins que les voitures, surtout en ville où la fluidité des 2RM augmente encore la différence de rendement ! Ainsi, les facteurs importants du temps, du kilométrage parcouru et du trafic ne sont pas pris en compte par l'ICCT ! On peut aussi parler de la chaleur du moteur, très défavorable aux émissions polluantes donc aux voitures dans les bouchons. Bref, les paramètres concrets que sont le temps d'émission, la distance parcourue durant ce temps et l'état du trafic, autant de facteurs qui influent notablement sur les émissions, n'ont pas été pris en compte.

À la FFMC, nous continuons de parler du bon sens, celui qui dit qu'un 2RM en circulation, c'est une voiture de moins ou des transports en commun moins congestionnés...

Rapport de l'ANSES

Un deux-trois-roues motorisé c'est quatre fois plus léger qu'une voiture moyenne, ça prend quatre fois moins de place et ça met deux à trois fois moins de temps qu'une voiture pour faire le même trajet en zone urbaine.

Un usager à deux-trois-roues motorisé, c'est un usager de moins dans les transports en commun déjà saturés en ville aux heures de pointe.

Un usager de deux-trois-roues motorisé n'est pas responsable des 15 à 20 milliards d'euros perdus dans les bouchons chaque année !

C'est maintenant scientifiquement démontré par l'ANSES : une plus grande proportion de deux-trois-roues motorisés favoriserait l'amélioration de la qualité de l'air en zone urbaine !

Le scénario le plus ambitieux, préconisé par l'ANSES, dénommé Ambition Air, recommande une croissance de +50% du trafic 2-roues essence et électrique. De façon plus détaillée, la recommandation est une réduction du trafic -25 % des voitures particulières, -20% des

véhicules utilitaires légers et camions, compensée par +75% du trafic bus Diesel et électriques, et +50% du trafic deux-roues (essence et électrique) !

Certes, il ne s'agit toujours que de faire une transition vers des mobilités plus douces, et à terme vers la neutralité, et pas que carbone d'ailleurs ! N'empêche, la reconnaissance par la communauté scientifique des avantages des deux roues dans le trafic urbain, que défendent la FFMC, aux côtés

de la FEMA et des autres associations d'usagers de deux-trois roues motorisés d'Europe, peut constituer un pas important dans nos dialogues avec les pouvoirs publics. Enfin...

Voir en ligne : Les avis et rapports de l'ANSES sur saisine

Et vous?

Je ne sais pas vous, mais j'ai l'impression que dans notre belle région, petit à petit nos compères en 4 roues nous intègrent dans leur paysage routier en nous facilitant le plus possible le passage, peut-être est-ce dû au fait qu'en roulant, se traînant à 80 ils ont plus de temps à nous accorder, et donc de ce fait, nous ferions partie de leurs occupations?

Cela ne reste qu'une impression, mais si c'était le cas, il aura fallu bagarrer de longues et nombreuses années pour les « éduquer »...!

La « psychologie » des usagers de la route reste quand même d'une grande subtilité dont nous n'avons pas forcément toutes les clés, donc les réponses: pourquoi un chauffeur de car scolaire arrive à s'endormir sur un passage à niveau?, pourquoi une conductrice prend l'initiative de doubler en plein virage fauchant des motards arrivant en face?, ou ce jeune qui partait tranquillement de chez lui et qui se fait pulvériser par un 4x4: stop brûlé, alcool et cannabis dans le sang du conducteur?

On est bien d'accord sur le fait que l'accident est un rendez-vous programmé ou pas, mais ne pourrait-on pas le décaler de quelques secondes?

Cela serait-il suffisant pour éviter ces drames stupides, mais on en revient toujours au même point me direz vous, et si une formation complémentaire à l'apprentissage de la conduite venait à voir le jour; à moto on est tous convaincus qu'elle est bénéfique, même si nombre d'entre nous estime pouvoir se dispenser de revoir les fondamentaux du pilotage moto, mais pourquoi ce qui est positif pour nous, ne le serait-il pas pour nos voisins de route?

