



Les Motards en Colère du 47 épaulés par les Motards en Colère du 32 auxquels se sont associés des automobilistes et des professionnels de la route manifestent aujourd'hui pour exprimer leur désaccord sur la mesure de réduction de la vitesse de 90 km/h à 80 km/ sur les routes du réseau secondaire. Mais de façon plus générale, ils expriment leur ras le bol devant de telles mesures répressives.

Cette mesure est à nos yeux une ineptie de bureaucrates et qui ne servira à rien, qui est seulement une mesure répressive supplémentaire visant à toujours plus transformer les conducteurs que nous sommes en percepteurs déguisés d'impôts.

La justification de cette mesure de baisse de la vitesse est une hausse de la mortalité sur nos routes, hausse qui est très légère si nous prenons une échelle sur dix années.

La FFMC pense que les causes de l'accident sont multifactorielles. L'état des infrastructures routières déplorables, la fatigue liée au stress et à la pression sociale que subissent les conducteurs, la dépendance aux médicaments, aux drogues ou l'alcool, l'intensification de l'usage du téléphone ou parfois tablettes sont autant de facteurs déclenchant les accidents. Nous observons une augmentation de l'irritabilité des conducteurs.

Aux yeux des pouvoirs publics, la vitesse est devenue la cible pour faire diminuer le nombre des accidents et parallèlement la mortalité sur nos routes. Vœux pieux que nous partageons mais nous ne faisons pas le même constat que les pouvoirs publics.

Nous allons tenter de vous démontrer cela en présentant nos arguments s'opposant à la diminution de la vitesse.

En 2016, la vitesse excessive ou inadaptée est présente dans 32% des accidents. Rendre la vitesse seule responsable, c'est nier les autres causes majeures citées plus haut. Nous pensons qu'il faut agir sur le comportement, mettre en place un continuum éducatif et tenir les promesses d'amélioration du réseau routier.

Cette mesure répressive prise dans la précipitation sans consulter les parlementaires, Assemblée nationale et Sénat, qui d'ailleurs font connaître pour certains leur agacement, serait basée sur une expérimentation.

L'expérimentation menée dans trois départements (un peu juste le nombre) ne serait pas concluante et conduit les pouvoirs publics à ne pas la rendre publique. « Deux ans et sur un tronçon aussi court, ce ne serait pas suffisant pour une bonne étude et en tirer des conclusions », reconnaît Emmanuel BARBE, délégué interministériel.

Egalement, une vitesse non différenciée entre les différents types de véhicules (Poids Lourds, véhicules légers) est une absurdité. Cela aura pour conséquence de faire évoluer les véhicules en « paquet » entraînant la réduction des distances de sécurité et de rendre quasi impossible le dépassement des Poids lourds. Cela induira une conduite agressive rendant les conducteurs irascibles.

Cette mesure ne permettra pas une baisse des émissions polluantes, donc de la pollution comme cela a été murmuré dans les médias. Les véhicules roulant à 80 km/h de par leur conception ont leur moteur qui tournent à des régimes plus élevés car l'étagement de nos boîtes à vitesse empêchera l'utilisation des 5<sup>ème</sup> ou 6<sup>ème</sup> vitesse. Les rejets et consommation seront plus importants. A Rennes, l'expérience à 70 km/h a été stoppée à cause des embouteillages et pollution accrues.

Les estimations de gain de vies, que permettrait la diminution de vitesse reposant sur des travaux conduits par des chercheurs Goran Nilsson et Rune Elvik datent de plus de 40 ans, et ont été menés en Norvège selon des données routières et comportementales totalement différentes de nos jours. Cette étude estime qu'une variation de 1% de la vitesse entraîne une baisse de 2% d'accidents corporels et 4 % d'accidents mortels. Poussons le raisonnement, si nous extrapolons, il suffirait de réduire la vitesse de 25% pour qu'il n'y ait plus de morts sur nos routes, cela est du raisonnement par l'absurde.

Lorsque l'on regarde nos voisins européens, il y a de grandes différences qui ne permettent pas de tirer de conclusions hâtives. En Angleterre, il y a presque moins d'accidents mortels qu'en France avec pourtant une vitesse limitée à 97 km/h. Les deux pays les plus vertueux en termes de vies épargnés sont la Suède et le Royaume Uni avec pourtant une différence de 27 km/h des vitesses autorisées. C'est bien donc l'adaptation de la vitesse aux circonstances qui est importante et de fait son acceptation par les conducteurs.

Le coût de remplacement de la signalisation a été évalué selon Edouard PHILIPPE dans les médias entre 5 et 7 millions d'euros. Il s'agit d'un coût exorbitant, à l'heure où les collectivités et l'Etat doivent faire des économies. Tandis que le réseau routier se détériore, n'y a-t-il pas d'autres dépenses à prévoir ?

La FFMC pense que d'autres causes devraient intéresser l'Etat pour sauver des vies humaines et mériteraient que l'on s'y intéresse.

Mortalité en France, petite liste à la « Prévert » :

**Cancer 30% soit 160 000 morts ; Accident cardiaque 21% soit 140 000 morts ; Suicide : 10 000 morts ; Chute accidentelle : 8 000 morts ; Accident de la route : 0.7% soit 3 500 morts.**

Cherchez l'erreur ! Loin de nous à la FFMC de ne pas mettre tout en œuvre pour faire baisser le nombre de tués sur la route, mais nous sommes en droit de nous poser la question de la manne financière que représente la répression que nous appelons **La Sécurité RENTIERE**.

Nous souhaitons que les pouvoirs publics entendent le mécontentement qui s'accroît dans notre pays, les décideurs ayant fait le choix du tout répressif depuis plus d'une décennie.

La FFMC demande que cette mesure soit retirée dont l'application est prévue au 1<sup>er</sup> juillet 2018. Nous mettrons tout en œuvre durant le Printemps pour être écoutés et entendus.

**2018 sera le Printemps des Motards**