

2018 04

# 80km/h

Situation actuelle et avis sur cette  
évolution – sondage hsseassist  
2018-02



Jerome ALLAIRE

BLOG SST ET QVT – [WWW.HSSEASSIST.COM](http://WWW.HSSEASSIST.COM)

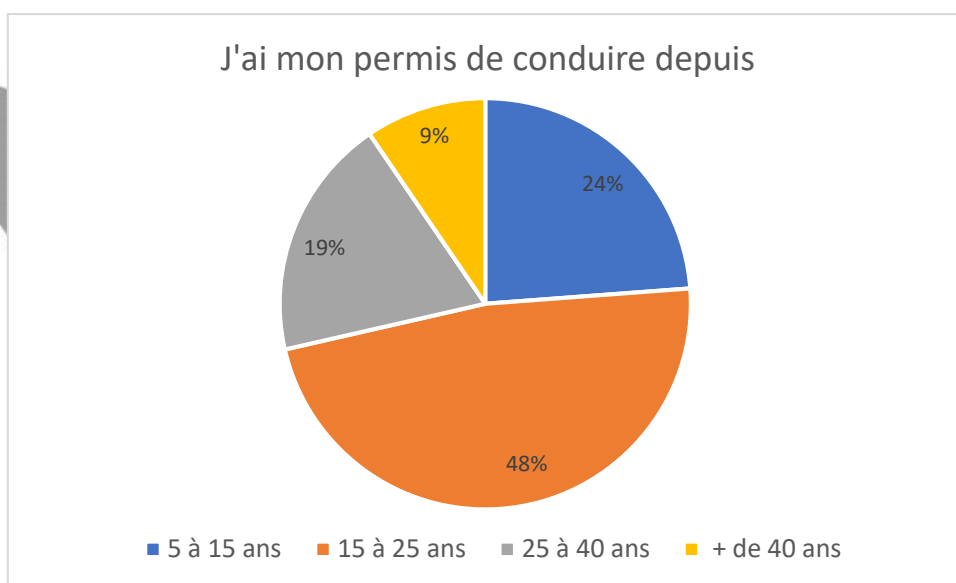
Ce questionnaire a été administré auprès de 84 personnes et fourni quelques informations mais n'est pas représentatif d'une opinion plus large. Les répondants sont pour beaucoup issus des domaines de la prévention des risques.

Nous vous remercions d'avoir bien voulu prendre quelques minutes pour cette évaluation.

**Les répondants sont :**

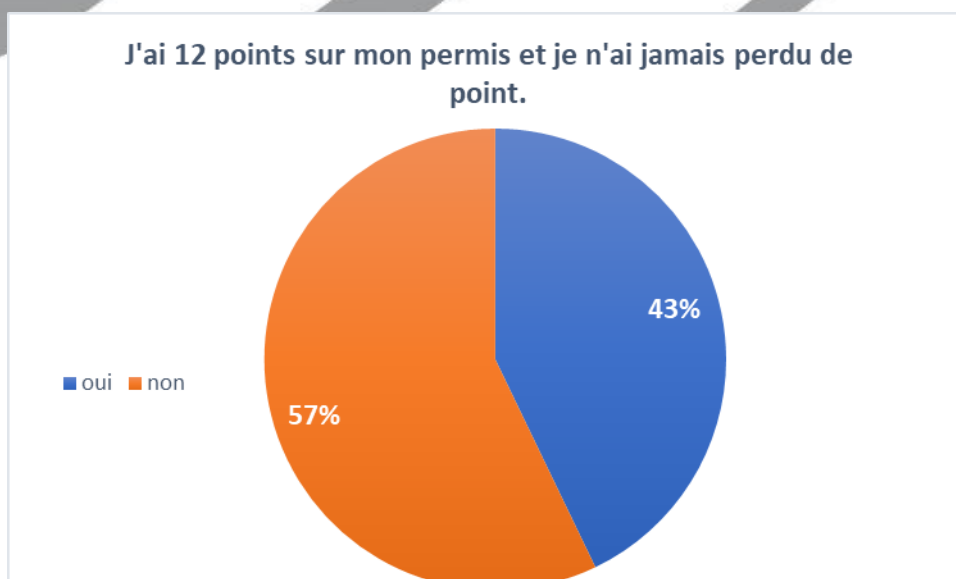
Pour ¼ des Femmes et ¾ des Hommes

Ils ont leur permis de conduire depuis :



