

Dossier de presse

Vendredi 08 février 2018



COMITÉ INDÉPENDANT
D'ÉVALUATION DES 80KM/H

Le 28 janvier dernier, après seulement 6 mois de mise en œuvre de l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h, la **Sécurité routière** a établi un « **premier bilan d'étape** » de la mesure.

Celui-ci fait état « d'effets immédiats sur la route » du passage à 80 km/h et estime que « **116 vies ont été épargnées au second semestre 2018 sur le réseau concerné par la baisse** » de la limitation de vitesse.



Paris, le 28 janvier 2019

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

**2018, l'année la moins meurtrière de l'histoire
de la Sécurité routière**

Passage à 80 km/h : 116 vies épargnées en six mois

AVERTISSEMENT

Conformément à sa vocation, le CIE a tenté de faire la lumière sur le bilan présenté le 28 janvier par les pouvoirs publics sur l'accidentalité routière en 2018 et l'application de la mesure des 80 km/h ainsi que sur les interrogations qu'il a soulevées.

Les zones d'ombre, les incohérences, voire les contradictions relevées peuvent être résumées en dix points auxquels il conviendrait d'apporter des réponses claires et incontestables pour la crédibilité même de ce « bilan ».

Il est apparu au Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h que **tant la méthodologie mise en œuvre que la présentation des données communiquées par la Délégation à la Sécurité routière comportaient de nombreuses imprécisions, voire des incohérences** de nature à jeter le trouble auprès des Français quant à la crédibilité des conclusions présentées.



COMITÉ INDÉPENDANT
D'ÉVALUATION DES 80KM/H

Le CIE a donc résumé **en 10 points les principales interrogations** observées, dans le but de les confronter à la démarche scientifique de l'ONISR et du CEREMA, en charge de l'évaluation de la mesure des 80 km/h.

- 1 - Le réseau routier pris en compte pour réaliser le 1^{er} bilan d'étape est-il conforme à celui concerné par la mesure ?**
- 2 - Pourquoi avoir comparé le second semestre 2018 à un bilan moyen sur 5 ans, et non pas au second semestre précédent, conformément à l'usage constant en matière de statistiques ?**
- 3 - Comment parvient-on, par rapport à 2017, à un nombre de vies « sauvées » au cours du second semestre 2018 sur le seul réseau secondaire supérieur au total des vies « sauvées » sur l'ensemble des réseaux routiers pour ce même semestre 2018 ?**
- 4 - Comment peut-on affirmer « avec précision » qu'il y aurait eu une baisse de 116 tués grâce aux 80 km/h, alors que seules des « remontées provisoires », partielles et non vérifiées sont disponibles pour l'année 2018 ?**
- 5 - Comment expliquer que le suivi des vitesses pratiquées au cours du mois de juin 2018 puisse faire état d'une moyenne de 87 km/h, alors que la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de l'ordre de 82 km/h depuis une quinzaine d'année d'après l'Observatoire des vitesses ?**
- 6 - Comment expliquer la distorsion du simple à plus du décuple entre « l'impact espéré » des 80 km/h sur la réduction des émissions de CO₂ par la Sécurité routière et les publications du ministère de la Transition écologique et solidaire ?**
- 7 - Pourquoi change-t-on sans cesse les termes de référence et de comparaison ?**
- 8 - Pourquoi le coût des pertes de temps considérables engendrées par la mesure est-il toujours occulté dans les bilans de la Délégation à la Sécurité routière, contrairement aux obligations légales d'études coûts-bénéfices ?**
- 9 - Comment l'ONISR a-t-il pris en compte dans cette évaluation la baisse du trafic routier estimée à 1,7% pour l'année 2018 ?**
- 10 - Comprenez-vous que le choix des estimations, leur présentation et leur commentaire dès le 28 janvier n'apparaît pas d'une grande impartialité, en particulier au regard des enjeux de communication pour les pouvoirs publics qui ont porté la mesure des 80 km/h ?**

1 - Le réseau routier pris en compte pour réaliser le 1^{er} bilan d'étape est-il conforme à celui concerné par la mesure ?

