

Fact checking par la FFMC46



FFMC46
MOTARDS & CITOYENS
Fédération Française des Motards en Colère



NON !

LES ARGUMENTS DU GOUVERNEMENT

Ce que disent les circulaires aux Préfets



«En 2016, la vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente dans 32 % des accidents.»

Argument du gouvernement

Mortalité sur route : La vitesse est plus impliquée que l'alcool



Pas tant que cela !

selon la prévention routière !

Alcool en cause : 29%

Vitesse excessive : 32%

LES CONTRE-ARGUMENTS

Dans la vraie vie et pour la sécurité routière

✓ Rendre la vitesse seule responsable, c'est nier les autres causes majeures des accidents mortels : alcool dans 29% des cas, stupéfiant 22%, défaut de ceinture 20% et défaut ou inadaptation du casque (4% pour les motos 10% pour les cyclos).
Pour diminuer le nombre de morts sur la route il faut agir sur le comportement :
mettre en place un continuum éducatif de l'école primaire jusqu'aux entreprises.
tenir la promesse d'améliorer les infrastructures des routes sans séparateur avec l'argent rapporté par les radars
Mettre les moyens humains pour les contrôles d'alcool, stupéfiants, médicaments téléphone, distracteurs, distances de sécurité...



«L' expérimentation a conclu a une nette diminution des vitesses moyennes, une accidentalité amorcée à la baisse, pas de facteur d'engorgement de la circulation.»



« Deux ans et sur un tronçon aussi court ce n'est pas suffisant pour faire une bonne étude d'accidentalité.»

Argument du gouvernement
 1% de vitesse en plus
 c'est 4% de morts en plus
 D'après des études sérieuses...

Moins Plus
 d'accidents d'accidents



Faux
 Des oublis volontaires
 Des données manipulées pour
 une conclusion Préétablie !
 Société de Calcul Mathématique

reconnait Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière.*
 En effet l'expérimentation a eu lieu sur 3 zones pour 81 kilomètres au total.



«Les estimations de gain de vies que permettrait la diminution des vitesses de 90 à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel sans séparateur central (...) ont notamment reposé sur des travaux conduits depuis les années 80 par les chercheurs Göran Nilsson et Rune Elvik. «une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %».



En réalité l'étude et le modèle mathématique pour calculer l'impact de la réduction de vitesse sur la mortalité ont été réalisés il y a 40 ans, par des chercheurs norvégiens, avec des données routières, des comportements, et des véhicules de l'époque...

Argument du gouvernement
 Baisse de 10 km/h
 =
 Baisse de 300 à 400 décès sur route



Faux
 2014 ● Périphérique parisien
 80 ↘ 70 km/h ● 7 ↗ 16 tués
 2016 ● Rocade de Rennes
 90 ↘ 70 km/h ● 28 ↗ 33 accidents
 1998 à 2002 ● France
 vitesse moyenne ↗ ● Tués ↘ 8 %.
 (Sécurité routière)

En suivant le même raisonnement et si on extrapôle cette formule, il suffirait de réduire la vitesse de 25 km/h pour qu'il n'y ait plus aucun mort sur les routes de France...



«Les pays scandinaves ont été les premiers, dans les années 90 et 2000, à réduire les vitesses. Concernant le Royaume-Uni, une partie du réseau routier ne permet pas de rouler à la vitesse maximale autorisée.

En Allemagne, (...) on observe que les conducteurs allemands respectent scrupuleusement les limitations, à la différence de leurs homologues français.»

Argument du gouvernement
La vitesse est la seule variable d'ajustement



Faux

Mortalité pour 1 million/ Vitesse

France (54)	90 km/h
Allemagne (39)	100 km/h
Royaume-Uni (28)	97 km/h
Espagne (37)	90 à 100 km/h
Irlande (40)	80 à 100 km/h



En Angleterre il y a presque moitié moins d'accidents mortels qu'en France avec une vitesse limitée à 97 km/h sur route : c'est donc bien l'adaptation de la vitesse aux circonstances qui est importante *.

Les deux pays d'Europe les plus vertueux en terme de vies épargnées, ont un taux de mortalité quasi égal en 2016, alors qu'ils ont 27 km/h d'écart dans leur vitesse maximale autorisée sur route bidirectionnelle sans séparateur central.

Taux mortalité pour 1 million/ Vitesse

- Suède (27), Vitesse 70 km/h
- Royaume-Uni (28), Vitesse 97 km/h



«Les poids lourds garderaient leur vitesse (80 km/h pour les 3,5 et 12 tonnes).

Les conducteurs novices aussi (80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central).»



Une vitesse non différenciée pour les différents types de véhicules - bus, camions, motos et voitures - a pour conséquence de les faire évoluer en paquets et de réduire les distances de sécurité (80 km/h distance d'arrêt 64 mètres, - 90 km/h distance d'arrêt 81 mètres) et favorise la baisse de vigilance.

!! «En roulant à 90 Km : 120 euros par an, en moyenne, de carburant économisé et jusqu'à 30 % des émissions de polluants en moins.»



✓ À Rennes l'expérience à 70 km/h a été stoppée: embouteillages et pollution accrus car plus la durée de trajet est rallongée plus de consommation, plus de pollution...et moins d'économies.

!! «Il n'est pas question de rajouter des radars supplémentaires»

✓ Durant l'expérimentation «Ça a eu un impact, car nous avons relevé une augmentation des petits excès de vitesse. » - E. Barbe* La promesse de ne pas rajouter des radars supplémentaires n'engage que ceux qui l'écoutent...

!! «Il faudra 6 mois pour rendre conforme 400 000 kilomètres de routes bidirectionnelles sans séparateur central concernés. Cela représente un parc d'environ 20.000 panneaux (qui serait porté à 40.000 panneaux).»

✓ À l'heure où les collectivités et l'État doivent faire des économies est-ce que ces dépenses sont pertinentes ? À moins qu'on utilise enfin l'argent des radars pour la sécurité routière plus largement.

<https://www.facebook.com/FFMC46>
<http://ffmc46.e-monsite.com>

Sources : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/> - bilan 2016
Interview France Info Emmanuel Barbe du 13 décembre 2017
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-674_fr.htm

Note aux préfets communiquée par <http://www.moto-net.com/article/limitation-a-80-km-h-la-securite-routiere-communique-deja-ses-elements-de-langage-aux-prefets.html>

Merci à la FFMC03 pour la création du document original