

N° 436

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 avril 2018

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) et de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (2) par le groupe de travail sur la **sécurité routière** (3),*

Par M. Michel RAISON, Mme Michèle VULLIEN et M. Jean-Luc FICHET,

Sénateurs.

(1) *Cette commission est composée de* : M. Hervé Maurey, *président* ; MM. Claude Bérít-Débat, Patrick Chaize, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Alain Fouché, Guillaume Gontard, Didier Mandelli, Frédéric Marchand, Mme Nelly Tocqueville, M. Michel Vaspart, *vice-présidents* ; Mmes Nicole Bonnefoy, Pascale Bories, MM. Jean-François Longeot, Cyril Pellevat, *secrétaires* ; Mme Éliane Assassi, MM. Jérôme Bignon, Joël Bigot, Jean Bizet, Jean-Marc Boyer, Mme Françoise Cartron, M. Guillaume Chevrollier, Mme Marta de Cidrac, MM. Jean-Pierre Corbisez, Michel Dagbert, Michel Dennemont, Mme Martine Filleul, MM. Jordi Ginesta, Éric Gold, Mme Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllégatte, Benoît Huré, Olivier Jacquin, Mme Christine Lanfranchi Dorgal, MM. Olivier Léonhardt, Jean-Claude Luche, Philippe Madrelle, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Jean-Jacques Panunzi, Philippe Pemezec, Mme Évelyne Perrot, M. Rémy Pointereau, Mme Angèle Préville, MM. Jean-Paul Prince, Christophe Priou, Charles Revet, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien.

(2) *Cette commission est composée de* : Mme Sophie Primas, *présidente* ; Mme Élisabeth Lamure, MM. Daniel Gremillet, Alain Chatillon, Martial Bourquin, Franck Montaugé, Mmes Anne-Catherine Loisier, Noëlle Rauscent, M. Alain Bertrand, Mme Cécile Cukierman, M. Jean-Pierre Decool, *vice-présidents* ; MM. François Calvet, Daniel Laurent, Mmes Catherine Procaccia, Viviane Artigalas, Valérie Létard, *secrétaires* ; MM. Serge Babary, Jean-Pierre Bansard, Mme Anne-Marie Bertrand, MM. Yves Bouloux, Henri Cabanel, Mmes Anne Chain-Larché, Marie-Christine Chauvin, Catherine Conconne, MM. Roland Courteau, Pierre Cuypers, Marc Daunis, Daniel Dubois, Laurent Duplomb, Alain Duran, Mmes Dominique Estrosi Sassone, Françoise Férat, M. Fabien Gay, Mmes Michelle Gréaume, Annie Guillemot, MM. Xavier Iacovelli, Jean-Marie Janssens, Joël Labbé, Pierre Louault, Michel Magras, Jean-François Mayet, Franck Menonville, Jean-Pierre Moga, Mme Patricia Morhet-Richaud, MM. Robert Navarro, Jackie Pierre, Michel Raison, Mmes Évelyne Renaud-Garabedian, Denise Saint-Pé, MM. Dominique Théophile, Jean-Claude Tissot.