Selon l'ONISR qui a publié cette étude, la réponse est négative : il a reconnu que le périmètre pris en compte « est légèrement plus large : toutes les routes hors agglomérations (hors autoroutes). Ceci inclut donc également les sections à deux fois deux voies, limitées à 110 km/h, ainsi que les abaissements locaux ponctuels de VMA, à 70 km/h par exemple ».

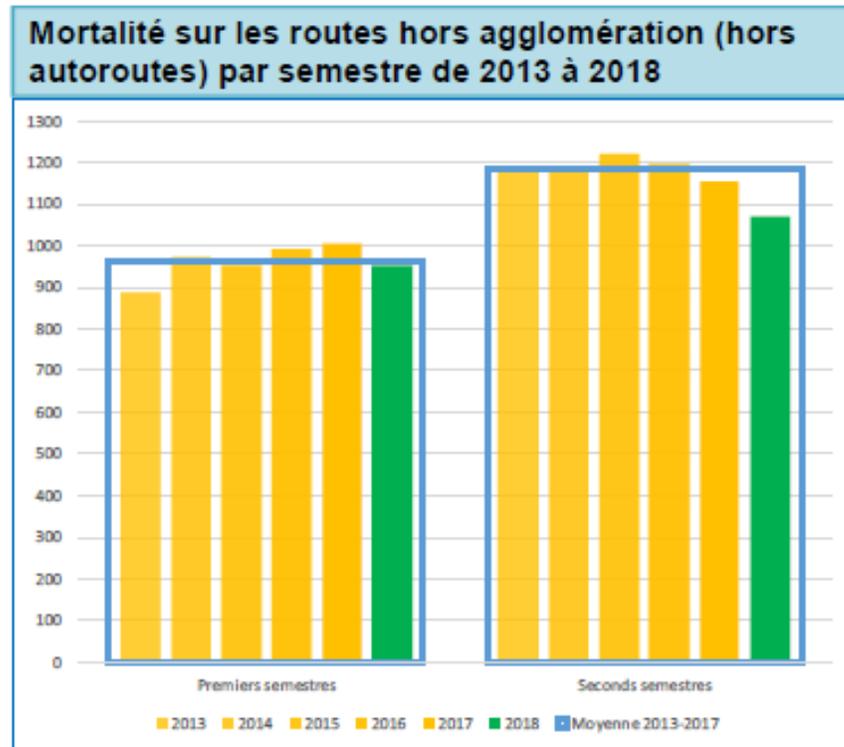
« La délégation à la sécurité routière a confié au Cerema, en lien avec l'ONISR et l'Ifsttar, l'évaluation de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h sur le réseau routier bidirectionnel hors agglomération. Les premiers résultats sont décrits dans le rapport *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Évaluation - premiers éléments*, Cerema janvier 2019.

Extrait du 1^{er} bilan d'étape de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel publié par l'ONISR le 28 janvier 2018

Dans ce premier bilan d'étape, le périmètre de suivi de l'accidentalité est légèrement plus large : toutes les routes hors agglomérations (hors autoroutes). Ceci inclut donc également les sections à deux fois deux voies, limitées à 110 km/h, ainsi que les abaissements locaux ponctuels de VMA, à 70 km/h par exemple. »

2 - Pourquoi avoir comparé le second semestre 2018 à un bilan moyen sur 5 ans, et non pas au second semestre précédent, conformément à l'usage constant en matière de statistiques ?

Une juste comparaison aurait montré que la diminution du nombre de tués avait été plus faible depuis l'entrée en vigueur de la mesure (-6,6% au premier semestre 2018 par rapport au premier semestre 2017 et -4,5% au 2^{ème} semestre 2018 par rapport au 2^{ème} semestre de 2017).



Accidentalité hors agglomération

« Les graphes ci-contre présentent la mortalité sur le réseau hors agglomération hors autoroute de France métropolitaine, par semestre. On observe que la mortalité du 1er semestre 2018 est légèrement moins forte (10 vies épargnées) que la moyenne des 1ers semestres des années 2013 à 2017 (5 ans).

En revanche le 2e semestre 2018 est très en-dessous de la moyenne 2013-2017 (116 vies épargnées). On constate que ce gain est essentiellement entre juillet et octobre, alors que les mortalités des mois de novembre et décembre sont globalement stables. »

Extraits du 1^{er} bilan d'étape de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel publié par l'ONISR le 28 janvier 2018

3 - Comment parvient-on, par rapport à 2017, à un nombre de vies « sauvées » au cours du second semestre 2018 sur le seul réseau secondaire supérieur au total des vies « sauvées » sur l'ensemble des réseaux routiers pour ce même semestre 2018 ?