**Les répondants et le permis à point.**

Parmi notre population ayant participé à ce questionnaire, 57% ont déjà perdu au moins un point.



Il semblerait que nous ne soyons pas si éloignés que cela du dernier sondage Opinionway réalisé pour Coyote datant de juin 2014 qui annonçait : « Plus d'un Français sur deux (53%) ayant son permis de conduire a déjà perdu des points, le plus souvent pour de petits excès de vitesse ».

Ce sondage, réalisé par internet auprès de 5.818 personnes, souligne que "plus on conduit, plus on perd de points". Ainsi, les "gros rouleurs", qui font plus de 20.000 kilomètres par an, sont 69% à avoir perdu des points sur leur permis, contre 58% pour ceux qui font 10.000 km par an, et 40% pour ceux qui parcourent moins de 5.000 km annuellement. »

On peut comprendre l'exaspération de certains face aux mesures répressives même s'il n'y a pas d'excuse à la transgression.

De nombreux points restent mal signalés dont les entrées en villes et villages où il manque les indications de 70km/h, avertisseur, 400 à 500m avant le panneau de la localité.

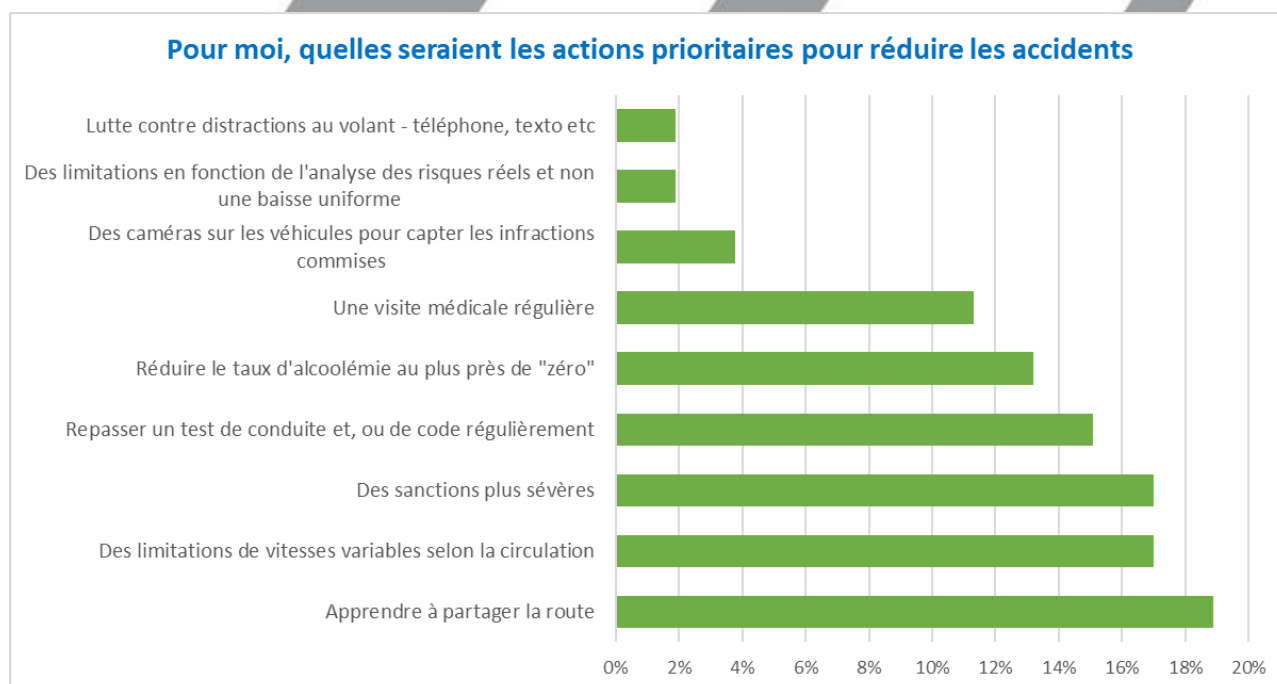
### Suspension de permis.