(3) *Ce groupe de travail est composé de* : M. Michel Raison, Mme Michèle Vullien et M. Jean-Luc Fichet.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE NOUVELLE IMPULSION AFFAIBLIE PAR L'ANNONCE BRUTALE D'UNE MESURE DE LIMITATION DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE	7
A. DES RÉSULTATS PROBANTS ENTRE 1970 ET 2010, GRÂCE À DES POLITIQUES PUBLIQUES VOLONTARISTES	7
1. <i>Les années 1970, 1980 et 1990 : les premières mesures et les premiers résultats</i>	7
2. <i>Le quinquennat de Jacques Chirac (2002-2007) : l'un des grands chantiers, des résultats probants et spectaculaires</i>	8
B. LA NÉCESSITÉ D'UNE NOUVELLE IMPULSION APRÈS DES RÉSULTATS DÉCEVANTS DEPUIS 2010	9
1. <i>Une période de stagnation, en dépit de nouvelles mesures, suivie d'une hausse récente de l'insécurité routière</i>	9
2. <i>Des facteurs multiples, une causalité difficile à déterminer</i>	12
C. L'ANNONCE, LE 9 JANVIER 2018, D'UN NOUVEAU PLAN DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE	15
1. <i>18 mesures pour faire baisser la mortalité routière</i>	15
2. <i>Un accueil contrasté</i>	16
II. UN CONSTAT LARGEMENT PARTAGÉ : LES INSUFFISANCES DE L'EXPÉRIMENTATION DE LA BAISSSE DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE ENTRE 2015 ET 2017	17
A. LES ORIGINES ET JUSTIFICATIONS DE L'EXPÉRIMENTATION : UN ARBITRAGE ESSENTIELLEMENT POLITIQUE	17
B. LA MÉTHODE RETENUE POUR L'EXPÉRIMENTATION : DES AMBITIONS ET UN CHAMP SPATIAL ET TEMPOREL RÉDUITS	20
C. DES RÉSULTATS DE PORTÉE TRÈS LIMITÉE ET CONFORMES AUX ATTENTES	21
D. « INUTILE », « INCONCLUSIVE », « OPAQUE » : UNE EXPÉRIMENTATION CRITIQUÉE DE TOUTES PARTS	24
1. <i>Une expérimentation inconclusive sur l'essentiel car engagée pour de mauvaises raisons</i>	24
2. <i>Un manque regrettable de transparence des bilans de l'expérimentation</i>	25
3. <i>Des tentatives a posteriori d'enrichissement du débat utiles mais tardives : la providentielle sortie d'études sur l'accidentologie et le coût socio-économique</i>	26
III. LES PRÉCONISATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL : UNE RÉDUCTION DE LA VITESSE LIMITE À 80 KM/H DÉCENTRALISÉE ET CIBLÉE SUR LES ROUTES ACCIDENTOGÈNES	28
A. UN POUVOIR DE POLICE DE LA CIRCULATION PARTAGÉ ENTRE LES PRÉSIDENTS DE DÉPARTEMENT, LES MAIRES ET LES PRÉFETS	28

B. POUR UNE DÉCENTRALISATION DE LA DÉCISION DE RÉDUCTION DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES À 80 KM/H AVEC L'ORGANISATION DE CONFÉRENCES DÉPARTEMENTALES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	31
EXAMEN EN COMMISSION	37
ANNEXE 1 ÉTUDE MENÉE DANS LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAÔNE.....	51
ANNEXE 2 CONTRIBUTIONS CITOYENNES RECUEILLIES SUR L'ESPACE PARTICIPATIF	61
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTION ÉCRITES	67

Mesdames, Messieurs,

Malgré les politiques mises en œuvre par les gouvernements successifs au cours des dernières décennies, la route demeure, en France, la première cause de mort violente.

Chaque année, 3 500 personnes environ meurent dans un accident de la route et 75 000 sont blessées.

Nul ne peut se satisfaire d'un tel constat. La lutte contre l'insécurité routière doit en effet être placée au cœur des priorités des politiques publiques.

Or, si elle a enregistré d'importants résultats entre 1970 et 2010, le nombre d'accidents mortels ayant été divisé, sur cette période, par quatre, force est de constater que la politique de lutte contre l'insécurité routière a marqué le pas au cours de la dernière décennie. Le nombre de personnes décédées ou blessées sur les routes a cessé de diminuer depuis 2010.

Pour répondre à cette inversion de tendance, le Gouvernement a annoncé, le 9 janvier 2018, un nouveau plan de lutte contre l'insécurité routière. Composé de 18 mesures, il vise à donner une nouvelle impulsion à la politique de sécurité routière de manière, selon les termes employés par le Premier ministre, à « *sauver toujours plus de vies chaque année sur les routes* »¹.

Parmi les mesures annoncées, l'abaissement de 90 km/h à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central, à compter du 1^{er} juillet 2018, est celle qui a engendré le plus d'oppositions.