« Sur les 189 vies épargnées sur les routes de France en 2018 par rapport à 2017, 168 sont constatées sur le réseau hors agglomération et hors autoroute. Cette baisse se concentre sur le second semestre 2018 : d'après l'ONISR, en comparaison des cinq dernières années, 116 vies ont été épargnées au second semestre 2018 sur le réseau concerné par la baisse à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée. »

Extrait du 1^{er} bilan d'étape de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel publié par l'ONISR le 28 janvier 2018

Nombre total de tués au second semestre 2017 :	1820
Nombre total (provisoire) de tués au second semestre 2018 :	1739
Nombre total de vies « sauvées » entre le second semestre 2017 et le second semestre 2018 :	81

Données issues des baromètres mensuels publiés par l'ONISR

4 - Comment peut-on affirmer « avec précision » qu'il y aurait eu une baisse de 116 tués grâce aux 80 km/h, alors que seules des « remontées provisoires », partielles et non vérifiées sont disponibles pour l'année 2018 ?

On rappellera à ce sujet les réserves de la Sécurité routière à l'égard de la démarche du CIE, affirmant que les chiffres provisoires issus des baromètres mensuels de l'ONISR utilisés n'étaient pas fiables. En outre, la DSR a motivé son refus de fournir au CIE les données détaillées indispensables à cette analyse (BAAC) qu'il demandait au motif que celles-ci ne sont pas disponibles.

« Le Premier ministre Edouard Philippe a défendu, lundi 28 janvier, l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur certains tronçons. Selon lui, cette mesure a sauvé 116 vies depuis le 1er juillet. Mais dit-il vrai ? Pour parvenir au résultat de "116 vies épargnées", l'observatoire de la sécurité routière a calculé la "différence entre le nombre de tués au cours du second semestre 2018 par rapport à la moyenne 2013 - 2017".

Problème, si l'on veut refaire ce calcul, il n'y a aucun chiffre disponible concernant les accidents qui ont eu lieu sur des tronçons limités à 80 km/h. Le délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel Barbe le concède, il s'agit d'une évaluation à partir des accidents hors agglomération : "Nous sommes sur des estimations, mais qui sont suffisamment éloquentes pour pouvoir être indiquées avec précision". »

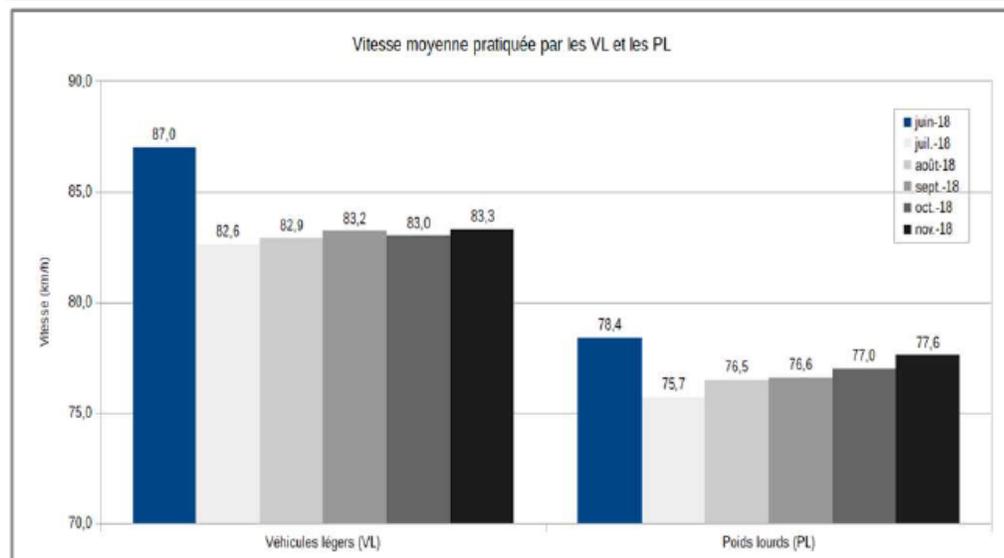
Propos tenus par le Délégué interministériel Emmanuel BARBE au cours du « briefing technique » dédié à la presse, suite à l'allocution du Premier ministre le 28 janvier 2019.

