



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>7593</b>	<b>De M. Sébastien Leclerc ( Les Républicains - Calvados )</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> >Limitation de vitesse 80 km/h	<b>Analyse &gt; Limitation de vitesse 80 km/h.</b>
Question publiée au JO le : <b>17/04/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/01/2019</b> page : <b>157</b> Date de changement d'attribution : <b>16/10/2018</b>		

### Texte de la question

M. Sébastien Leclerc appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur l'efficacité réelle de la modification de la limitation de vitesse, passant de 80 km/h à 90 km/h sur le réseau routier français. Suite à l'annonce du Premier ministre début janvier 2018, des doutes persistent quant à l'orientation de la politique de sécurité routière portant exclusivement sur la réduction de vitesse, tandis que de nombreuses routes sont devenues totalement vétustes et mériteraient une réfection totale. Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, pour l'année 2014, 35 % des personnes tuées sur les routes le sont à cause de la présence d'un obstacle fixe (arbre, véhicule stationné, glissières, mur, poteau, panneau de signalisation, bordure de trottoir, fossé etc.) évidemment lié à la vétusté de la route. La Fédération française des motards en colère du Calvados s'insurge contre cette mesure tendant à réduire la vitesse à 80 km /h pour des raisons de procédure et d'efficacité. Force est de constater que les accidents les plus graves majoritairement provoqués par des conducteurs qui n'ont pas respecté la réglementation et le passage à 80 km/h ne modifiera pas leurs comportements et les accidents seront toujours aussi nombreux. Par ailleurs, les camions qui roulent déjà à 80 km/h ne pourront plus être doublés et des files se formeront derrière eux. Il a été constaté, en ce cas, que le comportement des usagers dans des cortèges qui durent longtemps sont toujours des comportements à risques, soit par lassitude, soit par énervement. Il rappelle au Gouvernement que cette mesure est somme toute discriminatoire, les habitants de métropoles étant moins concernés que les usagers venant des campagnes et des banlieues éloignées... De même, les artisans, représentants de commerce et autres professionnels qui sillonnent les routes risquent d'être impactés par cette mesure. Ainsi, pendant que la France veut expérimenter la baisse de la vitesse autorisée, le Danemark en teste la hausse. Résultat : le taux de mortalité y aurait baissé de 13 % ! Il lui demande donc quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour restaurer les routes françaises, qu'elles soient nationales, départementales, ou communales afin de lutter au mieux contre les accidents routiers et de protéger ainsi la sécurité des français ce qui serait déjà une étape en matière de sécurité routière.

### 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. Cet abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h permet 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 kilométrage concerné est de l'ordre de 400 000 kilomètres utiles, c'est-à-dire correspondant aux routes où l'on roulait effectivement jusqu'ici à 90 km/h (en excluant ainsi la part du réseau routier en bidirectionnel déjà soumis, du fait de décisions locales, à une vitesse maximale autorisée inférieure à la limitation générale de 90 km/h, et en excluant également les routes à 90 km/h mais sur lesquelles il est impossible de rouler à cette vitesse - chemins communaux pour la plupart). L'Etat prend en charge le remboursement de la modification de la signalisation liée à la mise en œuvre de la « mesure 80 » par les collectivités (remplacement par des panneaux 80 ou suppression des panneaux 90 pour les routes qui passent à 80 km/h le 1er juillet 2018 ; signalisation des créneaux de dépassement à 90 km/h ; panneaux d'information aux frontières des vitesses maximales autorisées ; panneaux de signalisation avant les dispositifs de contrôle sanction automatisés fixes). Les crédits nécessaires à ce remboursement sont inscrits dans le projet de loi de finances 2019. Le remboursement sera donc effectif en 2019. 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).