Dans vos réponses, 4 d'entre vous indiquait avoir fait l'objet d'une suspension de permis alors que 12 n'ont pas répondu à cette question.

L'un d'entre vous indiquait avoir déjà conduit sans permis...

« Le chiffre réel de français roulant sans permis de conduire est très difficile à apprécier. Il s'agit d'analyses et d'estimations, non d'un chiffre officiel. **Le nombre de conducteurs sans permis serait aux alentours de 500 000**, c'est le chiffre qui revient le plus souvent notamment par l'intermédiaire de l'association « 40 millions d'automobilistes » »

### Actions pour réduire les accidents



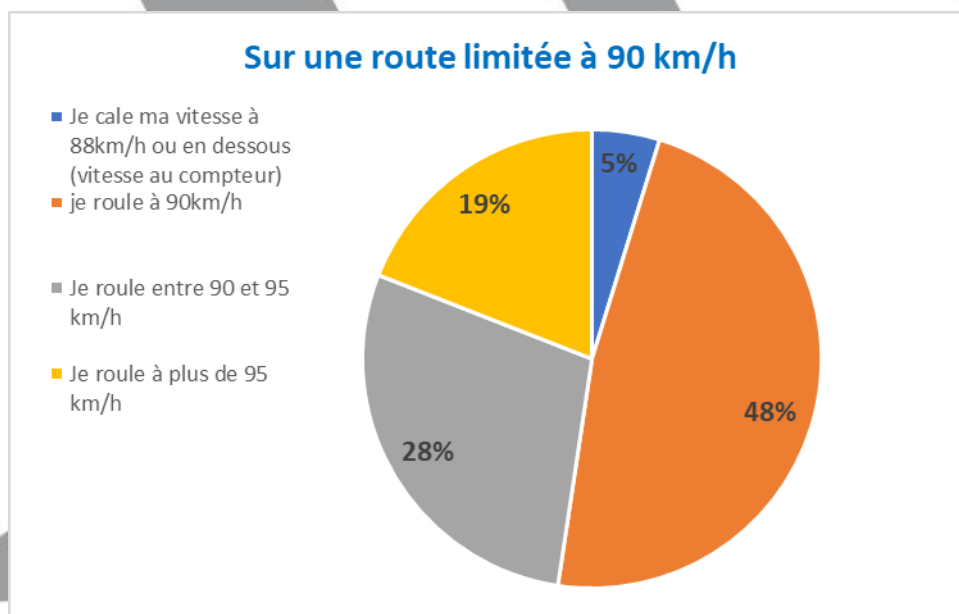
Nous avons été quelque peu surpris du retour indiquant « des sanctions plus sévères » comme 2<sup>e</sup> action ex-aequo à mettre en œuvre au même niveau que « des limitations de vitesses variables selon la circulation ».

Apprendre à partager la route relève d'un véritable challenge tant nous sommes trop souvent convaincus que le comportement à changer est plus le fait des autres conducteurs que de nous. La sanction peut faire écho à la nécessaire équité qui permet la projection d'une loi unique pour tous et non comme aujourd'hui le « pas vu pas pris ».