Propos rapportés par France 2 pour *L'œil du 20 heures*.

5 - Comment expliquer que le suivi des vitesses pratiquées au cours du mois de juin 2018 puisse faire état d'une moyenne de 87 km/h, alors que la vitesse moyenne sur les routes secondaires est de l'ordre de 82 km/h depuis une quinzaine d'année d'après l'Observatoire des vitesses ?

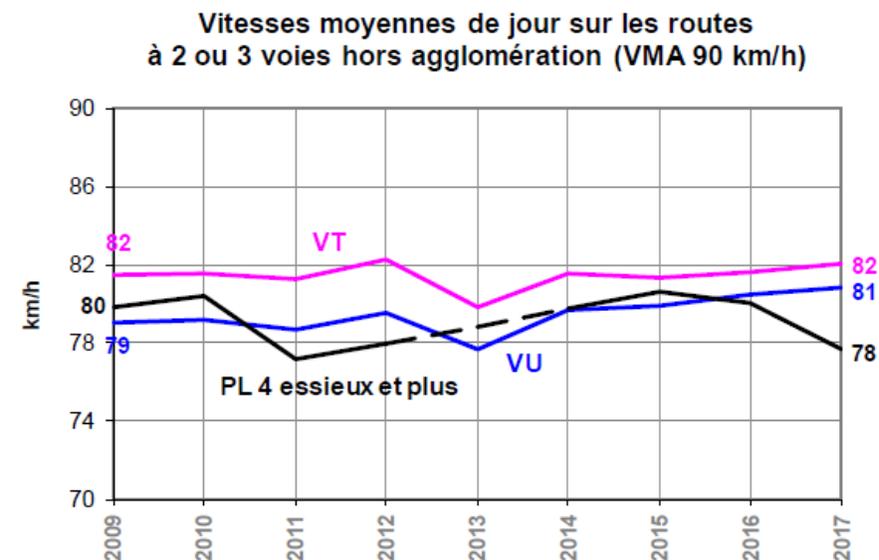
D'après les données publiées par l'ONISR, la mise en œuvre des 80 km/h aurait permis à partir de juillet 2018 une baisse de -3,9 km/h des vitesses pratiquées, soit une vitesse moyenne constatée de 83,1 km/h à compter de cette date. Ces chiffres apparaissent en contradiction avec ceux de l'Observatoire des vitesses.

Vitesses moyennes mensuelles VL et PL



Extrait du 1^{er} bilan d'étape de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel publié par l'ONISR le 28 janvier 2018

Evolution des vitesses moyennes, 2009-2017



Extrait de l'Observatoire des vitesses (France métropolitaine) – Résultats de l'année 2017

6 - Comment expliquer la distorsion du simple à plus du décuple entre « l'impact espéré » des 80 km/h sur la réduction des émissions de CO₂ par la Sécurité routière et les publications du ministère de la Transition écologique et solidaire ?

La campagne médiatique réalisée par la Sécurité routière concernant « l'impact espéré » de la mesure détaillait notamment l'argument écologique selon lequel **une baisse de 10 km/h de la limitation de vitesse permettait « une baisse d'émission de polluants [en l'occurrence de CO₂] allant jusqu'à 30% »**. Or, cette donnée vient **en contradiction** avec toutes les études scientifiques sur le sujet et les publications mêmes du ministère de la Transition écologique et solidaire, les plus favorables à la thèse de la DSR donnant au mieux **une baisse de -2%**.