¹ *Propos prononcés lors de la conférence de presse du 9 janvier 2018 organisée à l'issue de la réunion du Comité interministériel pour la sécurité routière.*

La proportionnalité, l'utilité et l'efficacité mêmes de cette mesure ont suscité et suscitent encore de nombreuses interrogations et incompréhensions, d'autant plus vives que le Gouvernement n'a pas procédé à une concertation préalable suffisante, ni fourni d'éléments de nature à étayer sa décision. Selon l'assureur Axa Prévention, 76 % des Français seraient ainsi contre cette mesure¹.

Dans ce contexte, conformément à la mission constitutionnelle du Parlement de contrôle de l'action du Gouvernement et d'évaluation des politiques publiques, votre commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et votre commission des lois ont décidé, au mois de janvier 2018, de créer un groupe de travail commun et pluraliste sur la sécurité routière.

Composé de M. Michel Raison (Haute-Saône - Les Républicains), Mme Michèle Vullien (Rhône - App. Union Centriste) et M. Jean-Luc Fichet (Finistère - Socialiste et républicain), le groupe de travail a été chargé d'évaluer, sans *a priori*, l'utilité et l'efficacité pour la lutte contre l'insécurité routière du plan annoncé par le Gouvernement, et notamment de la mesure de réduction à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central.

Dans un délai contraint lié au souhait de rendre ses conclusions en temps utile, c'est-à-dire avant la publication du décret de mise en œuvre de cette mesure, le groupe de travail a organisé une série d'auditions afin d'entendre l'ensemble des parties prenantes : principaux acteurs de la sécurité routière, représentants d'élus locaux, usagers de la route... Au total, 47 personnes ont été entendues, à l'occasion de 17 auditions et tables rondes.

Le groupe de travail a, en parallèle, ouvert sur le site du Sénat un espace participatif afin d'associer à sa réflexion l'ensemble de la société civile. Il a ainsi reçu, au total, plus de 23 000 contributions en quelques semaines.

Le présent rapport, établi sur la base des informations recueillies dans ce cadre, présente les constats et recommandations du groupe de travail.

¹ 14^{ème} Baromètre AXA Prévention du comportement des Français au volant, 10 avril 2018.

I. LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE NOUVELLE IMPULSION AFFAIBLIE PAR L'ANNONCE BRUTALE D'UNE MESURE DE LIMITATION DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE

Après avoir enregistré des résultats significatifs entre 1970 et 2010, la politique de lutte contre l'insécurité routière a marqué le pas au cours de la décennie actuelle, ce qui a conduit le Gouvernement d'Édouard Philippe à vouloir lui donner une nouvelle impulsion avec l'annonce, le 9 janvier 2018, d'un nouveau plan de 18 mesures.

A. DES RÉSULTATS PROBANTS ENTRE 1970 ET 2010, GRÂCE À DES POLITIQUES PUBLIQUES VOLONTARISTES

1. Les années 1970, 1980 et 1990 : les premières mesures et les premiers résultats

Au **début des années 1970**, le **nombre annuel de morts** sur les routes est régulièrement supérieur à **17 000**, atteignant un record de 18 034 personnes tuées en 1972.

La création du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), le 5 juillet 1972, marque une véritable prise de conscience de la nécessité de lutter contre ce fléau et le début d'une politique publique structurée en la matière.

D'importantes mesures visant à réduire l'insécurité routière, le nombre et la gravité des accidents de la route sont adoptées au cours des années 1970, puis tout au long des années 1980 et 1990 : fixation de seuils de taux d'alcool dans le sang, limitation des vitesses maximales autorisées (limitation, en 1974, à 130 km/h sur les autoroutes, 110 km/h sur les voies expresses à 2 x 2 voies et 90 km/h sur les routes¹ puis, en 1990, à 50 km/h en agglomération, avec des possibilités de modulation à 30 km/h et à 70 km/h dans certaines zones), port obligatoire de la ceinture pour les automobilistes et du casque pour les conducteurs de deux-roues motorisés (1973), création du système de bonus-malus sur les primes d'assurances, instauration du contrôle technique obligatoire des véhicules (1985) et du permis à point (1992), durcissement des sanctions pour certaines infractions routières, etc.

