



## **COMITÉ INDÉPENDANT D'ÉVALUATION DES 80 KM/H : LA MESURE NE « SAUVERA » PAS LES 400 VIES ANNONCÉES PAR LE GOUVERNEMENT, MAIS VA COÛTER 3,8 MILLIARDS D'EUROS PAR AN AUX FRANÇAIS**

Le Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h (CIE) s'est donné pour mission d'évaluer la pertinence de la mesure d'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes du réseau secondaire dépourvues de séparateur central. Pour ce faire, le Comité étudiera notamment l'évolution de l'accidentalité et de la mortalité au cours des deux années que durera l'expérimentation, mais aussi d'autres questions, telles que les répercussions économiques et sociales sur les territoires et les populations concernés.

La crise profonde dite des « gilets jaunes » a en effet révélé combien la mesure des 80 km/h avait pu, en se surajoutant à la répression-ponction par le « tout-radar » et à la dangereuse dégradation de notre réseau routier, conduire à l'exaspération de l'immense majorité des Français, qui a explosé sous l'effet d'un choc fiscal sans précédent.

**Si le CIE regrette de ne pas avoir encore pu accéder aux bases de données de l'accidentalité routière malgré la demande officielle adressée voici deux mois par son président Jean- Luc MICHAUD au ministre de l'Intérieur Christophe CASTANER, les experts du Comité ont cependant commencé leurs travaux. À l'occasion de sa deuxième réunion, le CIE publie donc aujourd'hui, jeudi 20 décembre 2018, une analyse prévisionnelle « coûts/avantages » de la mesure, conduite par le Pr Rémy PRUD'HOMME, conseiller scientifique du CIE et expert en économie des transports reconnu sur le plan international.**

Pour consulter et télécharger gratuitement l'analyse « coûts/avantages » de la mesure des 80 km/h conduite par le Pr Rémy PRUD'HOMME pour le CIE, [cliquez ici](#).

Depuis 2009, la loi française impose en effet que tous les grands projets d'investissement public fassent l'objet d'une étude d'impact chiffrée des effets bénéfiques et néfastes (exprimés par convention en valeur monétaire) induits par leur mise en œuvre. Cette évaluation doit déterminer si le projet est opportun du point de vue de l'intérêt général.

L'étude indépendante du CIE porte essentiellement sur les deux principaux impacts de la baisse de la limitation de vitesse à 80 km/h : la réduction escomptée du nombre d'accidents de la route dus à des vitesses excessives ou inadaptées et la perte de temps imputable mécaniquement à la diminution de la vitesse moyenne pratiquée sur le réseau routier effectivement concerné par la nouvelle limitation.

Pour Jean-Luc MICHAUD, président du CIE, une première conclusion s'impose selon les données actuellement disponibles : « L'abaissement de la vitesse à 80 km/h ne permettra malheureusement pas la réalisation de l'objectif gouvernemental d'une baisse de 400 tués sur les routes concernées. De plus, l'étude montre que cet échec prévisible sera aggravé par 200 000 années perdues en voiture, ce qui représente un coût final net de 3,8 milliards d'euros par an, qui pénalisera principalement les habitants et l'économie des régions les plus fragiles ».

L'étude estime en effet le temps perdu induit par la baisse de la vitesse moyenne de -4 km/h sur ces routes à 300 millions d'heures (l'équivalent de 200 000 années de travail ou de loisirs), soit un coût conventionnel de 4,4 milliards d'euros par an. D'autre part, les calculs montrent que, sur les 530 personnes au total décédées en 2017 dans des accidents de la route dus partiellement ou principalement à la vitesse, moins d'une centaine de décès sont susceptibles d'être « évités » sur le réseau à 80 km/h, équivalant par convention à 600 millions d'euros épargnés. Le coût final net de la mesure des 80 km/h avoisinerait ainsi les 3,8 milliards d'euros par an, compte non tenu des surcoûts liés par exemple aux multiples modifications de la signalisation routière, également à la charge des contribuables.

Pour consulter et télécharger gratuitement l'analyse « coûts/avantages » de la mesure des 80 km/h conduite par le Pr Rémy PRUD'HOMME pour le CIE, [cliquez ici](#).

*Cette analyse est provisoire et fera l'objet de précisions et d'améliorations au cours des prochains mois et en fonction des données complémentaires auxquelles le Comité, qui attend des pouvoirs publics la plus grande transparence sur ce sujet sensible, pourra accéder à l'avenir (linéaire et trafic des routes concernées, relevés des vitesses pratiquées sur ce réseau, accidentalité routière constatée, part du facteur 'vitesse' dans la survenue des accidents de la route...).*

