



**DOSSIER DE PRESSE**  
28/06/2018



## **CRÉATION D'UN COMITÉ INDÉPENDANT D'ÉVALUATION**

**DE LA MISE EN PLACE DE LA LIMITATION DE VITESSE À 80 KM/H  
SUR LES ROUTES BIDIRECTIONNELLES SANS SÉPARATEUR CENTRAL**

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

# ROUTES À 80 KM/H: « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » CRÉE UN COMITÉ INDÉPENDANT D'ÉVALUATION

Conformément à la décision du Conseil interministériel à la Sécurité routière du 09 janvier 2018 et au décret n°2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, la limitation de vitesse sur les routes à double sens sans séparateur central du réseau secondaire français sera abaissée de 90 à 80 km/h. La nouvelle réglementation entrera en vigueur dès le dimanche 1<sup>er</sup> juillet 2018; l'objectif affiché par le Gouvernement est de « sauver 300 à 400 vies » par an.

Pendant plus de 3 ans, l'association « 40 millions d'automobilistes » s'est battue contre la mise en œuvre de cette mesure, dont elle a prouvé à maintes reprises l'inutilité en termes d'amélioration de la sécurité des usagers de la route et les aspects néfastes pour la mobilité des Français et l'économie des territoires les plus dépendants au réseau routier secondaire.

Malgré la très forte opposition des Français aux 80km/h (76% de la population rejette la mesure de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée) et la mobilisation des usagers de la route, toutes catégories confondues, lors de manifestations organisées dans toute la France, le Premier ministre Édouard PHILIPPE a refusé jusqu'au bout toute discussion et tout aménagement de la mesure.

À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018, chaque usager motorisé sillonnant les routes françaises sera donc tenu de se conformer à la nouvelle réglementation... au moins pour deux ans! Car il s'agit pour l'heure d'une expérimentation, qui doit se dérouler du 1<sup>er</sup> juillet 2018 au 30 juin 2020, au terme de laquelle rendez-vous est pris pour déterminer si la mesure aura effectivement permis de réduire l'accidentalité et la mortalité routières et si elle doit, en conséquence, être adoptée définitivement ou abandonnée.

**Cependant, aucune commission, aucun groupe de travail ou organisme n'a été chargé officiellement par le Gouvernement d'étudier les impacts de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée, ce qui permet légitimement de mettre en doute la rigueur et l'honnêteté avec laquelle sera menée cette expérimentation nationale. C'est pourquoi l'association « 40 millions d'automobilistes » crée aujourd'hui un Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h, composé d'associations d'usagers de la route, d'associations de victimes d'accidents de la route et d'experts en sécurité routière, pour évaluer la pertinence de la mesure pour la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route.**

Chaque mois, le Comité analysera les données d'accidentalité routière disponibles; un bilan d'étape sera réalisé tous les 6 mois, qui estimera s'il existe un potentiel lien de causalité entre une limitation de vitesse abaissée et l'évolution de l'accidentalité routière. À l'issue de la période d'expérimentation, s'il est établi par le Comité que le passage aux 80 km/h n'a pas permis d'impacter positivement la sécurité des usagers, il formulera officiellement une demande visant l'abandon pur et simple de la mesure.

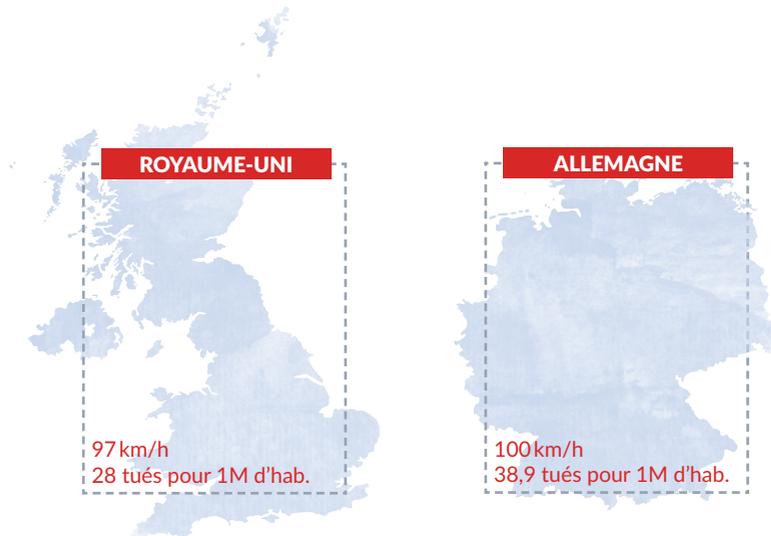
## 80 KM/H: UNE MESURE...

