

# Tout savoir sur le 80 km/h

Jacques ROBIN auteur du site [www.securite-routiere-plus.com](http://www.securite-routiere-plus.com)

24 avril 2019

L'origine de l'inconscience du risque. Croiser d'autres voitures, à 1 ou 2 mètres l'une de l'autre, à 90 km/h, constitue un énorme risque de mort dont nombre d'entre nous n'ont pas conscience alors même que, pour le moindre petit symptôme, nous nous précipitons chez un médecin spécialiste pour réaliser des examens approfondis, craignant pour notre santé. Il y a là une dissonance cognitive dont il convient d'expliquer l'origine. Comment en est-on arrivé là, comment a-t-on accepté d'être aveugle au point de revendiquer encore actuellement le maintien de l'existence de ce risque, en réclamant le 90 km/h ?

Historiquement, un basculement s'est opéré dans les années 50 : jusqu'en 1950 les conducteurs ralentissaient pour croiser une voiture, on la voyait arriver de loin, et comme elles étaient peu nombreuses nul n'était gêné de ralentir, et d'ailleurs le code de la route de 1948, reflétant ainsi la sagesse de nos prédécesseurs, le demandait (article 31 "tout conducteur est tenu de ralentir (...) lors d'un croisement"). Mais dans les années suivantes, le nombre de voitures augmentant, il a été considéré comme inconcevable de devoir ralentir à chaque croisement de voiture, et de ce fait la conscience du risque s'est affaiblie, puis s'est perdue; le code de la route également n'a plus maintenu, dans ses éditions ultérieures, l'obligation de ralentir pour croiser.

Cette perte de conscience a été favorisée par l'idée qu'à l'époque, la vitesse était synonyme de dynamisme, et favorisée aussi parce que l'on attribuait à chaque accident une cause unique, autre que la vitesse, très souvent le manque d'habileté du conducteur, la virtuosité étant considérée comme une qualité nécessaire et suffisante pour déjouer la survenance des accidents, oubliant ainsi qu'il pouvait exister des aléas de toutes sortes liés au conducteur, au véhicule ou à l'infrastructure. Paradoxalement les conducteurs qui faisaient preuve de prudence étaient considérés comme dangereux car avouant eux-mêmes, de ce fait, que leur habileté n'était pas suffisante pour déjouer l'accident; de même le passager qui bouclait sa ceinture se voyait demander par le conducteur surpris et amusé : "t'as peur ?"

Dans les années qui ont suivi, il en est ressorti une montée en flèche des nombres d'accidents, de morts et de blessés graves handicapés à vie, faisant passer le nombre de morts de 5000 en 1950, à 10 000 en 1960 et à 18 000 en 1972. Devant ce fléau national, les yeux des décideurs se sont décillés, et une limitation de la vitesse autorisée a été décrétée, d'abord à 100 km/h en 1973, puis à 90 km/h en 1974 sur toutes les routes bidirectionnelles. Ces mesures, combinées avec les autres mesures concernant l'alcool et la ceinture de sécurité ont conduit à une diminution du nombre annuel de morts pour atteindre un palier de 8 000 vers 1995, puis un autre palier de 4000 dans les années 2010 suite à l'utilisation des radars.

Pourquoi précisément le 80 est une vitesse salvatrice. Parce qu'un choc à 80 km/h est fondamentalement différent dans ses conséquences, d'un choc à 90 km/h.

Un choc centré contre un arbre ou frontalement contre une autre voiture est en fait une décélération brutale qui, en un dixième de seconde, fait passer de la vitesse de circulation à la vitesse zéro. Lors d'un tel choc, la valeur de la décélération encaissée par la voiture est proportionnelle au carré de la vitesse : c'est une loi physique immuable, indiscutable. Il en ressort que pour un choc à 80 km/h la valeur de cette décélération est seulement les 3/4 (exactement 0,79) de celle qui serait subie par la voiture lors d'un choc à 90 km/h. Cette différence est amplifiée par le fait qu'à 80 km/h la vitesse sera plus fortement

abaissée avant le choc par un début de freinage. Il est donc justifié de considérer qu'à 80 km/h la décélération encaissée par la voiture est les 3/4 de celle encaissée à 90 km/h.

