



15ème législature

Question N° : 11695	De M. Daniel Fasquelle (Les Républicains - Pas-de-Calais)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Raisons réelles du passage à 80 km/h	Analyse > Raisons réelles du passage à 80 km/h.
Question publiée au JO le : 07/08/2018 Réponse publiée au JO le : 20/11/2018 page : 10474 Date de changement d'attribution : 16/10/2018		

Texte de la question

M. Daniel Fasquelle attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les premiers chiffres publiés concernant les radars dans les zones passées à 80 km/h. Le premier bilan de cette mesure indique un doublement du nombre de verbalisations dans ces zones. Le député s'interroge donc sur les raisons réelles du passage de 90 à 80 km/h sur les routes nationales et secondaires dès lors que les seuls résultats semblent désormais s'assimiler davantage au paiement d'un droit de passage et de circulation qu'à une mesure destinée à réduire le nombre de morts sur les routes. Il pointe ainsi l'absence d'un réel travail sur la sécurité routière (état général des routes, signalisation des dangers, travail de pédagogie). Il l'interroge donc sur les motivations réelles du Gouvernement et réaffirme que cette mesure constitue une taxe et non pas une mesure efficace de prévention routière.

Texte de la réponse

Le comité interministériel de la sécurité routière réuni le 9 janvier 2018 par le Premier ministre témoigne de la volonté du Gouvernement de sauver plus de vies sur nos routes et de poursuivre la politique volontariste et innovante déjà engagée en matière de sécurité routière. Sur les routes métropolitaines et ultra-marines, 3 684 personnes ont perdu la vie et 76 840 ont été blessées en 2017 dont plus de 29 000 hospitalisées ; certaines garderont des séquelles toute leur vie. C'est bien pour réduire ces chiffres dramatiques que le Gouvernement a pris les mesures nécessaires. Lors de ce comité interministériel précité, 18 mesures ont été décidées, parmi lesquelles la mesure n° 5 dont l'objet est de réduire la vitesse maximale autorisée hors agglomération. Ainsi, selon les termes du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, qui met en œuvre cette mesure, sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, la vitesse maximale autorisée est, à compter du 1er juillet 2018, de 80 km/h. Toutefois, sur les sections de routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation et permettant ainsi le dépassement sécurisé des véhicules, la vitesse maximale autorisée est maintenue à 90 km/h et ce sur ces seules voies. La vitesse accroît tant l'occurrence des accidents – quelle que soit la cause – que leur gravité. La vitesse excessive ou inadaptée constitue la première cause de mortalité sur les routes françaises (31 %). En 2017, les deux-tiers des accidents mortels (63 %), soit 2 156 des personnes tuées, sont survenus sur le réseau routier hors agglomération et hors autoroute c'est-à-dire sur des routes bidirectionnelles qui étaient majoritairement limitées à 90 km/h. La mise en place d'une telle mesure a pour objectif d'épargner chaque année de nombreuses vies humaines ; les experts Goran NIELSSON et Rune ELVIK ont estimé qu'un abaissement de 1 km/h de la vitesse pratiquée se traduit par un gain de 100 vies sur une année. En réduisant la vitesse maximale