# 1/ INUTILE ET INEFFICACE EN TERMES D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ SUR LES ROUTES

### - 1% DE LA VITESSE = - 4% DE L'ACCIDENTALITÉ ?

La première annonce gouvernementale concernant la réduction de la limitation de vitesse à 80km/h sur le réseau secondaire français date de 2013: Manuel VALLS, alors ministre de l'Intérieur, considérait cette mesure comme étant « inéluctable » car elle permettrait de « sauver 450 vies ». Pour soutenir cette allégation, le Ministre invoquait le « **théorème de Nilsson** » selon lequel une réduction de 1 % de la vitesse permettrait une réduction de 4 % de l'accidentalité... Cet argument a été repris en janvier 2018 par le Premier ministre Édouard PHILIPPE pour justifier de la prochaine mise en œuvre de la mesure. Selon les chiffres de l'Observatoire interministériel à la Sécurité routière (ONISR), l'effet mécanique de la baisse de la mortalité routière dû à la réduction des vitesses aurait été démontré en France entre 2002 et 2005: alors que les vitesses moyennes constatées avaient diminué de 7 %, le nombre de décès sur les routes avait, dans le même temps, baissé de 37 %.

**Sauf que ce fait ponctuel ne peut en aucun cas être élevé au rang de vérité universelle!** Car si l'on regarde les données des vitesses moyennes relevées et de la mortalité routière **sur les années 2011-2012, on constate que les Français ont roulé en moyenne 0,3 km/h plus vite en 2012 qu'en 2011 et que la mortalité routière a diminué de 8 %** (soit 318 vies épargnées)<sup>1</sup>. Il est donc absurde et malhonnête d'utiliser des chiffres tronqués pour justifier une mesure aussi radicale que la généralisation des 80 km/h.



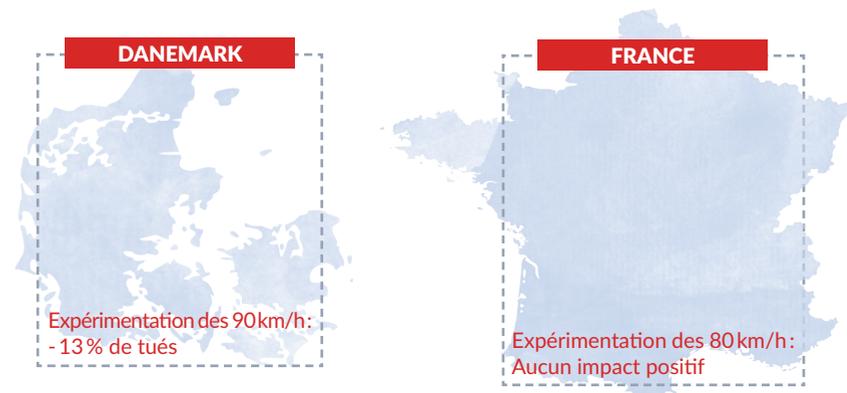
### LES CONTRE-EXEMPLES SE MULTIPLIENT À L'ÉTRANGER

D'autre part, les contre-exemples se multiplient à l'étranger, qui démontrent qu'**une vitesse légèrement plus élevée n'est pas synonyme d'accidentalité aggravée**. C'est le cas par exemple chez nos voisins anglais et allemands, qui roulent respectivement à 97 et 100 km/h sur leur réseau secondaire et obtiennent de meilleurs résultats de sécurité routière: sur ces routes rurales où la limitation de vitesse est plus élevée qu'en France, **l'Allemagne dénombre 38,9 décès par million d'habitants et le Royaume-Uni 28 tués pour 1 million d'habitants, là où la France en compte 51,6.**

<sup>1</sup> D'après le Bilan de l'accidentalité de l'année 2012 publié par l'Observatoire national interministériel pour la Sécurité routière (Les vitesses pratiquées, page 60).

De la même façon, l'expérimentation menée au Danemark depuis 2011 visant à l'augmentation de la vitesse maximale autorisée de 80 à 90km/h sur certaines portions de routes du réseau secondaire danois a prouvé la nécessité d'imposer des limitations de vitesse cohérentes avec l'infrastructure routière pour améliorer les conditions de sécurité des usagers. Ainsi, après 3 ans de test, la Direction danoise des Routes a constaté que les vitesses moyennes pratiquées étaient restées les mêmes malgré la hausse de la limitation de vitesse et que **l'accidentalité et la mortalité routières avaient chuté respectivement de -11% et -13%**, grâce à la réduction des différentiels de vitesse entre les usagers roulant le plus vite et ceux respectant scrupuleusement la réglementation.