Ça éviterait que presque chaque semaine, dans la rubrique faits divers on lise qu'un conducteur ait perdu le « contrôle » de son véhicule; que cela veut-il dire de perdre le contrôle, peut-être vaudrait-il mieux dire: dans la situation donnée, il ou elle n'a pas sut comment l'aborder, et s'est « vaché » lamentablement?

On pourrait en parler toute la nuit, chacun(une) aurait de quoi alimenter la conversation sur ce genre de mésaventures, mais le but de cette conversation est de rappeler à chacun(une) que nous sommes vulnérables, en tant que conducteur quatre, et surtout deux roues, et qu'un peu d'humilité nous aiderait à prendre conscience de nos carences en matière de conduite de véhicules.

Amusez-vous à regarder quelques petites vidéos sur la toile, et vous verrez que vous allez forcément apprendre quelques petites astuces ou attitudes de conduite, même si vous ne pratiquez pas tous les jours, peut-être que cela vous apportera un peu plus de sérénité dans votre pratique de tous les jours.

Bonne route.

Énergie, quelle énergie?

À l'heure où l'on nous parle de "l'énergie propre" que représente l'électricité pour nos véhicules ou nos motos, on est en droit de se poser la question sur l'énergie la plus propre, et la réponse qui vient immédiatement à l'esprit est: c'est l'énergie que l'on ne consomme pas.

Là tout le monde est d'accord, mais quand on pose la question de la moto électrique à nous motards, et bien la réponse est presque épidermique: pas question....., pourtant, ceux qui l'ont essayée en sont restés comme deux ronds de flan, ça pousse quand même fort ces engins!!.

L'argument fatal suite à cette réaction est: il n'y a pas assez d'autonomie, et là tout est dit.

Bien sûr les constructeurs travaillent d'arrache pied sur le problème parce-que les gouvernants leur mette la pression en menaçant de taxer chaque véhicule « polluant » construit; mais nous, simples motards de base, on se pose quand même la question de savoir si c'est réellement LA solution comme on tente de nous bourrer le moût via les communications officielles?, il faut quand même des « matériaux rares » pour construire les batteries, en avons nous assez?, comment recycler, ou les construire ailleurs qu'en Chine?, on utilise le nucléaire pour recharger, bref pas top l'électricité, non?

Et là, plusieurs interrogations nous viennent à l'esprit: entêtement politique, lobbying?

-Pourquoi ne pas commencer par travailler sur la consommation, est-il normal qu'une moto d'environ 200 kg consomme autant qu'une voiture de 1500 kg, là va falloir nous expliquer?

-Pourquoi ne pas développer l'utilisation d'autres énergies non fossiles et renouvelables, l'hydrogène, ou le gaz méthane par exemple, à une autre époque roulaient des voitures à eau, roulaient des véhicules à air comprimé?

La technologie actuelle n'est-elle pas assez pointue pour étudier ces solutions, ou ne peut-elle lutter contre les lobbies?

Il est des moments où il faut arrêter de nous prendre pour des idiots, car nous sommes nombreux à pouvoir descendre dans la rue pour nous faire entendre, et nos gouvernants ont horreur de ces situations, les gilets jaunes ont ouvert le feu, mais la crise n'est pas pour autant résolue.

A quand une grande consultation nationale sur l'engin du futur, les Français que nous sommes avons quand même une bonne expertise, puisque nous en utilisons tous les jours pour certains?

Nous n'avons pas besoin de ces véhicules autonomes, signes d'une débauche de technologie et de moyens, probablement pour désresponsabiliser encore un peu plus les conducteurs, sommes nous si mal formés que cela pour proposer que le véhicule prenne notre place?

Nous, à la FFMC on ne cesse de le marteler, étions-nous avant-gardistes, ou simplement réalistes avec un peu de plomb dans la cervelle à défaut de ne plus l'avoir dans le carburant?

Le débat ne fait que commencer....

