



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>15081</b>	De <b>M. François Jolivet</b> ( La République en Marche - Indre )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > pollution	<b>Tête d'analyse</b> > Impacts sanitaires et environnementaux de l'abaissement de la vitesse maximale	<b>Analyse</b> > Impacts sanitaires et environnementaux de l'abaissement de la vitesse maximale.
Question publiée au JO le : <b>11/12/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>15/10/2019</b> page : <b>9202</b> Date de changement d'attribution : <b>17/07/2019</b> Date de renouvellement : <b>10/09/2019</b>		

### Texte de la question

M. François Jolivet appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les impacts sanitaires et environnementaux de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central. Selon certaines études, la réduction de la vitesse maximale permettrait de limiter de 30 % les émissions polluantes. Il convient de préciser que ces études parlent du CO<sub>2</sub>, qui n'est pas un polluant mais un gaz à effet de serre. Selon certaines études, la réduction de la vitesse maximale n'aurait qu'un impact minime sinon nul. Les boîtes de vitesses automatiques de dernière génération auraient même tendance à rétrograder à 80 km/h et à faire consommer plus, polluer plus, dans certains cas. Une étude de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), précise que « le type de conduite des usagers, apaisé ou agressif » est une variable aléatoire qui ne dépend qu'en partie de la baisse de la limitation de la vitesse. L'ADEME rappelle aussi que « de nombreux facteurs extérieurs à la limitation de vitesse influent sur la réalité des émissions et des concentrations atmosphériques ou sur les moyens d'évaluation mis en œuvre, le tout entraînant une grande variation des résultats ». Ainsi, il lui demande de communiquer une étude précise qui émane directement des services du ministère de la transition écologique et solidaire. Il lui rappelle l'importance de la clarté dans le maquis des études contradictoires et de la transparence sur les impacts sanitaires et environnementaux de cette mesure, dans un contexte de transition énergétique.

### Texte de la réponse

La mesure de réduction des vitesses maximales autorisées, prise par le Premier ministre lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, n'est pas une mesure environnementale dont la finalité est la diminution des émissions de polluants mais une mesure, parmi les 17 autres décidées lors de ce CISR, visant à réduire le nombre d'accidents et de morts sur les routes. De manière concomitante, cette mesure de sécurité routière a également des effets positifs (même s'ils restent limités) sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques. La mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central a donné lieu à une consultation du public sur le projet de décret d'application. Les documents mis à disposition pour cette consultation comprennent notamment l'étude du commissariat général au développement

durable (CGDD) au sein du ministère de la transition écologique et solidaire publiée en mars 2018 : « Réduction de la vitesse sur les routes : analyse coûts bénéfiques ». Cette étude conclut que le principal bénéfice à attendre de cette mesure est la réduction du nombre d'accidents mortels et graves (blessés hospitalisés). En effet, le réseau routier concerné par cette mesure concentre l'essentiel des accidents. Le lien avéré entre vitesse pratiquée et accidentalité, confirmé par les analyses économétriques, permet de relier un niveau d'abaissement de la vitesse au niveau correspondant de diminution du nombre d'accidents. L'étude du CGDD montre par ailleurs que les gains environnementaux attendus sont eux aussi positifs (baisse des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 50 000 tonnes par an, baisse des émissions de polluants locaux également), bien que comparativement moins fortement valorisés dans l'analyse socio-économique que les bénéfices associés à la baisse de l'accidentalité. Les émissions de polluants par les voitures en circulation dépendent certes de nombreux facteurs autres que la vitesse qu'il est difficile de modéliser (comportements des conducteurs, réglages des moteurs, etc.). Cependant, l'analyse de l'impact environnemental a été faite sur la base des comportements des conducteurs et des types de véhicules observés en moyenne, pour un niveau de vitesse donné. Certes, les comportements individuels peuvent fluctuer autour de cette moyenne, mais ces valeurs moyennes peuvent être considérées comme représentatives au niveau agrégé des flux de véhicules.