



15ème législature

Question N° : 9975	De M. Bruno Bilde (Non inscrit - Pas-de-Calais)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Sur la limitation de la vitesse à 80km/h et le coût de la communication	Analyse > Sur la limitation de la vitesse à 80km/h et le coût de la communication.
Question publiée au JO le : 26/06/2018 Réponse publiée au JO le : 30/10/2018 page : 9755 Date de changement d'attribution : 16/10/2018		

Texte de la question

M. Bruno Bilde interroge M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur sur le coût de l'opération de communication du Gouvernement destinée à faire la promotion de la limitation de vitesse à 80km/h sur les routes secondaires. Alors que le passage de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h entre en vigueur le 1er juillet 2018 sur près de 400 000 kilomètres de routes nationales et départementales, le Gouvernement vient de lancer une vaste campagne de communication visant à convaincre les 40 millions d'automobilistes français du bien-fondé de cette mesure absurde, inefficace, coûteuse et discriminante. Il rappelle que l'abaissement de la vitesse par décret, sans débat et sans vote du Parlement, sans concertation avec les élus locaux et sans attendre la fin de la période d'expérimentation, ne répond en rien à l'enjeu de sécurité qui devrait guider l'action publique. Cette mesure qui va empoisonner en priorité le quotidien des habitants de la ruralité et aggraver l'enclavement des départements ruraux et périphériques constitue simplement un levier supplémentaire pour taxer les Français. Malgré la colère et les contestations qui montent partout dans le pays, malgré la fronde de 31 présidents de conseils départementaux, malgré les recours des associations de défense des automobilistes, malgré les 120 000 signatures recueillies par le Rassemblement national pour demander l'abandon de cette limitation, le Premier ministre a annoncé qu'il ne changerait pas d'avis et s'entête à gouverner contre le peuple. Cette obstination n'est pas gratuite et encore une fois ce sont les Français qui vont payer. Si cette nouvelle interdiction va générer entre 5 et 10 millions d'euros de dépenses publiques supplémentaires relatives au changement de la signalétique routière, le Gouvernement va aussi financer la réalisation et la diffusion d'un clip pour la télévision et les salles de cinéma. Il complète cette propagande par l'impression d'un million de prospectus. Il lui demande quelle est l'estimation précise du coût de ce plan de communication que les Français paieront avec leurs impôts avant le grand matraquage routier de la période estivale. Il rappelle que les sommes déversées pour légitimer l'abaissement de la vitesse auraient pu être utilisées pour l'entretien, la rénovation et la mise en sécurité des routes départementales.

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, 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 de janvier 2018, 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 mètres pour un véhicule roulant à 80 km/h contre 70 mètres pour un véhicule roulant à 90 km/h). 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 et 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.