



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Éléments factuels sur la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée

Question écrite n° 31734

Texte de la question

M. François Jolivet interroge M. le ministre de l'intérieur sur l'évaluation de l'efficacité de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur certaines portions de route. Le 1er juillet 2018, le Gouvernement réduisait de 10 km/h la vitesse maximale autorisée sur plus d'un million de kilomètres de voies, et plus particulièrement dans les zones rurales. Cette mesure faisait l'objet d'une expérimentation de deux ans, avec une clause de revoyure prévue le 1er juillet 2020. Selon la déléguée interministérielle à la sécurité routière, 349 vies auraient été sauvées entre le 1er juillet 2018 et le 29 février 2020. Cette conclusion s'appuie sur un rapport du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) publié le 20 juillet 2020, qui ne comporte aucun élément explicatif sur les calculs qui permettent de parvenir à ce résultat. Cette annonce ressemble plus à une affirmation qu'à une démonstration. Afin de donner une force probante aux annonces de la déléguée interministérielle, il souhaite avoir communication de l'ensemble des données ayant permis de parvenir au résultat de 349 vies épargnées. Il souhaite par ailleurs connaître le nombre de poids lourds et de camionnettes impliqués dans les accidents mortels.

Texte de la réponse

Comme indiqué dans le rapport final d'évaluation du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), les données d'accidents sur lesquelles sont fondés les calculs aboutissant au résultat des 349 vies épargnées entre le 1er juillet 2018 et le 29 février 2020 sont issues du fichier national des accidents corporels de la circulation routière (bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation - dit fichier BAAC). Ces données sont saisies par les forces de l'ordre pour tout accident de la circulation survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et ayant entraîné au moins un blessé. La consolidation du fichier est assurée par les observatoires locaux de sécurité routière et l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) avec l'appui du CEREMA. Après un long processus de vérification détaillée, les données sont validées et publiées par l'ONISR et deviennent les bases officielles des accidents corporels consolidées. Ainsi, les données validées de 2018 sont officielles depuis fin mai 2019, celles de 2019 depuis fin mai 2020. Le résultat de 349 vies épargnées sur la période de 20 mois définie dans le rapport est issu du calcul comparant les données de cette même période avec les données de la période 2013-2017. Les 331 tués en moins représentent la différence du nombre de tués sur le réseau considéré (réseau hors agglomération hors autoroutes) au premier semestre 2019 et aux deuxièmes semestres 2018 et 2019 avec la moyenne 2013-2017 du nombre de tués aux premiers et deuxièmes semestres sur ce même réseau. En ajoutant la différence entre le nombre de tués estimés sur les deux premiers mois de l'année 2020 et la moyenne sur 5 ans 2013-2017 de la mortalité relevée sur les mêmes périodes, on arrive à un gain de 349 vies. L'ensemble des données de la sinistralité routière utilisées est disponible dans l'annexe 4.1 (p. 100) du rapport final d'évaluation du CEREMA, accessible au lien suivant : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/evaluation/evaluation-des-mesures/limitation-de-vitesse-a-80-kmh-sur-les-routes-hors-agglomeration-sans-separation-centrale>. En 2019, d'après l'ONISR, sur les 3 244 personnes tuées dans un accident de la route en France métropolitaine : - 390 l'ont été dans un

accident impliquant un poids lourd. 354 d'entre elles n'étaient pas dans le poids lourd ; - 300 personnes sont décédées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire. 202 d'entre elles n'étaient pas dans le véhicule utilitaire. Ces deux résultats ne peuvent être additionnés, certaines personnes ayant pu être tuées dans un accident impliquant à la fois un véhicule utilitaire et un poids lourd. Ces résultats peuvent être retrouvés dans le bilan 2019 de l'accidentalité routière publié par l'ONISR.

Données clés

Auteur : [M. François Jolivet](#)

Circonscription : Indre (1^{re} circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 31734

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 août 2020](#), page 5239

Réponse publiée au JO le : [12 janvier 2021](#), page 319