Nous avons toutes et tous, un jour, souhaité qu'un conducteur ou une conductrice soit arrêté après un comportement que nous avons jugé dangereux. Il est possible que ce sentiment d'impunité de certains chauffeurs au masculin comme au féminin n'aide pas à se comporter en respect des règles.

Les limitations variables sont des sujets évoqués en Suède, au Québec et en France dans certaines zones. Des expérimentations existent surtout auprès d'agglomérations ou sur des axes très fréquentés. Il semble que la première limitation de ce type (sans certitude) ait été mise en place à l'arrivée de Strasbourg depuis l'A4 depuis de nombreuses années.

### Respect de la limitation actuelle à 90km/h



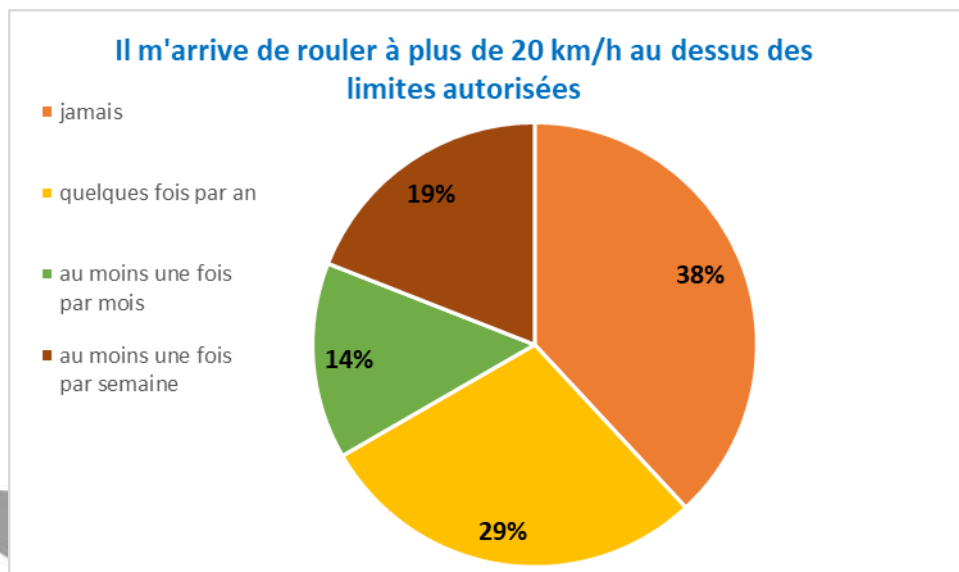
Nous avons toujours confondu en France limitation haute et limite basse de vitesse, nous apparaissions une petite moitié, a priori, à respecter ce seuil. Pour près d'1/5 le dépassement régulier est de plus de 5km/h.

- Y aurait-il un raccourci entre la volonté de diminuer la vitesse et ces excès réguliers ?

*« Les chiffres de la sécurité routière sont très clairs : les routes hors agglomération sont les plus meurtrières, en particulier les départementales et les nationales à double sens sans terre-plein central. Alors qu'elles ne représentent que 40 % du réseau routier, elles concentrent 55 % des accidents mortels, soit 1 911 morts en 2016, contre 1 019 morts en ville, où les usagers sont plus nombreux et vulnérables (piétons, cyclistes).*

*La vitesse excessive est aussi en cause dans 31 % des accidents mortels en 2016, ce qui en fait le premier facteur de mortalité, avant l'alcool (29 %), l'absence de ceinture (20 %) ou la fatigue (9 %).* » source [Le Monde.fr](http://LeMonde.fr)

