



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Conséquences limitation vitesse véhicules légers

Question écrite n° 5238

Texte de la question

M. Yannick Favennec-Bécot attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur les conséquences de la limitation, à partir du 1er juillet 2018, de la vitesse maximum autorisée qui passera de 90 km/h à 80 km/h pour les véhicules légers, sur les routes secondaires. Il souhaiterait avoir son avis sur le cas des poids lourds, déjà limités à une vitesse de 80km/h. En effet cette limitation de la vitesse des véhicules légers, soulève plusieurs questions : les conducteurs de véhicules légers devront-ils rouler à la même vitesse que les poids lourds avec tous les désagréments que cela implique en termes de visibilité, de distances de sécurité ou encore de possibilités de dépassements ? Dans le cas contraire, un abaissement de la vitesse maximum autorisée pour les poids lourds est-il envisagé ? Il le remercie de bien vouloir apporter une réponse aux questions que se posent de nombreux automobilistes.

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, 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 du comité interministériel janvier 2018, 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. La mise en place d'une telle mesure a pour objectif d'épargner chaque année de nombreuses vies humaines ; les experts Goran NIELSSON et Rune ELVIK ont estimé qu'un abaissement de 1 km/h de la vitesse pratiquée se traduit par un gain de 100 vies sur une année. En réduisant la vitesse maximale autorisée de 10 km/h, il est espéré épargner 300 à 400 vies par an. La mesure permet en effet de diminuer l'impact de la vitesse, dans la mesure où elle contribue à l'anticipation des dangers et diminue les distances de freinage (la distance d'arrêt est de 57 mètres pour un véhicule roulant à 80 km/h contre 70 mètres pour un véhicule roulant à 90 km/h). Cet abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h permettra en outre de fluidifier le trafic et de l'apaiser, avec des conséquences bénéfiques sur l'environnement (diminution des émissions de polluants).

L'expérimentation d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h réalisée entre juillet 2015 et juillet 2017, fixant ainsi une vitesse maximale autorisée identique pour tous les véhicules, légers comme poids-lourds, a donné comme résultats que cet abaissement n'entraînait pas d'effet de peloton, c'est-à-dire d'embouteillage derrière les poids-lourds. En conséquence, les usagers de la route ne seront plus à doubler les poids-lourds dans la mesure où la progression des véhicules sera homogène et sans effet peloton.

Données clés

Auteur : [M. Yannick Favennec-Bécot](#)

Circonscription : Mayenne (3^e circonscription) - UDI, Agir et Indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5238

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [6 février 2018](#), page 889

Réponse publiée au JO le : [30 octobre 2018](#), page 9746