¹ Ces vitesses maximales autorisées ont été mises en œuvre en deux temps : en mars 1974, la vitesse a été limitée à 140 km/h sur les autoroutes, à 120 km/h sur les routes à chaussées séparées et à 90 km/h sur les autres routes. Les seuils ont été abaissés en novembre 1974 aux niveaux actuellement en vigueur.

Les résultats sont significatifs puisque le nombre de morts sur les routes passe sous la barre des **8 000 en 1997**, avant de connaître une première stagnation, en dépit de l'adoption de nouvelles mesures comme la création d'un Conseil national de la sécurité routière en octobre 2000 ou l'adoption de la loi n° 99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs, dite loi « Gaysot ».

2. Le quinquennat de Jacques Chirac (2002-2007) : l'un des grands chantiers, des résultats probants et spectaculaires

En 2002 une nouvelle étape est franchie, lorsque le Président de la République nouvellement réélu, Jacques Chirac, en fait l'un des grands chantiers de son quinquennat.

Après l'organisation des **premiers États généraux de la sécurité routière** le 17 novembre 2002, d'importantes mesures sont prises, avec pour point d'orgue la **loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière**. Ce texte, en renforçant les contrôles et les sanctions, et notamment en permettant le déploiement de radars fixes ainsi que l'automatisation des sanctions et du traitement des infractions, donne sa réelle efficacité dissuasive au permis à points institué dès 1992. La vitesse moyenne des véhicules diminue de plus de 10 km/h sur l'ensemble du réseau routier français entre 2003 et 2012.

En parallèle, la réglementation encadrant la formation des conducteurs évolue : être titulaire de l'attestation scolaire de sécurité routière devient obligatoire pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire. Pour les nouveaux conducteurs, un permis probatoire est instauré, avec un capital de seulement six points pour une durée de trois ans. Les fautifs peuvent se voir imposer des stages de sensibilisation à la sécurité routière et pour les récidivistes, les sanctions sont aggravées.

Les **résultats** sont **probants**, et même spectaculaires, puisque la mortalité sur les routes diminue pratiquement de moitié entre 2000 et 2010, avec un peu moins **de 4 000 morts en 2010 contre 7 720 en 2001**, permettant à la France d'atteindre l'objectif ambitieux fixé par l'Union européenne de diviser par deux le nombre de personnes tuées sur les routes entre 2001 et 2010.

B. LA NÉCESSITÉ D'UNE NOUVELLE IMPULSION APRÈS DES RÉSULTATS DÉCEVANTS DEPUIS 2010

1. Une période de stagnation, en dépit de nouvelles mesures, suivie d'une hausse récente de l'insécurité routière

De **nouvelles mesures** de lutte contre l'insécurité routière sont prises à la fin des années 2000 et au début des années 2010.

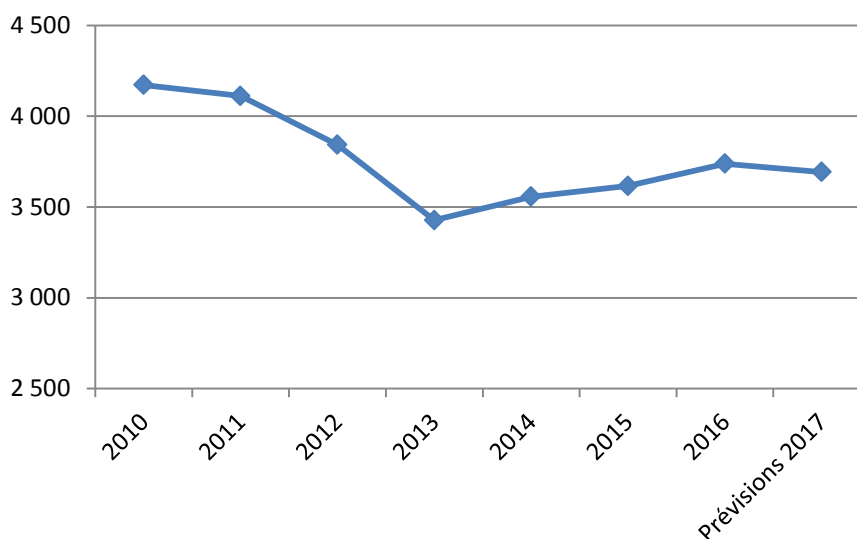
Sous le **quinquennat de Nicolas Sarkozy**, qui a fixé, dès 2007, un objectif de moins de 3 000 tués sur les routes à horizon 2012, une **série de mesures nouvelles** sont mises en œuvre, parmi lesquelles le renforcement des contrôles routiers grâce à l'augmentation du nombre de radars, l'interdiction des avertisseurs sonores de radars, l'installation des premiers dispositifs de contrôles de franchissement des feux rouges ou encore l'aménagement de zones de situations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones 30, etc.). La **loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, dite « LOPPSI 2 »**, qui incluait un volet conséquent en matière de sécurité routière, a par ailleurs durci significativement les sanctions applicables en cas d'infractions au code de la route, notamment en cas de récidive, en prévoyant une peine complémentaire de confiscation de véhicules, renforcé les contrôles d'alcoolémie et rendu obligatoire la fourniture à titre gratuit de dispositifs de dépistage de l'alcoolémie dans les débits de boissons ouverts après 2 heures du matin.