Enfin, l'expérimentation de la baisse de la limitation de vitesse menée en France entre juillet 2015 et juin 2017 sur décision de l'ancien ministre de l'Intérieur Bernard CAZENEUVE n'a pas permis de conclure à l'efficacité de la mesure: malgré d'importants frais engagés pour renforcer les infrastructures sur les tronçons où la vitesse a été abaissée, **aucun impact positif de la baisse de la vitesse maximale autorisée sur l'accidentalité routière** n'a pu être démontré.



### COMMENT EXPLIQUER CELA ?

Cela n'a rien d'étonnant, car aucune mesure – aussi radicale soit-elle – ne peut influencer significativement la courbe de la sécurité routière, et ce quoi qu'en dise le Gouvernement.

Partout dans le monde, depuis le début des années 1970, la sécurité sur les routes va en se renforçant. Les progrès ont d'abord été fulgurants, avant de ralentir et de connaître même quelques recrudescences comme on l'a constaté en France entre 2014 et 2016. Et ce schéma est le même partout, quelles que soient les mesures prises – ou non – par les pouvoirs publics. Car les systèmes de sécurité active et passive des véhicules ne cessent de s'améliorer, les infrastructures sont, de façon générale, de mieux en mieux adaptées aux véhicules qui les empruntent et réduisent à la fois les risques d'accident et leur gravité...

## 80 KM/H: UNE MESURE...

# 2/ AUX CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉSASTREUSES POUR LES TERRITOIRES RURAUX

Ainsi que l'explique l'exposé des motifs de la proposition de loi déposée par le député de l'Orne Jérôme NURY<sup>2</sup>, **les territoires ruraux seront les premiers impactés par l'abaissement généralisé de la limitation de vitesse**, parce que la voiture individuelle reste le seul moyen de transport efficace pour les déplacements du quotidien, aussi bien personnels que professionnels, et que les routes secondaires sont le seul réseau routier gratuit qui garantisse une mobilité performante.

L'abaissement généralisé de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h est donc de nature à nuire profondément à l'efficacité des déplacements, des échanges – notamment de services et commerciaux – et donc à l'économie et à l'attractivité de ces régions, déjà souvent enclavées. De la même façon que l'interdiction de l'accès aux centres-villes pour les voitures a favorisé la désertification de petites et moyennes communes, **la réduction de limitation de vitesse pourrait amplifier les disparités locales et causer la mort de la ruralité.**

# 3/ REJETÉE PAR UNE LARGE MAJORITÉ DES FRANÇAIS

De nombreux sondages ont été réalisés auprès des Français par divers média et instituts spécialisés pour recueillir l'avis des usagers de la route sur le passage des routes secondaires à 80 km/h. **L'ensemble de ces études d'opinion démontre un fort rejet de la mesure par la grande majorité des Français** (de 58 % à 84 % de réponses défavorables selon les sondages), constituant un nouvel élément dans la remise en cause de la légitimité de la mesure.

Car cette opposition massive des premiers acteurs de la sécurité routière que sont les usagers de la route n'est pas sans conséquence sur le respect de la réglementation: il est évident en effet qu'**une règle est d'autant mieux respectée qu'elle est jugée utile et légitime, et donc comprise des usagers.**

L'abaissement généralisé de la limitation de vitesse à 80 km/h sur près d'un million de kilomètres de routes nationales et départementales (et non 400 000 comme l'avait estimé la Sécurité routière, qui semble décidément bien mal connaître les routes françaises) qui acceptent

aisément, pour la plupart, et sans risque supplémentaire des vitesses plus élevées est donc logiquement interprété par **82 % des Français comme une mesure dont le premier objectif n'est pas l'amélioration de la sécurité routière, mais l'augmentation des contraventions collectées par l'État.**

Les études récemment réalisées par le blog radars-auto.com<sup>3</sup> et le magazine spécialisé *Auto Plus*<sup>4</sup> ne font que renforcer ce point de vue. L'analyse du nombre de flashes relevé avant et au cours de l'expérimentation des 80 km/h concernant les 4 radars automatiques installés sur les 3 tronçons-test a en effet démontré une très forte augmentation des verbalisations pour excès de vitesse après l'abaissement de la limitation de vitesse: en moyenne, **le nombre annuel de flashes de ces radars a été multiplié par 4.** Lorsqu'on sait qu'environ 1 870 radars seront reprogrammés dès le 1<sup>er</sup> juillet 2018 pour flasher à 80 km/h, on ne peut qu'imaginer la manne financière dont les caisses de l'État bénéficieront à l'avenir...

