

15ème législature

Question N° : 4570	De M. Fabrice Brun (Les Républicains - Ardèche)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse >Moratoire de la réduction de la vitesse maximale sur les routes à deux voies	Analyse > Moratoire de la réduction de la vitesse maximale sur les routes à deux voies.
Question publiée au JO le : 16/01/2018 Réponse publiée au JO le : 18/12/2018 page : 11802 Date de changement d'attribution : 16/10/2018		

Texte de la question

M. Fabrice Brun attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la baisse de 10 kilomètres par heure de la vitesse maximale autorisée sur les routes à deux voies. Le Gouvernement a annoncé cette mesure sans concertation, à la fin de l'année 2017. La réduction de la vitesse maximale autorisée a des conséquences majeures sur la vie quotidienne des citoyens, plus particulièrement sur ceux qui utilisent leurs véhicules dans le cadre de leurs vies professionnelles. Elle est de surcroît sujette à débat puisque cette mesure prise dans certains pays n'a pas fait preuve de son efficacité. Le Gouvernement justifie sa décision en avançant l'idée que le fait de rouler à 90 kilomètres par heure serait automatiquement responsable de 300 morts par an, et estime, sans justification précise que des accidents se produisant à 90 km/h ne se seraient en aucun cas produits à 80 kilomètres par heure. Du fait des phénomènes de distraction et d'hypovigilance à trop faible allure dans les voitures modernes, de la nécessité de rétrograder en 4ème vitesse pour préserver son régime moteur, cette mesure pourrait au contraire avoir un effet négatif. Certaines associations de conducteurs craignent même que derrière un objectif de sécurisation du réseau routier, cette baisse de la vitesse maximale autorisée soit une mesure répressive destinée à augmenter le produit des amendes pour excès de vitesse. Il convient dans cette perspective de préciser que la baisse salutaire de la mortalité routière a pu être obtenue grâce aux campagnes d'information et de prévention, à la présence des forces de l'ordre pour interpeller et sanctionner les conducteurs au comportement dangereux et à l'amélioration constante du réseau routier, amélioration qui pourrait être poursuivie à moindre coût pour les finances publiques, en réaffectant les budgets alloués aux radars. Le Danemark qui avait abaissé la limitation sur les routes à deux voies à 80 kilomètres par heure a en 2011 lancé une expérimentation en fixant à 90 kilomètres par heure la vitesse maximale autorisée sur seize tronçons peu accidentogènes. Après trois années d'expérimentation, le ministère danois des transports a enregistré une baisse du nombre d'accidents, et noté, grâce à une politique responsable d'éducation et de prévention une réduction des conduites à risques, plus particulièrement les dépassements dangereux. Enfin en France une expérimentation de deux ans sur 81 kilomètres répartis sur quatre départements a été réalisée, expérimentation dont les résultats n'ont pas été rendus publics, en dépit des demandes de la majorité sénatoriale. Sachant qu'en outre la réglementation actuelle permet d'ores et déjà aux collectivités responsables des voiries de moduler à la baisse cette vitesse maximale autorisée sur les tronçons les plus dangereux et accidentogènes, il conviendrait avant de prendre cette mesure de disposer d'une réelle étude d'impact des expériences réalisées tant à l'étranger que dans les départements français précités. Il lui demande donc si le Gouvernement serait disposé à surseoir à cette réduction dans l'attente de cette étude d'impact.



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. Le Gouvernement ne peut pas passer sous silence ceux qui ont été tués sur les routes métropolitaines et ultra-marines, ce sont 3 684 tués en 2017, comme il ne peut pas ignorer les 76 840 blessés en 2017, dont plus de 29 000 hospitalisés, qui pour certains garderont des séquelles toute leur vie. C'est bien pour réduire ces chiffres dramatiques qu'il 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 de 80 km/h à compter du 1er juillet 2018. 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, 3 684 personnes ont perdu la vie sur le réseau routier français. Les deux-tiers des accidents mortels (63 %), soit 2 156 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 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, 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. La mesure d'abaissement des vitesses oblige les gestionnaires de voirie à modifier certains panneaux de signalisation. Hors agglomération, la réglementation sur la signalisation n'impose pas d'obligation de signaler la vitesse maximale autorisée réglementaire, mais recommande de le faire lorsqu'il peut y avoir un doute sur la vitesse applicable (à la fin d'une limitation à 70 km/h ; lors du passage de 2 chaussées séparées à une chaussée unique ; au niveau de certains échangeurs, etc.) et de manière obligatoire à l'annonce d'un radar. Le nombre de panneaux changés consécutivement à la mesure prenant effet au 1er juillet 2018 s'élève à près de 12 000. Le financement des changements de panneaux, pris en charge par l'Etat, correspond à un montant compris entre 5 et 10 millions d'euros. Ce montant est à mettre en regard du coût de l'insécurité routière, estimé sur une année à 50,2 milliards d'euros dont 11,3 milliards au titre de la mortalité (source : bilan de l'accidentalité de l'année 2017 – observatoire national interministériel de la sécurité routière). Dans cette approche, étant entendu que sauver des vies n'a pas de prix, 300 à 400 vies épargnées auraient un impact significatif sur le coût de l'insécurité routière. Concernant les vitesses pratiquées au Danemark, comme l'a rappelé l'ambassade du Danemark dans son communiqué du 19 janvier 2018, la vitesse maximum autorisée est toujours de 80 km/h sur les routes nationales. Ce n'est que sur 100 km de routes, ayant fait l'objet de 12,6 millions d'euros de travaux de sécurisation, que la vitesse a été

augmentée de 80 à 90 km/h.