



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>17163</b>	<b>De M. François Jolivet ( La République en Marche - Indre )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Intérieur</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Intérieur</b>
<b>Rubrique &gt; sécurité routière</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Aménagements de la mesure d'abaissement à 80km/h de la vitesse maximale	<b>Analyse &gt; Aménagements de la mesure d'abaissement à 80km/h de la vitesse maximale.</b>
Question publiée au JO le : <b>19/02/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>04/02/2020</b> page : <b>872</b> Date de renouvellement : <b>10/09/2019</b>		

### Texte de la question

M. François Jolivet attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la mesure d'abaissement à 80km/h de la vitesse maximale autorisée sur certaines portions de routes. Il lui rappelle que cette mesure a été très souvent vécue comme une injustice par près de 40 millions d'automobilistes. En effet, dans les territoires ruraux notamment, l'usage de la voiture n'est pas un choix mais une nécessité. Elle est la condition essentielle d'accès à l'emploi, aux commerces et à des services de proximité toujours moins nombreux et toujours plus loin. Devant 600 maires, lors du lancement du « Grand débat national » dans l'Eure, le Président de la République s'est déclaré ouvert à des aménagements pour faire en sorte que la limitation de la vitesse soit mieux acceptée par les Français, tout en étant plus efficace. Dans ce contexte, il lui demande de prendre l'engagement que des aménagements de la mesure seront envisagés si cette question figure parmi les préoccupations principales des citoyens. Enfin, il lui rappelle que le succès du « Grand débat national » dépend de la responsabilité collective à faire émerger des solutions à toutes les demandes, sans tabou, ni censure.

### Texte de la réponse

Conformément aux orientations du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, le Gouvernement a décidé en 2018 de fixer à 80 km/h la vitesse maximale autorisée, sur les routes à double sens sans séparateur central. Cette décision, applicable depuis le 1er juillet 2018, a été prise sur la base des recommandations des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), elles-mêmes fondées sur plus de 500 études dans le monde occidental, qui ont estimé entre 300 et 400 vies épargnées par an. Une clause de rendez-vous au 1er juillet 2020 a été instaurée afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette mesure. La vitesse est un facteur d'augmentation du risque d'accident et de sa sévérité. En 2017, 3 684 personnes ont perdu la vie sur le réseau routier français. Les deux-tiers de la mortalité routière (63 %), soit 2 156 des personnes tuées, est survenue sur le réseau routier hors agglomération et hors autoroute dont la plupart sur des routes bidirectionnelles majoritairement limitées alors à 90 km/h (1 915 morts pour 2017, soit 56% de la mortalité routière). Les résultats positifs qui ont suivi la mise en œuvre, le 1er juillet 2018, du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées démontrent la pertinence de cette mesure nationale. Lors du CNSR qui s'est tenu le 9 juillet dernier, le ministre de l'intérieur a rappelé qu'un an après sa mise en œuvre, la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur la partie la plus accidentogène du réseau

routier a permis d'épargner, selon les chiffres encore provisoires de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 206 vies humaines, par rapport à la moyenne des cinq dernières années (2013 – 2017), alors même que le trafic routier inscrit une hausse d'environ +7 % entre 2013 et 2018, et alors même que le mouvement sans précédent de vandalisme des radars apparu à la mi-novembre 2018 a fortement pesé sur les vitesses pratiquées. Une des principales inquiétudes des Français lors de la mise en place de la mesure résidait dans la perte de temps générée par cette baisse de vitesse sur des trajets quotidiens. Toutefois, il apparaît que l'allongement du temps de parcours, depuis le 1er juillet 2018, est de l'ordre en moyenne d'une seconde au kilomètre. Il a même été constaté un gain de temps de la même entité sur 34 % des itinéraires observés. En outre, aucun « effet de peloton », c'est-à-dire de files de véhicules, n'a été observé à l'aide des radars mesurant les intervalles entre les véhicules, contrairement aux craintes ou au ressenti exprimés. Depuis, l'article 36 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ouvre aux présidents de conseils départementaux ainsi qu'aux maires et présidents d'établissement public de coopération intercommunale la possibilité de fixer sur certaines portions de leur domaine routier la vitesse maximale autorisée à 90 km/h. Il appartient aux présidents des conseils départementaux d'utiliser la faculté qui leur est ouverte par la loi d'orientation sur les mobilités et de prendre en compte ou pas, selon leur souhait, ces orientations.