Le 27 novembre 2012, Manuel Valls, ministre de l'intérieur, se fixe comme objectif de faire passer sous la barre des 2000 le nombre de morts par an sur les routes de France d'ici 2020. Un **nouveau plan de lutte contre l'insécurité routière est annoncé, le 26 janvier 2015, par Bernard Cazeneuve**, ministre de l'intérieur. Parmi les 26 mesures qu'il comprend peuvent notamment être cités l'abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices, la possibilité pour les maires d'abaisser la vitesse sur de grandes parties, voire sur la totalité de l'agglomération (et non plus uniquement dans quelques rues), pour réduire le nombre et la gravité des collisions, la modernisation du parc des 4 200 radars afin de mieux lutter encore contre la vitesse excessive ou inadaptée sur les routes ou encore la mise en place d'une observation sur certains tronçons de route à double sens identifiés comme particulièrement accidentogènes, de l'impact d'une diminution de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h.

Pourtant, alors que la France a connu une baisse régulière du nombre de personnes tuées sur les routes depuis le début des années 1970, la tendance paraît s'être inversée depuis 2013, les **chiffres de l'insécurité routière ayant connu une légère hausse au cours des dernières années**.

Selon les données publiées par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), organisme placé sous l'autorité du délégué interministériel à la sécurité routière, la mortalité routière, qui avait atteint son plus bas niveau en 2013 avec 3 427 personnes décédées¹, a de nouveau augmenté au cours des dernières années, atteignant 3 738 personnes tuées en 2016, soit une hausse d'environ 9 % en trois ans. Selon les données provisoires communiquées, le nombre de personnes décédées sur les routes en 2017 s'élèverait à 3 693, soit une légère baisse par rapport à l'année précédente.

*Évolution de la mortalité routière annuelle depuis 2010
(nombre de personnes tuées)*

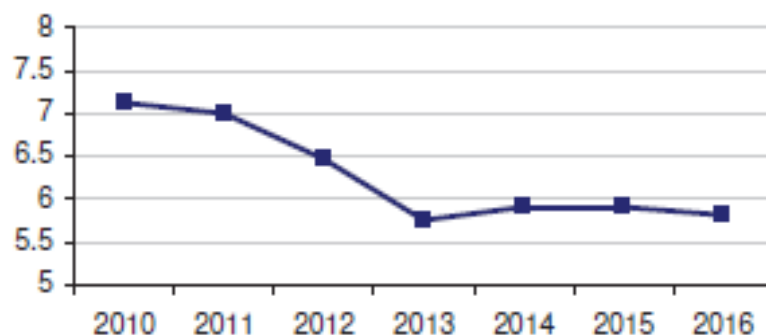


Source : Groupe de travail sur la sécurité routière du Sénat à partir des données des bilans annuels de l'accidentalité de l'ONISR

Le même constat peut être dressé si l'on s'intéresse à l'évolution du **nombre de personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus**, mesure qui a le mérite de permettre une comparaison plus fiable, dans le temps et à périmètre égal, de la mortalité routière.