Extrait de la campagne *Rouler vite, un mauvais calcul* réalisée par la Sécurité routière



Extraits du rapport *Réduction des vitesses sur les routes – Analyse coûts bénéfiques*, CGDD, mars 2018

Tableau 18 - Impact sur les consommations de carburant d'une baisse de 10 km/h de la VMA sur RN et RD

	L/100km Ref.	L/100km Sc.	Evolution (%)
Autoroutes	8,5	8,5	-0,11%
VRU	5,7	5,7	0,01%
Nationales	6,2	6,1	-1,66%
Départementales	5,6	5,6	-1,01%
Autres	6,7	6,7	0,11%
Total :	6,8	6,8	-0,12%

Sources : calculs CGDD d'après Modev

« Les baisses de consommation de carburant sont relativement faibles du fait que les vitesses sur les RN et RD correspondent à un niveau pour lequel la courbe de la consommation en fonction de la vitesse est relativement plate. Ce carburant économisé permet un gain modeste de CO₂ de 0,21 million de tonnes par an. »

7 - Pourquoi change-t-on sans cesse les termes de référence et de comparaison ?

Comme il a été pointé précédemment, les différents bilans réalisés par la Sécurité routière et l'ONISR se fondent sur **des comparaisons tantôt avec l'année précédente, tantôt avec une moyenne des 5 années précédentes** ; on explique tour à tour qu'il faut une période minimale de 2 ans, parfois 5 ans – au choix – pour établir un bilan fiable, la communication officielle portant finalement sur le seul premier semestre de la mesure... **Il en est de même pour les réseaux concernés : le réseau à 80 km/h n'est pas l'entièreté du réseau secondaire, ni celui des routes « hors agglomération » « hors autoroutes » qui a servi à ce premier bilan...**

« Le but de cette expérimentation n'était pas de mesurer la baisse de l'accidentalité, ce qui n'a aucun sens en terme statistique sur une période aussi courte, mais de vérifier si les automobilistes roulaient moins vite. »

Emmanuel BARBE, DISR, à propos de la première expérimentation des 80 km/h dans 4 départements, entre juillet 2015 et juin 2017 - *Le Parisien*, 13 février 2018

« Si la période retenue de 2 ans peut paraître très longue au regard de la décision publique, elle est minimale en termes scientifiques pour permettre de consolider les données récupérées, de lisser les phénomènes ponctuels et saisonniers et ainsi identifier les impacts réels et stables de la mesure. »

Extrait de l'étude *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h, Évaluation – Premiers éléments*, CEREMA, janvier 2019

Extrait du 1^{er} bilan d'étape de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel publié par l'ONISR le 28 janvier 2018

« La délégation à la sécurité routière a confié au Cerema, en lien avec l'ONISR et l'Ifsttar, l'évaluation de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h sur le réseau routier bidirectionnel hors agglomération. »

Extrait de l'étude *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h, Évaluation – Premiers éléments*, CEREMA, janvier 2019

« Le réseau étudié est défini selon les critères de localisation disponibles dans le fichier BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels de la circulation), qui sont le réseau « hors agglomération » et « hors autoroute. »

8 - Pourquoi le coût des pertes de temps considérables engendrées par la mesure est-il toujours occulté dans les bilans de la Délégation à la Sécurité routière, contrairement aux obligations légales d'études coûts-bénéfices ?

Les calculs montrent en effet que les 80 km/h – et plus exactement la baisse de -3,9 km/h des vitesses moyennes pratiquées sur le réseau secondaire – provoquent annuellement 220M d'heures perdues (soit l'équivalent de 130 000 emplois à plein temps) représentant un coût économique annuel de 3 Md € pour le pays, conduisant à un bilan socio-économique très défavorable à la mesure.

« On retient le fait que la baisse de la vitesse maximale autorisée de 10 km/h entraîne une baisse de 4 km/h.

Les coûts entraînés par la décision sont certains et assez faciles à évaluer. Ils concernent principalement le temps : l'équivalent de 220 millions d'heures (ou 130 000 emplois à plein temps). En multipliant par la valeur officielle du temps de transport, on obtient un coût de 4 400 millions d'euros par an.

Les gains sont plus incertains et plus difficiles à connaître. Ils concernent essentiellement les vies et les blessés épargnés. La relation entre accidentalité et vitesse est mal connue ; la formule de Nilsson est ancienne et discutable. Appliquée aux 530 tués recensés sur le réseau secondaire (le seul réseau où s'appliquent les 80 km/h), elle fait apparaître une baisse d'environ 100 décès. En multipliant par la valeur officielle de la vie sauvée, et en prenant en compte les blessés évités, on obtient un gain de moins de 600 millions d'euros. Il y a également un gain de carburant consommé et de CO₂ rejeté, qui peut être calculé (4 millions d'euros).

