

15ème législature

| | | |
|--|--|---|
| Question N° : 6192 | De Mme Cécile Untermaier (Nouvelle Gauche - Saône-et-Loire) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Intérieur | | Ministère attributaire > Intérieur |
| Rubrique > sécurité routière | Tête d'analyse > Abaissement limitation vitesse routes départementales | Analyse > Abaissement limitation vitesse routes départementales. |
| Question publiée au JO le : 06/03/2018 Réponse publiée au JO le : 30/10/2018 page : 9752 Date de changement d'attribution : 16/10/2018 | | |

Texte de la question

Mme Cécile Untermaier attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la baisse de la limitation de la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et départementales, passant de 90 km/h à 80 km/h. À compter de juillet 2015, pour déterminer l'impact d'une telle mesure sur l'accidentologie, une expérimentation a été menée sur trois portions des routes nationales RN 7, 57 et 151. Elle devait prendre fin en juillet 2017. Or aucun bilan officiel de cette expérimentation sur l'accidentologie n'a jamais été rendu public. Cette nouvelle mesure n'est pas comprise par la majorité des citoyens, qui y voient surtout un moyen supplémentaire pour l'État de prélever davantage dans une tranche d'infractions (plus 1 à 5 km/h) reconnue comme très rémunératrice, sans pour autant être représentative d'une dangerosité dans la conduite routière. Cette mesure dont il est difficile de mesurer l'efficacité dès lors qu'aucune évaluation sérieuse n'a été produite, concerne les habitants de terrains de vie les contraignant à parcourir de longues distances sur des routes départementales, pour accéder aux services publics, aux commerces ou pour aller travailler, et qui n'ont pas d'autres alternatives à la voiture ou au deux-roues. Par ailleurs, et dans un souci d'apprécier cette réforme dans son ensemble, il serait utile de connaître quelle application de cet abaissement de limitation de vitesse est faite pour les professionnels de la route et les jeunes conducteurs. Les camions devront-ils abaisser de 10 km/h leur vitesse sur le réseau secondaire ? Ce qui semble logiquement attendu dès lors que la vitesse et le poids du véhicule aggravent l'accident. Qu'en est-il pour les jeunes conducteurs, dont la vitesse maximale est déjà de 80 km/h, devront-ils abaisser leur vitesse de 10 km/h ? Seront-ils autorisés à rouler à la même vitesse que les autres usagers de la route ? Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui faire savoir les raisons pour lesquelles l'expérimentation menée en 2015 n'a pas fait l'objet, à sa connaissance, d'une évaluation préalable utile à toute nouvelle réglementation et lui préciser les décisions prises concernant l'application de la mesure aux chauffeurs routiers et jeunes conducteurs.

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. 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 les accidents mortels ou ayant pour conséquence des blessés graves, dans la mesure où elle contribue à l'anticipation des dangers et diminue les distances de freinage (la distance d'arrêt est de 57 mètres 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 (CNEN), 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. Cette décision s'inscrit dans un ensemble cohérent de 18 mesures prises par le comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, qui au-delà de la vitesse sont centrées sur la mobilisation de tous les acteurs mais aussi sur les comportements les plus risqués que sont l'alcool au volant ainsi que l'usage du téléphone en conduisant. Entre le 1er juillet 2015 et le 1er juillet 2017, une expérimentation a été réalisée sur l'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) de 90 km/h à 80 km/h. Trois sections de routes nationales bidirectionnelles sans séparateur central étaient concernées, dans quatre départements : 18 kilomètres de la RN 7 entre Croze-Hermitage et Valence dans la Drôme, 22 kilomètres de la RN 151 dans la Nièvre et 33 kilomètres dans l'Yonne entre la Charité (58) et Auxerre (89) et 13 kilomètres sur la RN 57 entre Échenoz-le-Sec et Rioz dans la Haute-Saône. L'objectif de l'expérimentation était de mettre en évidence les effets de la baisse de la vitesse maximale autorisée sur les vitesses pratiquées par les usagers ; elle n'avait pas pour objet d'étudier le lien, déjà très documenté dans la littérature scientifique, entre la vitesse pratiquée et l'accidentalité. Les résultats de cette expérimentation, qui a consisté en sept campagnes de mesures portant sur plus de 6 millions de véhicules, ont permis de mettre en évidence une baisse moyenne de 4,7 km/h de la vitesse réelle pratiquée (- 5,1 km/h pour les véhicules légers, de - 2,7 km/h pour les poids-lourds - qui sont déjà limité à 80 km/h), une baisse du différentiel des vitesses entre VL et PL (de 6,5 km/h à 4,1 km/h), une homogénéisation des vitesses pratiquées. Il a été également observé qu'il n'y avait pas d'augmentation du nombre de pelotons menés par un poids-lourd, ni de report de trafic significatif vers des itinéraires alternatifs. Le rapport final de cette expérimentation a été publié en janvier 2018 (disponible sur [www. https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/experimentation-abaissement-vitesse-limite-autorisee-80-kmh](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/experimentation-abaissement-vitesse-limite-autorisee-80-kmh)). L'expérimentation d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h réalisée entre juillet 2015 et juillet 2017, fixant ainsi une vitesse maximale autorisée identique pour tous les véhicules, légers comme poids-lourds, a donné comme résultats que cet abaissement n'entraînait pas d'effet de peloton, c'est-à-dire d'embouteillage derrière les poids-lourds. Elle a montré que cette disposition permet un meilleur respect des

distances de sécurité, et que les poids-lourds eux-mêmes diminuent également légèrement leur vitesse. La décision prise par le Gouvernement est de maintenir à 80 km/h la vitesse maximale autorisée pour les poids-lourds ; ceux-ci restent limités à 80 km/h sur les sections relevées à 90 km/h. Les règles ne changent pas pour les véhicules articulés ou avec remorque dont le poids total est supérieur à 12 tonnes ; la vitesse maximale reste pour eux à 60 km/h hors des routes à caractère prioritaire et signalées comme telles. 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. Sur ces créneaux, le dépassement des poids-lourds en sera facilité. Les conducteurs détenant un permis de conduire affecté de la période probatoire et les élèves conducteurs sont soumis à un régime de conduite particulier, en ce que leur vitesse maximale autorisée est déjà de 80 km/h sur les routes hors agglomération (article R. 413-5 du code de la route). La réduction de la vitesse maximale autorisée sur ces routes n'impacte pas cette catégorie particulière de conducteurs. En effet, la limitation de la vitesse maximale autorisée reste de 80 km/h pour ces derniers. De même, ils ne sont pas concernés par le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur les sections de routes précitées. Ils doivent, sur ces dernières, observer la limitation de 80 km/h. Le choix opéré par le Gouvernement dans la définition de cette mesure est tout autant son efficacité que la lisibilité et la compréhensibilité de la mesure. Ce sont ces critères qui ont prévalu dans la détermination de la mesure. Parallèlement à cette mesure, il a notamment été décidé par le Gouvernement, lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, la création d'une charte numérique signée par les nouveaux titulaires du permis de conduire préalablement à l'obtention du certificat permettant la conduite. La signature de cette charte, dont l'objectif est de faire prendre conscience aux nouveaux titulaires du permis de conduire de l'ampleur de leurs responsabilités, s'inscrit dans un souci de protection de ces usagers vulnérables que constituent les conducteurs novices.