¹ Les statistiques de la mortalité routière incluent les personnes décédées, dans le cadre d'un accident de la route, sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident.

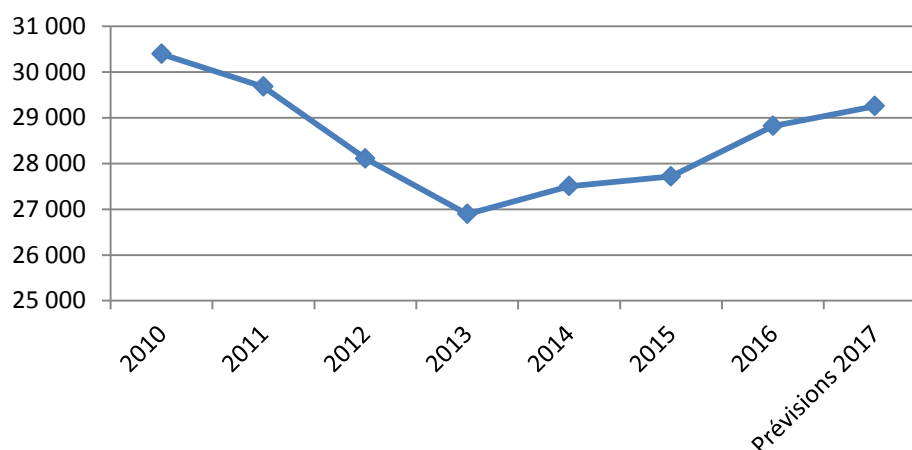
*Évolution du nombre annuel de personnes tuées
par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules
(en France métropolitaine)*



Source : ONISR - Bilan annuel de l'accidentalité de l'année 2016

Enfin, l'inversion de la courbe de l'insécurité routière s'observe s'agissant du **nombre de blessés graves** au cours d'un accident de la route. Ainsi, alors qu'il avait atteint son minimum historique en 2013 (26 895 personnes), le nombre de blessés hospitalisés¹ à la suite d'un accident de la route a atteint 28 817 en 2016, soit une augmentation d'environ 7 % en trois ans, en données brutes.

*Evolution du nombre de blessés
hospitalisés depuis 2010*

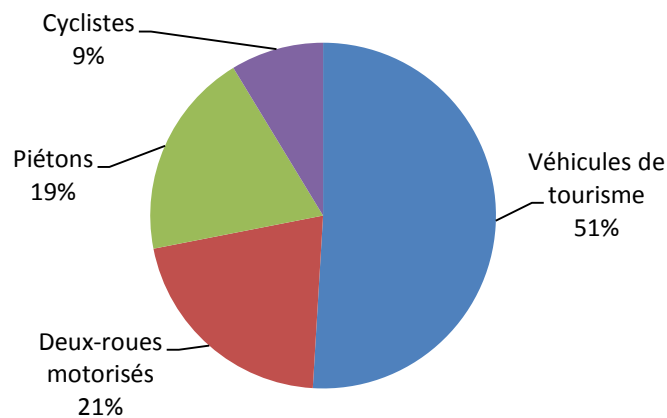


Source : Groupe de travail sur la sécurité routière du Sénat à partir des données des bilans annuels de l'accidentalité de l'ONISR

S'agissant de la répartition par catégories d'usagers de la route, la mortalité routière a, en 2016, principalement concerné les usagers des véhicules de tourisme, qui représentent 51 % des personnes décédées sur les routes. 21 % des décès concernent les usagers des deux-roues motorisés (motocyclistes et cyclomotoristes), 19,4 % les piétons, 8,7 % les cyclistes.

¹ Les blessés hospitalisés correspondent aux victimes d'accidents de la route hospitalisés pour une durée supérieure à 24 heures.

*Répartition du nombre de personnes tuées
par catégories d'usagers (en 2016)*



Source : Groupe de travail sur la sécurité routière du Sénat à partir des données des bilans annuels de l'accidentalité de l'ONISR

Enfin, **la mortalité routière varie selon les réseaux routiers concernés**. Si 29 % des personnes tuées sur les routes en 2016 l'ont été en agglomération, plus des deux tiers des accidents mortels surviennent sur des routes situées hors agglomération, dont 8 % sur les autoroutes et 63 % sur les routes du réseau secondaire. Parmi ceux-ci, une large part – 55 % en 2016 – se produit sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central.