En ce qui concerne maintenant la valeur de la décélération subie par les occupants eux-mêmes, à l'intérieur de la voiture, elle est amoindrie par le limiteur d'effort de la ceinture de sécurité, par l'éventuel airbag et par le fait que la partie avant de la voiture se déforme et absorbe une partie du choc.

Après prise en compte de ces diverses diminutions, il subsistera dans les deux cas (80 et 90), une décélération résiduelle que subira le corps des occupants, sa valeur se situe dans la zone de 20 g (soit 200 m.s<sup>-2</sup>) pour une vitesse initiale de 90 km/h et dans la zone de 15 g (150 m.s<sup>-2</sup>) pour une vitesse initiale de 80 km/h. (g étant la valeur de l'accélération de la pesanteur = 9,81 m.s<sup>-2</sup>). Il est établi que pour une décélération atteignant 20 g subie par le corps humain, il n'y a pratiquement aucune chance de survie car, pour une telle décélération, les viscères (poumon, cœur, etc.) sont projetés sur la paroi de la cage thoracique, de même le cerveau heurte violemment la paroi frontale du crâne. Il s'ensuit des dégâts structurels de ces organes et des hémorragies internes qui entraînent généralement la mort. Inversement, pour une décélération limitée à 15 g, les blessures ne sont en général pas mortelles ni définitives. La différence entre une vitesse de 90 et une vitesse de 80 ne se traduit donc pas par une proportionnalité simple de 8/9 en nombre de morts, mais par un basculement d'une situation de mort vers une situation de survie, en passant de 90 à 80 on franchit une frontière.

En deux mots, le 90 est mortel, le 80 est salvateur.

Ceci ne constitue aucunement une surprise et se confirme dans la réalité lors des accidents pour lesquels il y a une gradation dans les dégâts et il est courant de lire par exemple dans les comptes-rendus des médias : "Trois blessés dans une collision frontale" (près de Nantua – 2 avril 2019), ou au contraire : "la collision a fait 6 morts" (accident de Montcenis 1er avril 2017).

Pourquoi, devant l'existence de ce risque connu, revendiquer encore la possibilité de rouler à 90 km/h ? D'abord parce-que les français n'aiment pas le changement, ils veulent conserver leurs habitudes, en acceptant les risques qui y sont liés mais qu'ils occultent pour la raison qu'ils n'ont pas eu d'accident, ce qui constitue pour eux la preuve qu'ils contrôlent suffisamment le risque, ou pour la raison qu'ils pensent que l'accident n'est pas dû à des causes mais lié à la chance, et comme le nombre de ceux qui n'ont pas eu d'accident mortel est beaucoup plus grand que le nombre des familles qui en ont eu, ils sont plus nombreux à revendiquer la possibilité de rouler à 90 km/h, ce qui constitue un danger pour les décideurs qui écoutent.

Mais une fois que l'habitude a été changée, après 10 mois d'application du 80 km/h, les automobilistes ont en grand nombre adopté la nouvelle habitude en constatant par eux-mêmes, que tous les chiffons rouges qu'on leur avait agités sous les yeux n'étaient pas fondés.

N'était pas fondée la perte de temps que représenterait l'abaissement à 80 km/h tant pour ceux qui font de longs déplacements pour travailler que pour les habitants des territoires ruraux. Les premiers, qui font de longs déplacements, se sont rendu compte que leurs parcours étaient réalisés en majorité sur des routes à 110 ou sur des portions d'autoroutes et que les premières dizaines de kilomètres sur routes ordinaires n'entraînaient que peu de perte de temps, les seconds, habitants des territoires ruraux, se sont rendu compte que leur vitesse moyenne n'était en fait que peu affectée car, roulant moins vite, ils subissaient moins les ralentissements imposés par les virages, les carrefours et les traversées de lieudits.

