



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Réglementation vitesse routes secondaires

Question écrite n° 4995

### Texte de la question

M. Fabien Di Filippo attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la récente décision du Gouvernement d'abaisser de 10 kilomètres par heure la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires à double sens, passant de 90 km/h à 80km/h. Cette mesure, annoncée sans concertation, n'est pas sans conséquences et les principaux pénalisés sont à nouveau les résidents des territoires ruraux déjà frappés par les hausses successives des prix du carburant et ne disposant d'aucune alternative à la voiture pour se rendre à leur travail ou se déplacer. Alors que les zones dangereuses sont déjà limitées à 70 km/h, voire 50 km/h, que les autres facteurs, tels que le téléphone au volant, l'alcoolémie ou les stupéfiants paraissent plus prépondérants que de réduire cette vitesse de 10 km/h, il convient de s'interroger sur l'opportunité de cette mesure et son efficacité réelle. En matière de sécurité routière, l'entretien des routes est primordial. Or cette responsabilité subit les conséquences des atteintes portées par l'État au budget des collectivités locales. Dans le cadre d'accidents mortels survenus sur le réseau secondaire, et lorsque la vitesse seule est remise en cause, celle-ci est très souvent nettement supérieure à la vitesse autorisée. Intensifier les contrôles, lutter contre les grands excès de vitesse et surtout doter les collectivités de réels moyens pour améliorer leurs infrastructures routières sembleraient davantage opérant et efficient que de réduire de 10 km/h la vitesse sur les routes départementales. Outre le coût financier que le remplacement de l'ensemble des panneaux de signalisation va engendrer, cette décision accentue la fracture territoriale et matérialise cette France à « deux vitesses ». Aussi, alors que les technologies nouvelles et la sécurité de plus en plus avancée des véhicules permettent une efficacité renforcée pour les automobilistes, il lui demande de bien vouloir revenir sur cette décision et maintenir la réglementation actuellement en vigueur.

### Texte de la réponse

Le Comité interministériel de la sécurité routière réuni le 9 janvier 2018 par le Premier ministre témoigne de la volonté du Gouvernement de sauver plus de vies sur nos routes et de poursuivre la politique volontariste et innovante déjà engagée en matière de sécurité routière. Le Gouvernement ne peut pas passer sous silence ceux qui ont été tués sur les routes métropolitaines et ultra-marines, ce sont 3 684 tués en 2017, comme il ne peut pas ignorer les 76 840 blessés en 2017, dont plus de 29 000 hospitalisés, qui pour certains garderont des séquelles toute leur vie. C'est bien pour réduire ces chiffres dramatiques qu'il a pris les mesures nécessaires. Lors de ce comité interministériel précité, 18 mesures ont été décidées, parmi lesquelles la mesure n° 5 dont l'objet est de réduire la vitesse maximale autorisée hors agglomération. Ainsi, selon les termes du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, qui met en œuvre cette mesure, sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h à compter du 1er juillet 2018. Toutefois, sur les sections de routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation et permettant ainsi le dépassement sécurisé des véhicules, la vitesse maximale autorisée est maintenue à 90 km/h et ce sur ces seules voies. La vitesse accroît tant l'occurrence des accidents – quelle que soit la cause - que leur gravité. La vitesse excessive ou inadaptée constitue la première cause de mortalité sur les routes françaises (31 %). En 2017, 3 684 personnes ont perdu la vie sur le réseau routier

français. Les deux-tiers des accidents mortels (63 %), soit 2 156 personnes tuées, sont survenus sur le réseau routier hors agglomération et hors autoroute c'est-à-dire sur des routes bidirectionnelles qui étaient majoritairement limitées à 90 km/h. Cet abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h permettra en outre de fluidifier le trafic et de l'apaiser, avec des conséquences bénéfiques sur l'environnement (diminution des émissions de polluants). Le Premier ministre a instauré une clause de rendez-vous au 1er juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette expérimentation. A cet effet, une évaluation de cette expérimentation est mise en place portant tant sur l'évolution des vitesses moyennes pratiquées par les usagers que sur l'évolution des accidents et de la mortalité sur les routes bidirectionnelles concernées par la mesure. Le Gouvernement saura en tirer les conséquences. Le kilométrage concerné est de l'ordre de 400 000 kilomètres utiles, c'est-à-dire correspondant aux routes où l'on roulait effectivement jusqu'ici à 90 km/h (en excluant ainsi la part du réseau routier en bidirectionnel déjà soumis, du fait de décisions locales, à une vitesse maximale autorisée inférieure à la limitation générale de 90 km/h, et en excluant également les routes à 90 km/h mais sur lesquelles il est impossible de rouler à cette vitesse - chemins communaux pour la plupart). L'Etat prendra en charge le remboursement de la modification de la signalisation liée à la mise en œuvre de la « mesure 80 » par les collectivités (remplacement par des panneaux 80 ou suppression des panneaux 90 pour les routes qui passent à 80 km/h le 1er juillet 2018 ; signalisation des créneaux de dépassement à 90 km/h ; panneaux d'information aux frontières des vitesses maximales autorisées ; panneaux de signalisation avant les dispositifs de contrôle sanction automatisé fixes). Les crédits nécessaires à ce remboursement seront inscrits dans le projet de loi de finances 2019. Le remboursement sera donc effectif en 2019. Le nombre de panneaux changés consécutivement à la mesure prenant effet au 1er juillet 2018 s'élève à près de 12 000. Le financement des changements de panneaux, pris en charge par l'Etat, correspond à un montant compris entre 5 et 10 millions d'euros. Ce montant est à mettre en regard du coût de l'insécurité routière, estimé sur une année à 50,2 milliards d'euros dont 11,3 milliards au titre de la mortalité (source : bilan de l'accidentalité de l'année 2017 – observatoire national interministériel de la sécurité routière). Dans cette approche, étant entendu que sauver des vies n'a pas de prix, 300 à 400 vies épargnées auraient un impact significatif sur le coût de l'insécurité routière.

## Données clés

**Auteur :** [M. Fabien Di Filippo](#)

**Circonscription :** Moselle (4<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 4995

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** [Intérieur](#)

**Ministère attributaire :** [Intérieur](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [30 janvier 2018](#), page 730

**Réponse publiée au JO le :** [18 décembre 2018](#), page 11800