2. Des facteurs multiples, une causalité difficile à déterminer

La détermination de la causalité des accidents corporels, pourtant essentielle à la définition d'une politique de sécurité routière ciblée et efficace, n'est pas chose aisée.

Les statistiques relatives aux accidents corporels sont en effet alimentées par le fichier national des données issues des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (données BAAC), eux-mêmes renseignés par les forces de l'ordre lors de la constatation des accidents. Or, l'identification de la cause d'un accident peut se révéler complexe pour les forces de l'ordre qui arrivent sur le lieu où il s'est produit. Cette situation emporte deux conséquences. D'une part, dans presque un cas sur dix, la cause des accidents mortels demeure indéterminée. D'autre part, certains facteurs accidentogènes, comme la vitesse, **sont parfois identifiés par défaut**, ce qui nuit nécessairement à la fiabilité des données produites.

Au demeurant, un accident peut trouver son origine dans la combinaison de plusieurs facteurs, sans qu'il soit aisé de déterminer, dans chaque cas, celui qui a prévalu. Malgré ces difficultés, les statistiques établies par l'ONISR permettent de disposer d'une vision d'ensemble des principaux facteurs intervenant dans les accidents mortels.

En 2016, la pratique d'une **vitesse excessive ou inadaptée** aux circonstances demeure, comme les années précédentes, la principale cause d'accidents mortels. Elle est ainsi citée dans 31 % des cas à titre de cause principale.

Le poids de la vitesse dans l'accidentalité

Dès lors qu'un véhicule est en mouvement, la vitesse en tant que telle est toujours impliquée dans un accident de la route, mortel ou non, et ce quelle qu'en soit l'origine. Dans le cadre de l'étude des accidents corporels, ce qui est donc considéré comme facteur d'accident est donc la pratique d'une **vitesse excessive ou d'une vitesse inadaptée aux circonstances**.

L'impact de la vitesse sur l'accidentalité est double.

Une vitesse inadaptée constitue tout d'abord un **facteur déclencheur** des accidents. Elle influe en effet sur le risque de survenance d'un accident, dans la mesure où elle augmente la distance parcourue par le véhicule pendant le temps de réaction du conducteur ainsi que la distance de freinage. L'attention du conducteur et sa capacité de détection et de réaction au danger seraient par ailleurs moindres dans le cas d'une vitesse pratiquée élevée.

Par ailleurs, la vitesse constitue un **facteur aggravant** des accidents. La sévérité d'un accident et de ses conséquences augmente avec la vitesse, dans la mesure où l'énergie dégagée au moment d'un impact est d'autant plus importante que la vitesse du véhicule est élevée.