Néanmoins, faisant fi de l'acceptation de nombreux automobilistes et du constat de la neutralisation de leurs arguments, quelques élus, en particulier quelques sénateurs, par manque de connaissance ou dans un but électoral, ont persisté et se sont rabattus sur une

proposition mi-chèvre mi-chou, consistant à permettre aux représentants de chaque collectivité départementale de rétablir à 90 km/h certaines routes "non dangereuses".

Existe-il des routes non dangereuses éligibles au 90 ? Non, clairement non, car on oublie l'évidence que ce n'est pas à la route qu'est associé le danger mais aux voitures. Les points noirs célèbres dans les années 70-80, n'existent plus, leurs raisons ont été exhaustivement analysées et les sites ont été traités vers 1980-90, le danger ne vient donc pas de la route mais des voitures, et plus il y a de voitures, plus il y a de risque de voir l'une d'elles dévier de sa trajectoire et percuter les voitures venant en face, indépendamment de l'endroit, quelle que soit la route (600 tués tous les ans par collision frontale en rase campagne : c'est la plus forte cause d'accidents mortels). Croire que le danger est associé à la route est une idée reçue très tenace. Les accidents sont en fait "saupoudrés" uniformément sur l'ensemble du réseau, en proportion du volume du trafic et non seulement sur des routes où des accidents s'étaient déjà produits. À ce sujet il est d'ailleurs fréquent de lire dans les reportages de la presse après un accident grave : "on ne comprend pas, jusqu'ici il n'y avait jamais eu d'accident sur cette route".

Une autre idée reçue, très tenace aussi, est de croire que ce sont les lignes droites qui sont les moins dangereuses, alors que c'est au contraire justement sur les lignes droites que se produisent les accidents les plus meurtriers : Montcenis 6 morts, Montboissier 4 morts, Courteranges 6 morts, Montbeugny 12 morts, Avrechy 6 morts. La ligne droite est un fléau. En fait cela se comprend assez aisément car, première raison, les accidents en virage ne mettent en général en cause qu'un seul véhicule (voiture ou moto), donc un nombre moins grand de personnes accidentées et, deuxième raison, ce sont des chocs moins forts contre les obstacles latéraux (arbres poteaux, fossés, glissières) car les vitesses ont été ralenties avant le virage, et même si ce ralentissement n'a pas été suffisant pour éviter l'accident, il a abaissé la vitesse à un niveau où le choc n'est pas toujours mortel.

Examinons quelques avantages moins directs dont sont bénéficiaires les automobilistes du fait de la limitation à 80 km/h, même sur les routes où ils pensent qu'ils peuvent rouler sans danger à 90 km/h, et qu'ils qualifient de "belles routes". Depuis l'instauration du 80 il est courant d'entendre dire que "sur cette route, personne ne respecte le 80". En fait cela signifie simplement qu'on se fait dépasser par quelques voitures à une vitesse supérieure. C'est vrai, mais ce sont les mêmes qui antérieurement ne respectaient pas non plus le 90 km/h.

Un des avantages d'être contraint de rouler à 80 sur de telles routes où l'on pourrait physiquement rouler plus vite, est de guérir les conducteurs du réflexe constant de vouloir rouler vite, et cette guérison se répercute sur leur conduite dans toutes les autres situations, y compris par exemple en agglomération. L'aide du limiteur de vitesse est d'ailleurs très précieux sur de telles "belles routes".

