



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Limitation de vitesse sur les routes à 90 km/h

Question écrite n° 5771

Texte de la question

M. Jean-François Parigi attire 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. En Seine-et-Marne par exemple, la RN 330 reliant la commune de Meaux à Senlis est particulièrement accidentogène du fait de son mauvais état. Mais la sécurisation de ladite route passe bien plus par la mise en place d'un rond-point que par la diminution de la limitation de vitesse de 10 km/heure. Le même problème se pose en ce qui concerne la RN 3, dans un état déplorable. D'autant que selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) 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. Ainsi, pendant que la France expérimentait la baisse de la vitesse autorisée, le Danemark en testait la hausse. Résultat : le taux de mortalité y aurait baissé de 13 % ! L'État doit alors prendre ses responsabilités en aidant à la rénovation des routes. Il rappelle au Gouvernement que les routes nationales sont à la charge de l'État et non des collectivités. Quant aux routes communales et départementales, la baisse massive de leurs dotations n'est certainement pas de nature à permettre une amélioration, et cela au détriment des automobilistes. Il lui demande donc quelles mesures envisage-t-il 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.

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. 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 10 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 m 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, 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. La mesure d'abaissement des vitesses oblige les gestionnaires de voirie à modifier certains panneaux de signalisation. Hors agglomération, la réglementation sur la signalisation n'impose pas d'obligation de signaler la vitesse maximale autorisée réglementaire, mais recommande de le faire lorsqu'il peut y avoir un doute sur la vitesse applicable (à la fin d'une limitation à 70 km/h ; lors du passage de 2 chaussées séparées à une chaussée unique ; au niveau de certains échangeurs, etc.) et de manière obligatoire à l'annonce d'un radar. 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). Dans cette approche, étant entendu que sauver des vies n'a pas de prix, 300 à 400 vies épargnées auraient un impact significatif sur le coût de l'insécurité routière. Concernant les vitesses pratiquées au Danemark, comme l'a rappelé l'ambassade du Danemark dans son communiqué du 19 janvier 2018, la vitesse maximum autorisée est toujours de 80 km/h sur les routes nationales. Ce n'est que sur 100 km de routes, ayant fait l'objet de 12,6 millions d'euros de travaux de sécurisation, que la vitesse a été augmentée de 80 à 90 km/h.

Données clés

Auteur : [M. Jean-François Parigi](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5771

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 février 2018](#), page 1326

Réponse publiée au JO le : [18 décembre 2018](#), page 11802