



15ème législature

Question N° : 5767	De M. Rémy Rebeyrotte (La République en Marche - Saône-et-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Premier ministre		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Abaissement vitesse de circulation à 80 km/h	Analyse > Abaissement vitesse de circulation à 80 km/h.
Question publiée au JO le : 20/02/2018 Réponse publiée au JO le : 30/10/2018 page : 9749 Date de changement d'attribution : 16/10/2018		

Texte de la question

M. Rémy Rebeyrotte attire l'attention de M. le Premier ministre sur la mesure visant à abaisser la vitesse maximale de circulation des véhicules à moteur à 80 km/h hors agglomération sur les axes routiers à deux voies circulant à double sens sans séparateur central. Les associations d'élus et d'usagers de la route souhaiteraient des aménagements à une mesure qui, appliquée de manière homogène, pourrait être excessive et inadaptée. Il lui demande si les préfets, en s'appuyant sur les gestionnaires de voirie, pourraient estimer les axes où il faut limiter davantage la vitesse et si les axes les mieux sécurisés pourraient échapper à cette mesure. Il lui demande par ailleurs si les 17 autres mesures du plan arrêté par lui pourraient être valorisées, afin que les comportements dangereux au volant puissent être au moins autant mis en avant que la vitesse qui ne peut pas porter à elle seule, en tout cas médiatiquement, tous les maux.

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 en effet 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, 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, 3 684 personnes ont perdu la vie sur le réseau routier français. 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. 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). 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 demande d'adaptation à certains axes de la baisse de vitesse a été entendue. La mesure décidée par le Gouvernement ne s'applique pas d'une manière uniforme mais est proportionnée en ce sens qu'elle prend en compte la nature des routes, de leurs caractéristiques et des aménagements qui ont été réalisés pour favoriser des dépassements avec un moindre risque et améliorer la sécurité des usagers. En effet, le Premier ministre a décidé que les routes pour lesquelles plusieurs voies sont affectées à un même sens de circulation, en général deux voies permettant un créneau de dépassement, garderaient leur vitesse limitée à 90 km/h. Le rapport publié le 17 avril 2018 par l'observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR) sur l'accidentalité des routes à double sens, hors agglomération, selon leur niveau de hiérarchisation locale montre que, alors que l'on croit que les routes sont les plus sûres sur le réseau « principal », c'est-à-dire les routes bidirectionnelles qui drainent le plus fort trafic et relient des points stratégiques, en réalité ce sont celles qui enregistrent le plus d'accidents mortels. Toutes les études successives confirment que les bénéfices d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h seront en large part obtenus sur ces routes-là. Le choix qui a été fait d'abaisser la vitesse de 10 km/h sur la plus grande partie de ce réseau est donc pleinement conforté. La détermination de la vitesse maximale autorisée sur les routes relève de la compétence du Premier ministre. La transférer aux préfets se traduirait sur le terrain par un effet très négatif sur la lisibilité du réseau routier pour les usagers français mais aussi étrangers qui l'empruntent, voire sur la cohérence de la vitesse sur un même axe qui traverserait plusieurs départements. En outre, il importerait que chaque changement soit accompagné d'un panneau, ce qui les multiplierait de manière très forte à l'échelle du territoire national, avec comme conséquence des coûts importants pour les collectivités et la présence d'autant de supports dangereux en bord de route. Il importe ainsi que la mesure soit tant proportionnée que lisible et compréhensible pour les usagers sur l'ensemble du territoire national. En outre, l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation peut toujours décider de fixer une vitesse plus restrictive que celle fixée au niveau national. C'est d'ailleurs ce que font de nombreux élus, en abaissant la vitesse maximale autorisée de certaines routes bidirectionnelles pour des raisons de sécurité, par exemple celles traversant des zones forestières, ou virages dangereux pour lesquels la vitesse a déjà été abaissée à 80 voire 70 km/h. Par ailleurs, de nombreux maires abaissent de 50 à 30 km/h la vitesse en agglomération. Cette adaptation aux situations locales existe déjà et elle demeure.