Un autre avantage d'interdire le dépassement de 80 km/h sur des routes où le danger n'est pas visible, est qu'à l'inverse, l'absence d'interdiction serait comprise et perçue comme l'absence de danger

Les collectivités départementales connaissent-elles les critères de dangerosité effectives de leurs routes ? Non. On entend dire partout qu'il faut laisser aux collectivités départementales la possibilité de rétablir certaines routes à 90 km/h, prétendant que c'est elles qui connaissent le mieux leurs routes. Cette affirmation est fautive, et si c'eût été vrai, elles auraient depuis longtemps, comme le code leur permet, abaissé la vitesse à 80 sur les routes qu'elles considéraient comme les plus chargées, donc comportant les plus forts risques, or rien n'a été fait dans ce sens sauf quelques petits tronçons très courts ça et là retenus pour des raisons conjoncturelles et gênant plus les automobilistes par leurs alternances que leur rendant service. Si les collectivités départementales connaissaient les dangers réels de leurs routes, elles auraient aussi, depuis longtemps traité intelligemment

leurs carrefours (250 tués en rase campagne), en arrêtant d'aménager des grands carrefours favorisant la vitesse au lieu de giratoires, en faisant la chasse aux manques de visibilité des petits carrefours.

Cette affirmation est totalement fausse aussi car les départements connaissent leurs routes, certes, mais aucunement sur les critères scientifiques qui leur permettent de déterminer que la vitesse peut être rétablie à 90. Au contraire, elles seraient très fortement et continuellement influencées tout au long de la chaîne de décision, par des opinions basées en particulier sur les deux idées reçues tenaces décrites ci-dessus (l'idée fausse que le danger n'est pas associé à la route et non au niveau du trafic et l'idée fausse que les lignes droites ne sont pas dangereuses), ainsi que par l'idée que les carrefours aménagés avec voie centrale de tourne à gauche améliorent la sécurité alors que c'est l'inverse.

Ces deux idées reçues sont sous-tendues par une idée plus générale que la vitesse maximale que l'on peut autoriser sur une route est celle pour laquelle la voiture peut physiquement s'y déplacer, sous entendu que l'uni de la chaussée est bon, que sa largeur est convenable et qu'il n'y a pas trop de virages serrés, c'est-à-dire en prenant seulement en compte le risque que la voiture sorte seule de la route et en occultant totalement les risques d'accidents représentés par les véhicules circulant dans l'autre sens. Que de fois n'ai-je entendu depuis 12 mois que le sujet passionne : "mais sur cette route on PEUT facilement rouler à 90"

La proposition de laisser les départements définir les routes à maintenir à 90 présente l'inconvénient majeur qui va à l'encontre du principe fondamental de la signalisation qui est l'homogénéité, et c'est justement le principal reproche que font depuis longtemps les automobilistes qui sont profondément agacés par les alternances de vitesses limites, 90-70 antérieurement et 80-70 actuellement, et par l'hétérogénéité des critères de choix des vitesses limites localisées. Certains départements prendraient comme critère de choix les lignes droites, d'autres la bonne largeur de chaussée, en fermant les yeux sur le fait que cette bonne largeur est obtenue en diminuant à l'extrême la largeur des accotements, rendant proche le fossé meurtrier, contrairement aux recommandations nationales officielles. Actuellement, on constate déjà entre les départements un véritable patchwork de diverses limitations de vitesse instaurés ici et là selon des critères fantaisistes ou des pressions locale. De ce fait, laisser les départements choisir leurs routes à 90 serait la porte ouverte à une hétérogénéité qui serait contraire aux attentes des automobilistes.

Peut-on réfléchir plutôt aux mesures ou actions qui constitueraient une satisfaction ou un gain pour les automobilistes.