## Et nos excès dans tout ça

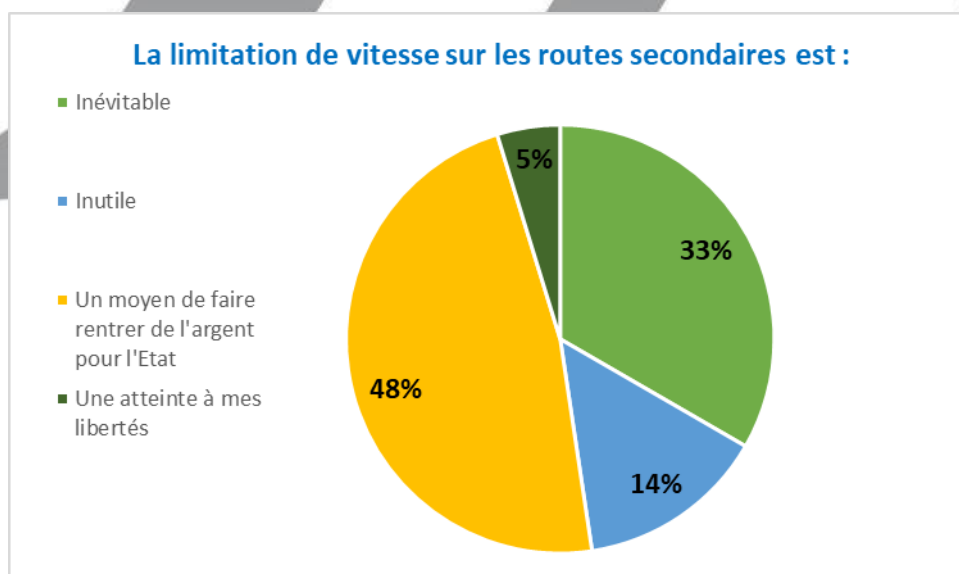


38% des répondants déclarent ne jamais dépasser les limitations de vitesse de plus de 20 km/h. Ils sont à mettre en parallèle des 19% qui admettent dépasser ce seuil au moins une fois par semaine.

Selon le sondage cité précédemment « *Les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h par rapport à la vitesse autorisée représentent la majorité des dernières infractions sanctionnées (71%), loin devant les excès de vitesse supérieur ou égaux à 20 km/h (11%)* ».

Nous ne pouvons pas vraiment comparer ces deux informations l'un état du déclaratif et le second de la sanction effective. Toutefois, nous avons des informations qui ne sont pas si éloignées sur le fond.