Le bilan des gains et des coûts est largement négatif : $- 4400 + 600 = - 3800$ M, soit un coût net de 3,8 milliards d'euros par an. On note que ce coût est principalement supporté par les zones pauvres rurales. »

Extrait de l'Évaluation des 80 km/h : 300 millions d'heures perdues, contribution du Pr Rémy PRUD'HOMME au travail du CIE, version provisoire du 26 novembre 2018

9 - Comment l'ONISR a-t-il pris en compte dans cette évaluation la baisse du trafic routier estimée à 1,7% pour l'année 2018 ?

Le bon sens suggère en effet que, toutes choses égales par ailleurs, plus le trafic routier est élevé, et plus est élevé le nombre des tués. Inversement, la baisse de trafic observée en 2018 n'a pu que contribuer à la baisse de l'accidentalité par rapport à 2017. Ignorer ce facteur a donc pour effet de fausser les comparaisons dans le temps. En outre, il est reconnu que les données classiques sur l'évolution du nombre de tués qui négligent ce facteur ont pour effet de minorer l'importance des progrès réalisés dans la lutte contre l'accidentalité routière.

Extrait du rapport *Interprétation de l'évolution de l'accidentalité* (partie 4), Sécurité routière

« Les variations au jour le jour ou au mois le mois des indicateurs d'accidentalité routière (par exemple, effectifs des tués et des blessés selon les catégories d'usagers) sont très largement déterminées par les fluctuations de l'exposition au risque routier, c'est-à-dire du volume de trafic : fluctuations d'ensemble, fluctuations selon les catégories d'usagers et fluctuations du mix entre catégories, fluctuations de leur répartition selon les réseaux ou selon les milieux – urbain versus interurbain, etc. »

« En 2018, la baisse des livraisons de carburants routiers sur le marché français est de 1,7% par rapport à 2017 (50,32 millions de mètres cubes). »

Extrait du communiqué de presse de l'UFIP (Union française de l'Industrie pétrolière) *La consommation française de produits pétroliers en 2018*, 16 janvier 2019

10 - Comprenez-vous que le choix des estimations, leur présentation et leur commentaire dès le 28 janvier n'apparaissent pas d'une grande impartialité, en particulier au regard des enjeux de communication pour les pouvoirs publics qui ont porté la mesure des 80 km/h ?

« Il s'agit dans ce document de présenter des premiers éléments pour dégager une tendance six mois après la mise en œuvre de la mesure. Cela ne peut en aucun cas constituer les résultats de l'évaluation, qui auront besoin d'une période plus longue de données et d'une analyse plus fine de celles-ci.

En termes d'accidentalité, le réseau étudié est défini selon les critères de localisation disponibles dans le fichier BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels de la circulation), qui sont le réseau « hors agglomération » et « hors autoroute ». Les données historiques sont disponibles sur des séries longues (depuis 2010). Par contre, le recueil des données « après » mise en œuvre de la mesure est soumis à la contrainte de validation des données. Les données de 2018 seront consolidées d'ici mai 2019. Cependant des données en remontées rapides sont d'ores et déjà disponibles, même si elles sont à considérer avec précaution. »

Extrait de l'étude *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h, Évaluation – Premiers éléments*, CEREMA, janvier 2019

Le Comité communiquera le moment venu, et sans a priori, avec des chiffres précis et une méthodologie qu'il pourra expliquer clairement ; nous ferons preuve de la même transparence que celle que tous les Français attendent de la part des pouvoirs publics.

Le Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h (CIE) tient en effet à souligner qu'au-delà d'un débat sur les chiffres, il est d'abord question de vies humaines : la vie et la mort ne doivent pas être instrumentalisées et le Comité souhaite donc que personne ne joue avec les statistiques qui s'y rapportent.

Il appelle à la sérénité des débats, hors de toute conclusion précipitée pour des raisons d'opportunité. Par respect envers les victimes, il récuse par avance toute polémique ou tentative visant à dénigrer les recherches des uns ou discréditer les auteurs des autres, qu'elles soient d'initiative citoyenne ou étatique.



COMITÉ INDÉPENDANT
D'ÉVALUATION DES 80KM/H