En premier lieu, clair, net, une mesure très forte et qui serait très appréciée par les automobilistes, serait la suppression des pléthoriques panneaux de limitation à 70 dans les virages qui ont été posés au fur et à mesure, au gré des circonstances ou des demandes locales, et dévalorisent les endroits, par contre, où ils sont nécessaires, essentiellement en carrefour. Mais, une fois qu'un panneau 70 est posé en virage, aucun ingénieur ne veut ultérieurement prendre la responsabilité de supprimer de crainte que la survenance d'un accident leur soit reprochée. De toute façon, ces limitations de virage à 70 ne sont actuellement plus nécessaires puisque la vitesse générale est 80, donc profitons-en pour établir une circulaire interministérielle qui couvre les gestionnaires et demande de les enlever tous. Cette suppression est justifiée du fait que les virages jugés dangereux sont très suffisamment signalés et visibles de jour comme de nuit par les balisette blanches et par les chevrons réflectorisés. De façon générale les automobilistes sont, en France, submergés de panneaux, ils ne les voient plus, ne les regardent plus, et pour paraphraser Pompidou : "arrêtons d'emmerder les français avec les panneaux", il suffit que dans un coin de France un service soit condamné par un juge parce qu'il n'avait pas signalé qu'il pouvait y avoir du verglas pour que, dans les mois suivants, fleurissent sur l'ensemble du territoire 10 000 panneaux "risque de verglas".

Une deuxième opportunité intéressante qui constituerait une contrepartie à l'abaissement à 80 km/h, serait d'inciter les départements à réaliser une glissière béton centrale sur les routes où cela est possible : acquisition possible de terrain, ou emprise déjà suffisante, entre autres les routes qui sont actuellement à 3 voies. Le nouvel aménagement serait ainsi constitué d'une voie à 90 km dans chaque sens, séparées par la glissière béton, en ménageant un créneau de dépassement de temps en temps pour le cas où un véhicule est lent. De tels aménagements ont déjà été réalisés et fonctionnent très bien et à la satisfaction des usagers. Les entreprises de travaux publics seraient également bénéficiaires de tels aménagements pour les élargissements de chaussée et pour la glissière centrale béton.

#### Les enjeux au niveau national et les enjeux au niveau individuel.

##### Au niveau national : 1 - les principaux types d'accidents évitables.

- 600 tués tous les ans par collision frontale, et ils sont en augmentation dans les trois dernières années, essentiellement par la cause des distracteurs qui font quitter la route des yeux (SMS, GPS, aides à la conduite visuels sur l'écran du tableau de bord). Comme on voit de façon évidente que les pouvoirs publics ne peuvent, ou ne veulent, rien faire sur le plan réglementaire et sur l'efficacité des sanctions, le seul salut pour enrayer la progression des distracteurs est de maintenir la vitesse limite à 80 km/h sur toutes les routes bidirectionnelles.
- 550 tués par collision contre les obstacles courants (poteaux, fossés, arbres, glissières). L'abaissement à 80 km/h en diminuera le nombre, mais concomitamment néanmoins, quelques solutions directes sont possibles : arrêter d'élargir la chaussée au détriment de la largeur des accotements salvateurs, abaisser la vitesse à 60 au droit des très beaux et très courts alignements d'arbres, respecter l'éloignement de 4 mètres pour la plantation de nouveaux arbres, décréter l'obligation échelonnée sur 5 ans de reculer, à plus de 4 mètres, les poteaux électriques et téléphoniques, ce recul de 4 mètres, pour les arbres et les poteaux, est l'éloignement préconisé par le Guide d'Aménagement des Routes.
- 250 tués en carrefours de rase campagne. L'abaissement à 80 sur toutes les routes bidirectionnelles fera diminuer le nombre des accidents graves en carrefours, mais complémentaiement des actions sont souhaitables : réaliser des giratoires aux grands carrefours au lieu des carrefours avec voie centrale de tourne à gauche, assurer des triangles de visibilité pour les grands et petits carrefours.

