



## 15ème législature

<b>Question N° : 18001</b>	<b>De M. Olivier Dassault ( Les Républicains - Oise )</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 &gt; Identification des effets du passage à 80 km/h</b>	<b>Analyse &gt; Identification des effets du passage à 80 km/h.</b>
Question publiée au JO le : <b>19/03/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>02/07/2019</b> page : <b>6165</b>		

### Texte de la question

M. Olivier Dassault attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la nécessité d'identifier clairement les effets du passage à 80 km/h de la limitation de vitesse sur les routes à double sens sans séparateur central. En effet, le bilan annuel de l'accidentologie de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) présente de nombreuses variables qui permettent d'analyser les données de sécurité routière (accidentologie par département, type de route, usager, classe d'âge, sexe). Un isolement des données qui concernent les portions de routes dont la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h dans les bilans de mortalité et d'accidentologie de la sécurité routière faciliterait l'analyse des effets du passage à 80 km/h. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer s'il entend donner des consignes claires et précises pour que soient isolées les données issues des portions limitées à 80 km/h dans les bilans de mortalité et d'accidentologie de la sécurité routière et ce, dès le prochain bilan.

### Texte de la réponse

L'évaluation d'une mesure nationale - l'abaissement des vitesses sur le réseau bidirectionnel sans séparateur central - sur une durée de mise en place encore courte nécessite de s'appuyer sur des variables renseignées de façon la plus exhaustive et homogène possible au niveau national. Or, les informations concernant les routes concernées (type de route, nombre de voies, régime de circulation, qui sont des variables de niveau 2) ne sont pas exhaustives sur l'ensemble des accidents saisis dans la base de données. Conscientes de l'importance de disposer d'une base de qualité pour suivre l'accidentalité sur leur réseau routier, un certain nombre de collectivités, métropoles ou conseils départementaux, participent à l'amélioration de la qualité des fichiers et sont alors en mesure d'établir des diagnostics précis sur leur territoire. Ces données ne sont cependant pas complètes au niveau national. C'est pourquoi le comité des experts du conseil national de sécurité routière a préconisé d'utiliser, pour les routes concernées, l'indicateur « hors agglomération », variable essentielle de premier niveau des bulletins d'analyse des accidents corporels, labellisé par l'autorité de la statistique publique. Cette variable présente l'avantage d'être de qualité stable à travers les années, alors même qu'il a été identifié que l'accidentalité des routes bidirectionnelles hors agglomération représente au moins 90 % de l'accidentalité des routes hors agglomération (une fois que l'on en a déduit l'accidentalité des autoroutes). Sur cette base de calcul, les résultats définitifs pour l'année 2018 comptabilisent 2016 personnes tuées sur le réseau concerné par la mesure contre 2 161 personnes tuées sur ce même réseau en 2017. C'est le type de réseau qui enregistre le plus fort taux de réduction de la mortalité routière avec 145 vies épargnées en 2018 sur les 200 tous réseaux confondus. Alors que le premier semestre 2018 était dans la moyenne des 5 dernières années 2013-2017, 127 vies ont été épargnées sur les routes hors agglomérations et hors autoroutes au second semestre, contre 15 sur les autres réseaux. Sur les 4 premiers mois 2019, on estime que 38



vies ont été épargnées par rapport à la moyenne 2013-2017 sur le réseau hors agglomération et 45 vies perdues sur les autres réseaux. Les aléas météo et le vandalisme sur les radars ont été des facteurs aggravants de la mortalité routière, atténués sur le réseau hors agglomération.