## Et enfin, ce que vous pensez de cette limitation de vitesse au 1<sup>er</sup> juillet 2018

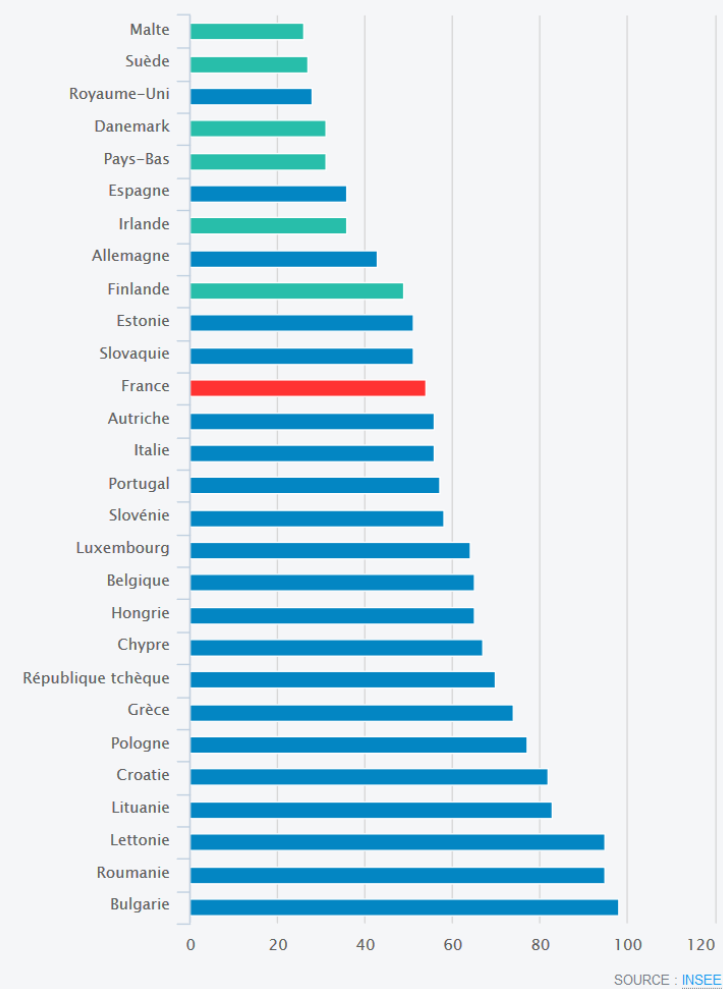


*Pas de commentaire !*

## INFORMATIONS POUR COMPLETER LE SONDAGE

### Sécurité routière : les pays ayant adopté la limitation à 80 km/h font la course en tête

Nombre de morts par millions d'habitants, en 2015, sur les routes des 28 membres de l'Union européenne.



Les pays avec les barres vertes sont ceux passés à 80km/h.

L'un des arguments pour cette diminution en France s'appuie sur le meilleur résultat de ces pays vis-à-vis de la France en nb de décès par million d'habitants sur les routes (56 en France)

Ces pays ont un paysage géographique et urbain assez éloigné du nôtre, si bien que cet argument ne peut pas parler à de nombreux français.

Nous sommes plus interpellés par les résultats de pays plus proches de nous :

Royaume-Uni (28), Allemagne (43) et Espagne (36) en particulier qui ont, a minima, 13 morts de moins par million d'habitant.

De plus, alors que l'on évoque encore l'Italie comme un pays avec un risque élevé sur ses routes, on constate un niveau de 58 décès/million d'habitants soit seulement 2 de plus qu'en France...

Si au Royaume-Uni, la répression est assez présente, on peut comparer aisément le

réseau routier de nos deux pays (ceux qui ont circulé sur le réseau routier secondaire d'Ecosse ou du Pays de Galles peuvent en témoigner). Pour autant, nous constatons un meilleur partage de la route.

### Avis personnel

A titre individuel, cette fois, en sans extrapolation, j'ai circulé dans ces trois pays avec une impression d'attention plus forte entre les conducteurs sans pour autant que les personnes roulent moins vite.

La vitesse est certes l'un des facteurs majeurs de nos accidents et comme à notre habitude, en France, nous ajoutons les réglementations à défaut de faire appliquer la précédente. Je ne suis pas opposé au 80km/h et il semble que nous le méritions en partie par nos comportements du quotidien.

Le 80km/h risque de ne pas changer beaucoup la courbe des accidents tant nous sommes très rarement contrôlés sur les routes. J'ai parcouru pendant de nombreuses années entre 40 et 70.000km/an. Depuis 3-4 ans, je suis retombé à 30.000km avec peu ou prou, un contrôle tous les 2 ans et des radars croisés la majeure partie du temps sur les autoroutes et les voies rapides. Les contrôles sur les routes secondaires sont quasi inexistantes que ce soit pour la vitesse ou le téléphone au volant qui est un véritable fléau.

Nous pouvons regarder notre histoire de la relation aux accidents mortels depuis bientôt 50 ans. Elle est basée quasi exclusivement sur des contraintes et très peu sur l'éducation et la formation.

Nous avons toujours une seule obligation de formation qui est l'initiale et aucune visite médicale requise sauf accident de la vie ou à la suite d'alcoolémie positive. Le Code de la Route évolue et à aucun moment nous ne devons réviser....

Pour avoir passé deux fois mon Code à 7 ans d'intervalles (voiture puis moto), ma seule crainte venait de ce point plus que de la conduite et je pense qu'aujourd'hui je ne serais pas dans une situation de réussite pour en avoir discuté récemment avec un jeune le passant.

## DÉCÈS SUR LES ROUTES DE FRANCE DEPUIS 1960