##### Au niveau national : 2 - l'enjeu économique.

Le modèle de Nilsson, indiscutable partout et toujours, permet d'établir qu'une diminution de 1% de la vitesse moyenne diminue de 4% le nombre de morts. La moyenne des vitesses constatées sur l'ensemble des routes de France est connue à l'aide des renseignements fournis par le système SIREDO qui est constitué de boucles électromagnétiques placées dans la chaussée, réparties sur le réseau routier français. Pour les routes bidirectionnelles, lorsque la vitesse limite était de 90 km/h, cette vitesse moyenne se situait autour de 81 km/h. La différence de 9 km/h entre 90 et 81 provient du fait qu'il y a toujours des ralentissements à certains endroits du parcours : virage, carrefours, lieudits. Avec une vitesse maximale de 80 km/h ces ralentissements seront moins sensibles du fait que les vitesses de circulation est déjà plus basse, de ce fait, la vitesse moyenne devrait se situer probablement autour de 77 km/h. Du fait de la diminution de 81 à 77 de la vitesse moyenne, la diminution du nombre de morts, établie selon le modèle de Nilsson serait d'environ 450.

Le coût des accidents pour la collectivité nationale se situe, selon les années, autour de 40 milliards. Le maintien de la vitesse limite à 80 km/h permettrait une économie de 4,5 milliards pour la société toute entière.

##### Au niveau national : 3 - tous les ans, augmentation de 2 000 handicapés lourds à vie, souvent des jeunes.

Actuellement on recense 349 188 personnes handicapées bénéficiant de prestation ou d'allocation handicapés (PCH, ACTP), dont un grand nombre sont handicapés à la suite d'un

accident de la route. Tous les ans, sur les 25 000 blessés graves par accidents, 10 000 sont blessés très graves et auront des séquelles définitifs qui les gêneront dans leur vie personnelle et dans leur travail. En ce qui concerne les handicapés lourds, on peut évaluer à 2000 par an ceux qui resteront handicapés lourds à vie, ce qui donne sur une tranche de moyenne de 80 ans (durée de vie actuelle) un total de 160 000 handicapés lourds.

Au moment où M. le Président de la République veut améliorer financièrement le sort des personnes handicapées, est-ce bien raisonnable d'en augmenter le nombre des handicapés ?

L'enjeu au niveau individuel : l'homicide admis. Un automobiliste qui circule sur une route bidirectionnelle courbe, à chaque instant, individuellement, le risque qu'une voiture qui circule dans l'autre sens vienne le percuter frontalement. Nous avons vu plus haut que si une telle collision centrée se produit à 90 km/h, la décélération subie par les occupants se situe autour de 20 g, ce qui n'offre aucune possibilité de survie, alors qu'à 80 km/h la décélération n'est que de 15 g. Si cette collision à 90 se produit sur une route limitée à 80, le conducteur est responsable d'avoir admis la possibilité d'homicider ceux qui viennent en face, il a commis un homicide admis par lui et en infraction avec la loi (violation délibérée d'une obligation de sécurité) et est sanctionnable de 5 ans de prison. Si inversement la vitesse de la route est limitée à 90 km/h, c'est l'autorité qui autorise cette vitesse qui partage la responsabilité de l'homicide : elle est responsable d'avoir admis que les conducteurs puissent se mettre dans la situation d'homicide possible. Dans un tel cas, de quelle peine est sanctionnable le décideur si la famille de la victime le poursuit en justice pour "mise en situation d'homicide possible". La prise en compte de l'insécurité subie à titre individuel devrait être incontournable car voisine des grands principes régissant l'humanité : "tu ne tueras pas" et régissant la société par l'intermédiaire des tribunaux pour les crimes et homicides de la vie courante, ce qui met les citoyens dans une situation de sécurité où ils sont défendus par l'institution contre les homicides. L'on ne peut s'éloigner de ces principes pour l'insécurité sur la route. On ne peut accepter de rouler continuellement "la peur au ventre".

Quels sont les raisons des demandeurs du retour au 90 km/h, les vrais et faux arguments, les mobiles ?

