



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Retour des 90km/h et prescriptions du CNSR

Question écrite n° 22777

Texte de la question

M. François Jolivet attire l'attention de M. le Premier ministre sur le récent rapport et les recommandations du CNSR (Conseil national de la sécurité routière) concernant le retour aux 90km/h sur certains de nos axes routiers. Le 7 juin 2019, les députés se sont exprimés en faveur d'un assouplissement de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur certaines portions de route, en transférant notamment le pouvoir de décision aux élus locaux, libres de relever ou non la vitesse maximale à 90km/h sur certains tronçons. Le 2 juillet 2019, en comité restreint, le CNSR a établi un rapport à destination de ces élus, composé de recommandations particulièrement restrictives et contraignantes. Selon le CNSR, rétablir la vitesse maximale à 90km/h ne serait pas recommandé sur des routes de moins de 10 kilomètres, traversées par exemple par des engins agricoles ou par des intersections. Le conseil incite également à la réalisation d'études d'impact et de lourds travaux sécurisants, non sans répercussions sur les finances locales. Dans ce contexte, il demande au Premier ministre de lui confirmer que ces recommandations ne sont que support, qu'elles ne jouissent d'aucune effectivité, et que le conseil national de la sécurité routière ne saurait se substituer à un vote démocratique et représentatif du Parlement. Il souhaite saluer son engagement dans sa volonté de réduire le nombre de tués sur les routes, tout en laissant au terrain le soin de décider de la vitesse maximale la mieux adaptée et la plus sécurisante. Aussi, il lui demande de fournir les éléments chiffrés suivants : le nombre total d'engins agricoles circulant dans tout le pays ; les données par territoires des accidents impliquant des engins agricoles qui ont motivé le CNSR à prescrire cette recommandation les concernant ; les données qui attestent de la pertinence de l'indicateur du nombre de tués sur les routes en France, c'est-à-dire le ratio entre le nombre de véhicules roulants et le nombre d'accidents, comparé sur plusieurs années.

Texte de la réponse

Partant du constat que la vitesse est la première cause d'accidents mortels en France et que 55 % des accidents mortels se produisent sur les routes du réseau secondaire où la circulation est à double sens sans séparateur central, une mesure de réduction de la vitesse a été décidée sur les routes les plus accidentogènes, lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, et est entrée en vigueur le 1er juillet 2018. Cette mesure a fait l'objet d'un rapport du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement sur les deux premières années de son application destiné à en évaluer les bénéfices et les inconvénients. Ce rapport, rendu public le 20 juillet 2020, montre que cette mesure a permis d'épargner 349 vies sur 20 mois, d'économiser 700 millions d'Euro par an, pour une durée de trajet allongée d'une seconde par kilomètre en moyenne. Le comité des experts du conseil national de la sécurité routière a présenté et rendu public le 9 juillet 2019 un rapport intitulé : « Dérogation à la vitesse maximale autorisée de 80 km/h sur route bidirectionnelle sans séparateur central : éléments d'aide à la décision ». Ce comité, composé de 15 membres indépendants, intervient pour identifier des pistes d'actions scientifiquement étayées, dresser un état des connaissances ou émettre des avis scientifiques et techniques sur des stratégies ou des mesures envisagées. Dans le cas présent, le rapport est avant tout un outil d'aide à la décision, élaboré à la demande du président de l'assemblée des départements de France, pour engager un assouplissement de

la limitation à 80 km/h qui soit assorti de mesures permettant de garantir le plus haut niveau de sécurité routière possible. A ce titre, ce rapport propose une démarche pragmatique déclinée en 6 étapes. Parmi celles-ci, il est proposé de définir des mesures compensatoires pour tenir compte de risques spécifiquement identifiés, comme la présence de véhicules lents, tels les engins agricoles, ou d'intersections avec des voies secondaires. Postérieurement, la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a offert aux présidents des conseils départementaux, ainsi qu'aux maires, la possibilité de fixer sur certaines portions de leur domaine routier la vitesse maximale autorisée à 90 km/h. Cette mesure prend la forme d'un arrêté motivé pris après avis de la commission départementale de sécurité routière « sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées ». Enfin, le rapport de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière « Bilan de l'accidentalité de l'année », disponible sur le site internet de la sécurité routière, fournit chaque année les principaux éléments chiffrés en matière de sécurité routière. Pour l'année 2018, y figurent notamment l'accidentalité par département ou par catégorie d'usager (16 tués et 47 blessés dans la catégorie des tracteurs agricoles par exemple), une analyse spécifique sur l'accidentalité sur des routes bidirectionnelles (% du linéaire et % décès dans chaque département) et une première évaluation de la mesure du 80 km/h.

Données clés

Auteur : [M. François Jolivet](#)

Circonscription : Indre (1^{re} circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22777

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Premier ministre](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 septembre 2019](#), page 7974

Réponse publiée au JO le : [15 septembre 2020](#), page 6316