autorisée de 10 km/h, il est espéré épargner 300 à 400 vies par an. La mesure permet, en effet, de diminuer l'impact de la vitesse dans les accidents mortels ou ayant pour conséquence des blessés graves, dans la mesure où elle contribue à l'anticipation des dangers et diminue les distances de freinage (la distance d'arrêt est de 57 m pour un véhicule roulant à 80 km/h contre 70 mètres pour un véhicule roulant à 90 km/h). Cet abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h permettra en outre de fluidifier le trafic et de l'apaiser, avec des conséquences bénéfiques sur l'environnement (diminution des émissions de polluants). La mesure, telle que définie par le Premier ministre et traduite dans le décret précité, est le fruit des travaux du Conseil national de la sécurité routière, instance rassemblant l'ensemble des parties prenantes de la sécurité routière qui, en 2014, a élaboré une recommandation en ce sens. Le décret portant la mise en œuvre de cette mesure a notamment été soumis à l'avis du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN), qui réunit les représentants des maires, des conseils départementaux, du Sénat, de l'Assemblée nationale. Un avis favorable a été rendu sur le projet de texte le 8 mars 2018. Le Premier Ministre a instauré une clause de rendez-vous au 1er juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette expérimentation. A cet effet, une évaluation de cette expérimentation est mise en place portant tant sur l'évolution des vitesses moyennes pratiquées par les usagers que sur l'évolution des accidents et de la mortalité sur les routes bidirectionnelles concernées par la mesure. Le Gouvernement saura en tirer les conséquences. Cette décision s'inscrit dans un ensemble cohérent de 18 mesures prises par le comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, qui au-delà de la vitesse sont centrées sur la mobilisation de tous les acteurs mais aussi sur les comportements les plus risqués que sont l'alcool au volant ainsi que l'usage du téléphone en conduisant. Entre le 1er juillet 2015 et le 1er juillet 2017, une expérimentation a été réalisée sur l'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) de 90 km/h à 80 km/h. Trois sections de routes nationales bidirectionnelles sans séparateur central étaient concernées, dans quatre départements : 18 kilomètres de la RN 7 entre Croze-Hermitage et Valence dans la Drôme, 22 kilomètres de la RN 151 dans la Nièvre et 33 kilomètres dans l'Yonne entre la Charité (58) et Auxerre (89) et 13 kilomètres sur la RN 57 entre Échenoz-le-Sec et Rioz dans la Haute-Saône. L'objectif de l'expérimentation était de mettre en évidence les effets de la baisse de la vitesse maximale autorisée sur les vitesses pratiquées par les usagers ; elle n'avait pas pour objet d'étudier le lien, déjà très documenté dans la littérature scientifique, entre la vitesse pratiquée et l'accidentalité. Les résultats de cette expérimentation, qui a consisté en sept campagnes de mesures portant sur plus de 6 millions de véhicules, ont permis de mettre en évidence une baisse moyenne de 4.7 km/h de la vitesse réelle pratiquée (-5.1 km/h pour les véhicules légers, de -2.7 km/h pour les poids-lourds - qui sont déjà limité à 80km/h), une baisse du différentiel des vitesses entre VL et PL (de 6.5 km/h à 4.1 km/h), une homogénéisation des vitesses pratiquées. Il a été également observé qu'il n'y avait pas d'augmentation du nombre de pelotons menés par un poids-lourd, ni de report de trafic significatif vers des itinéraires alternatifs. Le rapport final de cette expérimentation a été publié en janvier 2018 (disponible sur <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/experimentation-abaissement-vitesse-limite-autorisee-80-kmh>). Le Gouvernement s'est engagé à ce que l'intégralité du surplus de recettes lié à l'abaissement des vitesses maximales soit versé à un fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales destinées à la prise en charge des accidentés de la route. Ce fonds sera abondé dans le cadre de la loi de finances pour 2019. La mesure d'abaissement de la VMA est mise en œuvre au 1er juillet 2018. Elle pourrait donc générer des recettes sur le second semestre 2018. En conséquence, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2019, le fonds sera doté d'une estimation du surplus de recettes correspondant à environ une demi-année. Le fonds sera ensuite doté en PLF 2020 d'une estimation extrapolant le volume de recettes réellement constaté sur la période juillet 2018-mars 2019 (dernière donnée disponible lors de la construction du PLF 2020). Le nombre d'accidents corporels qui ont pour cause l'état de la route est très limité. Selon le bilan 2017 de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 61 288 accidents de la route en 2017 (soit 93 % du nombre total d'accidents) ont pour cause un ou plusieurs facteurs comportementaux (vitesse excessive ou inadaptée, alcool, stupéfiants, refus de priorité, inattention, etc.). Seulement 3 % des accidents corporels ont pour seul facteur un élément de l'environnement routier (ce qui englobe d'autres éléments que le seul état de la route), les 3 % restants ont pour cause un élément lié au véhicule. La France possède un patrimoine de plus d'un million de kilomètres de routes, un des plus grands en Europe. Ces infrastructures, et les ouvrages associés, sont entretenus par les gestionnaires que sont les sociétés concessionnaires d'autoroutes, les directions interdépartementales des routes, les conseils départementaux, les intercommunalités et les communes. L'ensemble des gestionnaires assurent

l'exploitation quotidienne des réseaux routiers et leur entretien. Cet entretien peut être courant (renouvellement des marquages, des panneaux, coupe de la végétation) ou exceptionnel (renouvellement de chaussées, ouvrages, etc.). La sécurité des infrastructures est basée sur des approches complémentaires telles l'organisation de patrouilles, l'inspection de points particuliers (ouvrages, échangeurs, passages à niveau, obstacles, etc.), les signalements des citoyens ou des élus auprès des services de préfecture ou directement auprès des services techniques des gestionnaires sur le réseau national, les audits des nouvelles infrastructures et les inspections régulières de l'ensemble des réseaux. Des guides techniques ont été élaborés par le réseau scientifique et technique du ministère de la Transition écologique et solidaire. Ils sont largement diffusés au sein des réseaux des techniciens des collectivités. Par ailleurs, dans chaque département, les observatoires départementaux de sécurité routière analysent notamment la localisation des accidents qui se sont produits afin d'identifier les pistes d'amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers. Enfin, 92 % des recettes du contrôle automatisé sont affectés à la lutte contre l'insécurité routière (source : annexe du Projet de loi de finances pour l'année 2018 : « Utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation spéciale « contrôle de la circulation et du stationnement routiers »).