Les raisons. Pour certains parlementaires et élus, dont quelques sénateurs qui se sont élevés contre le 80 km/h, les raisons sont, pour certains le manque flagrant de connaissance du sujet de leur part et c'est quand-même assez grave pour des élus, également le manque de civisme, c'est grave aussi. Pour d'autres la raison est la recherche de notoriété, le désir d'être réélu. Comme sur beaucoup de sujets, les parlementaires ne savent pas vraiment ce que pensent leurs électeurs : ils pensent à leur place : ils pensent que leurs électeurs pensent telle chose, et croyant leur faire plaisir, militent dans ce sens. Souvent ils n'écoutent qu'une très faible partie de leurs concitoyens : les râleurs, et négligent les satisfaits. L'exemple des gilets jaunes est sur ce point significatif : il y a lieu d'être bien conscient que le mouvement des gilets jaunes n'est pas foncièrement axé sur le rétablissement du 90, et que l'occultation ou la détérioration des radars n'est qu'un épiphénomène qui est réalisé en marge des manifestations soit par des opposants à la réduction de vitesse qui en ont saisi l'opportunité, soit par des saccageurs qui s'attaquent par principe à ce qui est mis en place par les autorités et visible : cela aurait pu aussi bien être contre des distributeurs gratuits de bonbons si les autorités en avaient mis en place. Ce serait donc un leurre de donner satisfaction à quelques sénateurs sur le 90 en pensant apaiser le mouvement des gilets jaunes.

Les arguments. Quels sont les principaux arguments contre la limitation à 80 km/h, relayés et amplifiés par les parlementaires ?

--- La perte de temps. La vitesse limitée à 80 ferait perdre du temps et pénaliserait les ruraux et ceux qui se déplacent pour leur travail. Cette critique n'est pas fondée, et depuis 10 mois

que le 80 a été instauré, les automobilistes se sont bien rendu compte que cet argument était fallacieux, et que le temps perdu était en fait très faible. Par exemple, en théorie un trajet de 40 km à 80 km/h se fait en 30 minutes, au lieu de 27 minutes à 90 km/h, soit donc en théorie 3 minutes seulement de perdues, mais en pratique la différence est moindre car la vitesse permise de 90 n'était pas maintenue à ce niveau pendant tout le parcours car diverses causes de ralentissement se présentent : virages, attente avant dépassement, traversées de lieudits, carrefour. De ce fait, lors d'un trajet, la vitesse moyenne n'était pas 90 mais moindre, par exemple 82. Ces diverses raisons de ralentissement ont moins d'effet pour une vitesse limite de 80 car la voiture est déjà ralentie. La perte de temps, pour l'exemple ci-dessus de 40 km, est en fait seulement de 2 minutes : c'est très peu, et l'argument de dire que l'on perd BEAUCOUP de temps ne tient pas.

Sur cet argument de perte de temps se greffe la plainte que cette mesure va pénaliser le monde rural qui contrairement aux parisiens n'a pas d'autres solutions que la voiture pour se déplacer, par exemple pour trouver un médecin. Cette plainte serait assez surprenante si elle était prise au premier degré car comparons les 2 minutes perdues sur la route pour se rendre chez le médecin à la demi-heure ensuite dans la salle d'attente, comparons aussi le temps d'un trajet en voiture à 80 km/h aux heures passées par les parisiens dans le métro. Cette plainte est assez surprenante, et l'argument supposé de pénalisation des zones rurale est fallacieuse et ne tient pas non plus.

--- La perte de points sur le permis. Un argument souvent entendu des opposants au 80 km/h : "on va perdre des points de permis" ou "c'est donc pour remplir les caisses de l'État", ou aussi : " cela va nous obliger à avoir les yeux rivés sur le compteur". Ce serait méconnaître que la majorité des voitures disposent d'un limiteur de vitesse qui permet efficacement d'éviter les dépassements de vitesse, donc les sanctions et qui permet de conduire sereinement sans se soucier de la vitesse. Sur ce point, il est assez paradoxal de constater que les conducteurs aguerris qui manient couramment les aides à la conduite compliqués et de peu d'intérêt, délaissent l'emploi du limiteur de vitesse d'un emploi simple..