<sup>2</sup> Proposition de loi n°691 relative au pouvoir d'adaptation des vitesses maximales autorisées par les autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation. (Déposée à l'Assemblée nationale le 21.02.2018)

<sup>3</sup> À 80 km/h, les radars fixes flashent 4 fois plus ! (radar-auto.com, le 04.12.2017)

<sup>4</sup> 80 km/h sur route : un jackpot pour l'État ! (Auto Plus, le 22.12.2017)

## RENDEZ-VOUS EN 2020

# UNE EXPÉRIMENTATION DE 2 ANS POUR ÉVALUER LA PERTINENCE DE LA MESURE

### PAS DE SITUATION DE RÉFÉRENCE

Le 09 janvier 2018, à la suite de l'annonce de la mesure des 80km/h, le Premier ministre ordonnait la réalisation d'une étude qu'il souhaitait « précise et objective » pour déterminer l'impact de la baisse généralisée de la limitation de vitesse sur l'accidentalité. Il a donc été convenu qu'un rendez-vous aurait lieu le 1<sup>er</sup> juillet 2020 – soit deux ans après l'entrée en vigueur de la nouvelle limitation de vitesse – pour rendre compte des données recueillies sur cette période et de leur analyse.

Or, en procédant d'ores et déjà à la généralisation des 80km/h à l'ensemble du territoire français, **le Gouvernement rend impossible toute comparaison entre une situation de référence (un certain kilométrage de routes à 90km/h) et la mise en œuvre de la mesure (un kilométrage équivalent à 80km/h)**. La seule comparaison possible se fera donc sur la base des données récoltées lors d'une période antérieure prédéfinie (probablement les 2 années précédentes), sans que l'on puisse déterminer avec certitude si l'évolution de l'accidentalité constatée à l'issue des 2 ans d'expérimentation aurait été la même sans l'application de la mesure.

## « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » CRÉE UN COMITÉ INDÉPENDANT D'ÉVALUATION DES 80 KM/H

C'est pourquoi l'association « 40 millions d'automobilistes » crée aujourd'hui un Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h, composé d'associations d'usagers de la route, d'associations de victimes d'accidents de la route, d'avocats spécialisés en droit routier et d'experts en sécurité routière, pour évaluer la pertinence de la mesure pour la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route.

### UNE EXPÉRIMENTATION RIGOUREUSE ?

De plus, à la veille du début de cette expérimentation à l'échelle nationale, aucune commission, aucun groupe de travail ou organisme n'a été chargé officiellement par le Gouvernement d'étudier les impacts de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur la sécurité des usagers.

Pire, **les déclarations du Président du Conseil national de Sécurité routière (CNSR) Yves GOASDOUÉ permettent de douter de la volonté du Gouvernement de s'astreindre à un travail rigoureux et méthodique d'évaluation des données d'accidentalité**. Selon lui, **seul serait en effet pris en compte le nombre d'accidents de la route à l'issue de ces deux années, sans discrimination des causes de ces accidents, et alors même que d'autres mesures doivent entrer en vigueur conformément aux décisions du CISR**.

Le Comité se donne donc pour mission d'évaluer la pertinence de la mesure, au regard de l'évolution de l'accidentalité et de la mortalité routière au cours des 2 prochaines années, période à l'issue de laquelle le Gouvernement s'est engagé à abandonner la mesure si celle-ci n'avait pas permis d'améliorer la sécurité routière.

# CALENDRIER DES PUBLICATIONS DU COMITÉ DES BILANS DÉTAILLÉS RÉGULIERS

Pour réaliser son évaluation et déterminer si l'abaissement de la limitation de vitesse a eu un impact positif sur la mortalité routière, le Comité s'appuiera sur les données mensuelles d'accidentalité routières disponibles et réalisera des bilans détaillés tous les 6 mois. À l'issue de la période d'expérimentation, s'il est établi par le Comité que le passage aux 80km/h n'a pas permis d'impacter positivement la sécurité des usagers, il formulera officiellement une demande visant l'abandon pur et simple de la mesure.

✓ **SEPTEMBRE 2018** (+ 3 mois)

Réunion constitutive des membres du comité

✓ **DÉCEMBRE 2018** (+ 6 mois)

Premier bilan détaillé

✓ **JUIN 2019** (+ 1 an)

Bilan de la première année d'expérimentation

✓ **DÉCEMBRE 2019** (+ 1,5 an)

Bilan détaillé

✓ **JUIN 2020** (+ 2 ans)

Bilan final de l'expérimentation



### À PROPOS DE « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES »

« 40 millions d'automobilistes » est une association d'intérêt général, porte-parole des automobilistes raisonnables et défenseur de leurs intérêts. Elle est active tant sur le plan national qu'europpéen. Elle intervient dans l'ensemble des débats de fond liés à l'usage de l'automobile face aux grands enjeux sécuritaires et environnementaux, pour adapter et préserver l'automobilité, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages.



@40MA – «40 millions d'automobilistes»  
@PChasseray – Délégué général



[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)