



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

limitations de vitesse

Question écrite n° 53869

Texte de la question

M. Sylvain Berrios interroge M. le ministre de l'intérieur sur sa volonté d'abaisser les limitations de vitesse en France, notamment sur les réseaux secondaires. Bien que le Gouvernement ait exprimé clairement sa volonté de lutter contre la mortalité routière en passant sous le seuil symbolique des 2 000 tués par an, il semblerait que les moyens employés ne soient pas les plus adaptés, en particulier la mesure visant à abaisser les limitations de vitesse, sans oublier le caractère plus que discutable de la légitimité d'un tel projet, rejeté par une majorité des Français si l'on en croit les sondages récents de 2013, malgré le soutien du Conseil national de sécurité routière (sondage de l'IFOP d'août 2013 : 76 % des personnes opposées à cette mesure ; RMC/BFM TV : 83 % contre ; *Le Figaro* : 84 % contre ; *Le Parisien* : 82 % contre ; *20 Minutes* : 87 % contre). Premièrement, un tel discours présente le risque d'envisager la vitesse comme un facteur déterminant dans les accidents mortels de la route. Or la vitesse n'est en réalité que le troisième facteur de mortalité routière, après l'alcoolémie et la somnolence. De plus, la vitesse demeure une mesure relative ; elle dépend de la situation et des particularités de la route. Ainsi, le classement administratif d'une route est une base nécessaire mais encore insuffisante (à elle seule) pour déterminer une quelconque limitation de vitesse, d'autant plus que l'estimation des risques sur la route tend à être erronée puisqu'elle se base sur des chiffres des années 1980. En effet, la formule de Claude Got sur laquelle se base sa demande, déclarant que "1 km/h de vitesse moyenne en moins, c'est 4 % d'accidents mortels en moins", est dérivée de l'étude de Nilsson, lorsque la France disposait encore d'un réseau routier au revêtement en piteux état et aux infrastructures de sécurité inexistantes. Ensuite, d'un point de vue strictement économique, la réduction de la mobilité des personnes et des marchandises entraînerait une augmentation significative du coût en temps, impliquant ainsi des pertes économiques de plusieurs milliards d'euros (selon les économistes Jean Poulit et Rémy Prud'homme : "Elle aura un fort effet dépressif sur l'économie du pays, alors qu'existe toute une panoplie de mesures qui savent concilier écologie, sécurité et vitalité économique, auxquelles il convient d'accorder, bien entendu, la priorité"). Enfin, on peut citer les exemples de l'Angleterre et de l'Allemagne, dont les bons résultats en termes de sécurité des routes étaient évoqués dans les différentes commissions de travail et de réflexion traitant de l'enjeu, alors même que ces deux pays présentent des limitations de vitesse élevées sur les routes de réseaux secondaires (respectivement 96 km/h et 100 km/h). Il lui demande donc si le Gouvernement compte prendre en considération les arguments précités, afin de lutter contre la mortalité et l'insécurité routières.

Données clés

Auteur : [M. Sylvain Berrios](#)

Circonscription : Val-de-Marne (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 53869

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Intérieur

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [15 avril 2014](#), page 3318