--- Troisième argument : "Ce sera difficile de dépasser un poids-lourd, on va devoir rester derrière pendant des kilomètres". Certes, mais pourquoi vouloir dépasser un poids-lourd s'il roule lui aussi à 80 km/h : la solution est dans le code de la route : rouler derrière lui à une distance correspondant à 2 secondes, soit 45 m à 80 km/h.

--- Quatrième argument avancé par les opposants à l'abaissement de la vitesse à 80 km/h : "Il y a d'autres choses de mieux à faire, de plus intelligent". Certes, mais les mots "mieux" et "plus intelligent" ne conviennent pas : il faut dire : "il y a AUSSI d'autres choses à faire", mais sans pour autant remettre en cause l'abaissement à 80 km/h. Les 18 mesures énumérées par le Premier ministre le 9 janvier 2018 font justement partie des "choses à mieux faire", dont le marquage d'une ligne d'arrêt 5 mètres en amont des passages piétons pour assurer la visibilité qui est officiel depuis le 12 décembre, dont l'éthylotest anti-démarrage en cas de récurrence de conduite en état alcoolique. D'autres mesures évidentes non évoquées le 9 janvier devraient bien évidemment être AUSSI appliquées, citons entre autres : remplacer aux passages à niveau les feux rouges clignotants par des feux rouges fixes que tous les conducteurs comprennent, éviter les contresens sur autoroute et voies rapides en rendant la signalisation et les aménagements des bretelles plus appropriés et plus sensés, améliorer la visibilité des chiffres du limiteur de vitesse, interdire l'utilisation des smartphones et pas seulement la "tenue en main", agir à Bruxelles pour recadrer les constructeurs de voitures afin d'interdire tous ces distracteurs visuels censés être des aides à la conduite.

Le vrai mobile : le plaisir. Si les opposants à l'abaissement à 80 km/h savent pertinemment qu'il est faux de dire que le choc est aussi fort à 80 qu'à 90, qu'il est faux de dire que cela fera perdre beaucoup de temps, qu'il est faux de dire que l'on perd plus de temps en roulant à 80 km/h en campagne que les parisiens en métro, qu'il est faux de dire que l'on va immanquablement perdre son permis et dépenser de l'argent en PV, que le dépassement

des poids-lourds pose un problème et qu'il serait mieux de faire autres choses. Si donc, pour soutenir leur revendication, les opposants à l'abaissement de la vitesse à 80 sont contraints d'avancer des raisons qu'ils savent pertinemment inexactes, pour quelle vraie raison s'y opposent-ils, pour quelle vraie raison non exprimée ?

En fait, dans l'argumentation il manque un mot que l'on ne veut pas prononcer : LE PLAISIR, le plaisir de rouler vite, le plaisir de tirer de la voiture le maximum qu'elle nous permet, le plaisir de substituer la force de la voiture à nos limites humaines, le plaisir de se faire croire qu'on est puissant.

Pour le plaisir de rouler vite dans le présent, peut-on négliger le futur immédiat ou lointain, peut-on négliger de penser qu'en roulant vite, nous risquons de mourir ou d'être gravement blessé dans une minute, dans une heure, dans un jour, dans un an ? C'est dans la nature de l'homme de prendre son plaisir en oubliant les désagréments possibles futurs, déjà Gottfried Leibniz il y a 200 ans dénonçait ce travers : " Les hommes sont si fort attachés au plaisir immédiat qu'ils en méprisent leur état à venir. Leur vie se trouve à chaque fois concentrée sur le seul instant présent comme si l'avenir ne devait jamais devenir présent."

--- --- --- 000 --- --- ---