



LES 10 QUESTIONS DU COMITÉ INDÉPENDANT D'ÉVALUATION DES 80 KM/H SUR LES INCOHÉRENCES DU PREMIER « BILAN » DE LA MESURE

Lundi 28 janvier 2019, le Premier ministre Édouard PHILIPPE a présenté le bilan de la Sécurité routière de l'année 2018 et celui des six premiers mois de mise en œuvre de la mesure d'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h.

Le Premier ministre a rendu compte des chiffres de la sécurité routière, avec 3 259 personnes tuées sur les routes de France métropolitaine en 2018. Il a conclu à « des effets immédiats » du passage à 80 km/h sur les routes secondaires, qui aurait – d'après la Délégation à la Sécurité routière – permis d'épargner 116 vies sur ce seul réseau au cours du second semestre 2018.

Le Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h (CIE) a pris connaissance des éléments publiés et les a analysés attentivement, dans l'esprit d'objectivité et de transparence auquel il se tient. Il a donc, vendredi 08 février 2019, résumé en 10 points les principales interrogations ou incohérences observées. Le CIE tient le détail de ces questions à la disposition des services de la Sécurité routière et espère vivement que les réponses et les éclaircissements nécessaires seront apportés prochainement.

Un bilan fondé sur des chiffres provisoires et non confirmés

Le premier motif d'étonnement est le fait que la Sécurité routière, après avoir largement insisté sur la nécessité d'établir un bilan de la mesure après deux années au moins, et ce à partir de données consolidées de la mortalité routière – non disponibles à ce jour pour 2018 – a néanmoins présenté une estimation fondée sur des « remontées provisoires » appelées à être corrigées au printemps 2019 lors du bilan de l'accidentalité routière pour l'année écoulée.

Chacun peut dès lors se poser la question de la fiabilité des éléments provisoires, voire purement estimatifs communiqués le 28 janvier dernier, ainsi que du sens d'une telle évaluation prématurée de la mesure des 80 km/h : « S'agit-il d'une étude rigoureuse pour évaluer l'efficacité réelle de la mesure, ou bien de communiquer sur l'hypothèse non démontrée d'un impact positif des 80 km/h, afin de légitimer une mesure qui reste largement impopulaire auprès des Français et de leurs élus, comme l'a lui-même relevé le Président de la République ? » s'interroge Jean-Luc MICHAUD, président du CIE.

Une méthode d'évaluation pour le moins surprenante

En se fondant exclusivement sur les données de la DSR, le nombre de morts sur l'ensemble des routes françaises était en 2018 inférieur de 189 à celui de 2017, dont 108 au premier semestre.

La baisse du nombre de morts sur la totalité des routes était de 81 morts au 2^{ème} semestre 2018 par rapport au 2^{ème} semestre 2017. Au 2^{ème} semestre 2017, cette même baisse avait déjà été de 81 morts par rapport au 2^{ème} semestre 2016

Les routes concernées par les 80 km/h totalisant environ la moitié des décès totaux, nous sommes très éloignés des 116 morts de moins estimés par les pouvoirs publics sur ce seul réseau secondaire, qui représenteraient, en l'absence des informations détaillées issues des BAAC (Bulletins d'analyse des Accidents corporels) réclamées par le CIE aux services en charge, environ le triple de la diminution imputable à ce réseau.

Dans son communiqué de presse daté du 28 janvier, la Sécurité routière affirme pourtant, sans que quiconque ne dispose des indispensables données détaillées pour 2018 relatives au réseau spécifiquement concerné, que « 116 vies ont été épargnées au second semestre 2018 sur le réseau concerné par la baisse de la vitesse maximale autorisée ».

C'est cette étonnante estimation, reprise par tous les médias de France, qui devait, selon les pouvoirs publics, démontrer l'efficacité de la mesure des 80 km/h pour réduire la mortalité routière.

Sait-on comment ce chiffre a été élaboré ? Nouvelle surprise, puisqu'il s'agit en fait de la différence entre le nombre moyen de tués sur les routes secondaires au cours des 5 années 2013 à 2017 – parmi lesquelles 3 années atypiques précisément marquées par une hausse exceptionnelle du nombre des tués – et l'estimation provisoire du nombre de tués au second semestre 2018, soit $1188 - 1072 = 116$.

Cette estimation consiste en outre à attribuer arbitrairement à la seule mesure des 80 km/h la totalité de la baisse de mortalité estimée sur le réseau secondaire au 2^{ème} semestre 2018. Ceci revient de plus à occulter la multiplicité des facteurs de l'accidentalité ainsi que la baisse tendancielle du nombre des décès observée dès la mi-2017, soit un an avant l'entrée en vigueur de la mesure.

Une baisse située dans la continuité de la tendance longue observée dans toute l'Europe depuis des décennies¹

La rigueur statistique impose en effet de tenir compte de l'évolution tendancielle de la mortalité routière (appelée *trend* et calculée sur une période antérieure définie), qui n'a cessé de diminuer depuis un demi-siècle en France comme dans l'ensemble de l'Europe, et qui permet de déterminer quelle aurait été l'évolution de la mortalité routière en 2018 si la décision d'abaisser la vitesse n'avait pas été prise. C'est cette différence entre l'évolution constatée et la tendance qui, selon le Professeur Rémy Prud'homme, conseiller scientifique du CIE, donne l'effet réel – et peu perceptible à ce jour – de la mesure.

Autre exemple d'incongruité : alors que depuis une quinzaine d'années l'Observatoire des vitesses de l'ONISR estime à 82 km/h la vitesse moyenne pratiquée sur le réseau secondaire par les véhicules légers, le bilan de la Sécurité routière affirme lui que *les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules légers ont chuté (...) de -3,9 km/h, passant de 87 à 83 km/h au 1^{er} juillet 2018*, selon le graphique illustrant l'étude du CEREMA.

Le présent dossier de presse du CIE expose ainsi les interrogations et incohérences qui, dans la communication de la Sécurité routière du 28 janvier dernier, apparaissent particulièrement troublantes. Le CIE tient aujourd'hui le détail de ces questions à la disposition des services de la Sécurité routière et espère vivement que les réponses et les éclaircissements nécessaires seront apportés prochainement, afin de renouer avec l'indispensable crédibilité de la parole publique.

À propos du CIE Le Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h (CIE) s'est donné pour mission de mesurer la pertinence de la baisse de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes du réseau secondaire français, en termes d'amélioration de l'accidentalité et de la mortalité routières et au regard des conséquences de la mesure en termes de mobilité et de coûts économiques et sociaux pour les publics et les territoires concernés.

[Organigramme du CIE](#)

¹ Notamment dans les pays voisins qui pratiquent des vitesses de 90 km/h et plus sur leurs routes secondaires, avec des taux de mortalité plus faibles qu'en France, tels que l'Allemagne, l'Espagne ou la Grande-Bretagne.