

Saint Gilles Croix de Vie, le 21 décembre 2018

**Stéphane BUCHOU**

Député de la 3<sup>ème</sup> circonscription de Vendée  
Commission développement durable  
et aménagement du territoire

Président du comité de suivi de la stratégie  
nationale de gestion intégrée du trait de côte  
Vice-Président du groupe d'amitié France-Russie  
Vice-Président du groupe d'amitié France-Togo  
Vice-Président du groupe d'amitié France-Thaïlande  
Membre de l'union interparlementaire

Monsieur,

Vous avez souhaité m'alerter dans le cadre d'une campagne qui s'intitule un peu théâtralement « Halte aux dégâts du 80 km/h ».

J'en prends acte.

Première réflexion, avant d'aborder le fond : et si on acceptait enfin de dédramatiser les relations citoyennes dans ce pays ? 80 km/h au lieu de 90, cela ne peut pas constituer ce bouleversement annoncé de la vie quotidienne, proche de la tragédie.

Peut-on sereinement imaginer que les décideurs politiques prendraient des décisions contraignantes dans le seul but « d'emmerder » les habitants ?

Est-il si difficile de concevoir qu'on ne peut pas circuler de la même manière sur les routes de France en 2018, dans un pays qui compte 40 millions de véhicules, qu'en 1960, dans un pays qui comptait alors 6 millions de véhicules ?

Sur le fond, vous connaissez comme moi la motivation du gouvernement.

Elle est double : diminuer le nombre de morts et de blessés sur la route et en diminuant ce nombre, abaisser le coût global pour la collectivité.

Coût financier qui cumule les coûts des secours d'urgence, des hospitalisations, des soins de rééducation, des décès, des pertes d'activité économique, de l'indemnisation des victimes, de la réparation des dommages aux biens ; coûts répartis entre la Sécurité sociale (cotisations et CSG) qui finance le budget des hôpitaux et les assurances privées que nous payons tous également.

Coût financier et coût humain, car ces aspects matériels ne combleront jamais le traumatisme de la perte d'un enfant, d'un parent, d'un proche...

Quiconque a visité un centre de rééducation fonctionnelle, quiconque a rencontré des blessés de la route qui six mois après sont encore en rééducation et qui passeront le reste de leur vie avec une infirmité, voire qui resteront paraplégique ou tétraplégique, ne peut rester insensible à cette réalité humaine.

Sous l'aspect économique se cache sa justification : l'aspect éthique.

Même si ce n'est pas inscrit dans la culture du pays, l'approche économique des enjeux de sécurité routière prend toute sa valeur à la lumière de quelques chiffres.



Contact



à Paris

en circonscription

sur internet

Fixe : 01 40 63 32 09  
126, Rue de l'Université,  
75355 Paris 07 SP

Fixe : 02 28 10 40 35  
Résidence les Oyats - 66 Quai de la République  
85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie

stephane.buchou@assemblee-nationale.fr  
  @StephaneBuchou

En 2017, 3 448 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route en France métropolitaine (dont 669 motocyclistes et 484 piétons) et 73 384 personnes ont été blessées dans les 58 613 accidents corporels.

27 732 de ces personnes ont dû être hospitalisées parmi lesquelles une sur dix gardera des séquelles lourdes.

Le coût global de l'insécurité routière prend en compte le coût médical, le coût humain (coût immatériel, baisse de la qualité et de l'espérance de vie), la perte de production, le coût administratif (police, pompiers, assurance...), les dommages matériels (véhicules, infrastructures), les autres coûts (frais funéraires, indisponibilité du véhicule...). En 2016, le coût des accidents de la route se décompose ainsi :

- 11,3 milliards d'euros pour les accidents mortels
- 22 milliards d'euros pour les hospitalisations
- 3,8 milliards d'euros pour les blessés légers
- 1,1 milliard d'euros pour les dégâts matériels résultants d'accidents corporels
- 10,4 milliards d'euros supplémentaires liés aux accidents uniquement matériels n'ayant fait aucun blessé.

Autre chiffre qui fait réfléchir : les accidents génèrent 6 millions de jours non travaillés pour les entreprises avec les coûts afférents.

L'insécurité routière coûte donc 48,7 milliards d'euros (2016), soit l'équivalent de 2,2% du PIB français. Voilà qui explique pourquoi l'État propose des contremesures pour réduire l'insécurité routière.

Et on comprend ici que lorsque le gouvernement et le parlement travaillent sur le sujet ils ont en tête les deux aspects en même temps : d'un côté les répercussions sur la vie quotidienne des citoyens, de l'autre les coûts humains et financiers des accidents.

À ce stade une question s'impose : ces données humaines et financières vous laissent-elles indifférent ?

A titre d'information, quelques éléments au-delà de nos frontières. Plusieurs pays ou régions ont limité la vitesse à 80 km/h (Chypre, Danemark, Finlande, Malte, Pays-Bas, Flandres), la Suède ayant même fixé une vitesse maximale de 70 km/h.

D'autres ont fixé une limite de 80 km/h sur les axes secondaires uniquement : l'Irlande, Lettonie, et donc la France depuis 1er juillet.

Les routes suédoises sont les plus sûres d'Europe avec 25 décès par million d'habitants en 2017.

Avec 53 décès par million d'habitants en 2017, la France se situe au peu au-dessus de la moyenne européenne de 49 décès par million d'habitants.

Éclairé par ces informations, n'avez-vous pas l'impression de forcer un peu la note lorsqu'on lit : « La limitation à 80 km/h sur l'essentiel du réseau secondaire engendre de graves difficultés pour les Français » ?

De graves difficultés ? Le pensez-vous vraiment ?

Et puis il y a quelque chose de troublant dans la manière d'aborder le sujet. Les coûts humains et financiers des accidents de la route sont ignorés par la Ligue de défense des conducteurs alors que cela devrait être son principal centre d'intérêt non ?

En parallèle, le seul sujet qui préoccupe les auteurs de cette campagne est le coût des amendes, comme s'ils se plaçaient d'emblée et naturellement en position de délinquant.

Au vu de l'ensemble des éléments que je viens de vous exposer, je vous informe sans détour que je n'ai pas l'intention de revenir sur ce qui est pour l'heure une expérimentation.

Dans leur sagesse, le gouvernement et le parlement se sont donné un délai de deux ans pour évaluer la portée et l'intérêt de cette modification du code de la route.

Par honnêteté intellectuelle je m'interdis de tirer des conclusions hâtives.

Cette période de deux ans me semble judicieuse. Nous en tirerons collectivement, vous avec moi les conclusions, et nous aviserons en connaissance de cause.

Espérant vous avoir donné les éléments d'information propres à éclairer les motivations du gouvernement et du parlement, je vous pris d'agréer, Monsieur, mes salutations sincères.

*Les diables ont.*

Député de la Vendée

**Stéphane BUCHOU**

*Stéphane Buchou*

---