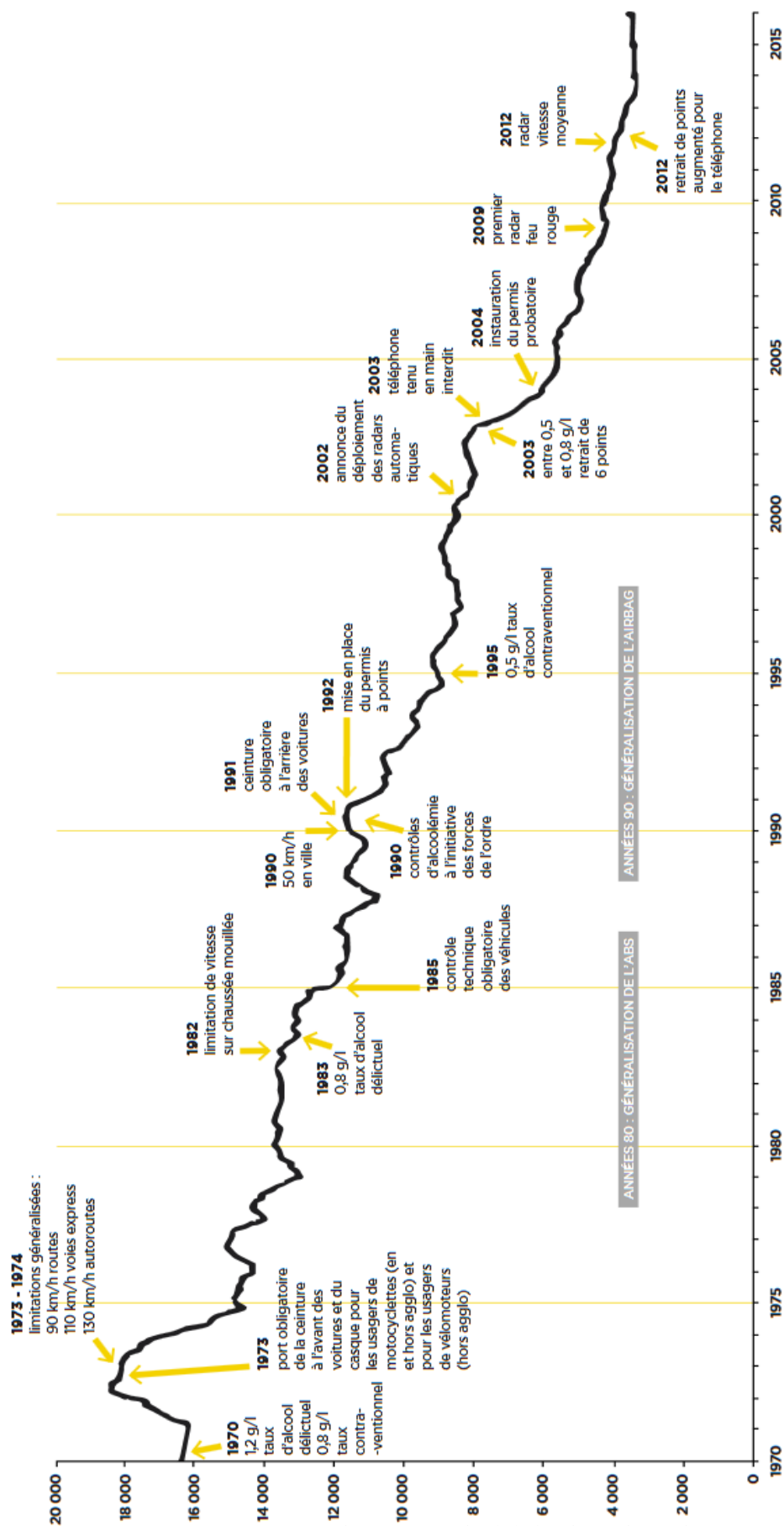
Plusieurs études épidémiologiques, principalement conduites dans les années 1970-1980 ont porté sur la relation entre vitesse et accidentalité.

La plus connue, réalisée par Göran Nilsson dans les années 1980, conclut à un impact significatif de la vitesse sur le risque d'accident et sa sévérité. Selon le modèle qu'il a dégagé de ses études, Göran Nilsson estime ainsi qu'une variation de la vitesse pratiquée de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %.

Les **conduites addictives** sont également à l'origine d'une part significative des accidents mortels. Ainsi, l'alcool et les stupéfiants sont cités, en 2016, comme la cause principale respectivement de 19 % et 9 % des accidents mortels. 29 % des décès routiers seraient par ailleurs intervenus alors qu'au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcoolémie dépassant le taux légal, et 22 % alors qu'un des conducteurs aurait été testé positif aux stupéfiants.

Au-delà de ces deux principaux facteurs, une part non négligeable des accidents corporels serait liée au **non-respect des autres règles de circulation**. Ainsi, 13 % des accidents mortels constatés en 2016 seraient liés à un **refus de priorité**, 4 % à un **dépassement dangereux** et 2 % à une **conduite à contresens**. Enfin, parmi les autres facteurs cités à titre de cause principale des accidents mortels se trouvent l'inattention du conducteur (8 %), des raisons médicales, notamment un malaise (4 %), la somnolence ou la fatigue (3 %) et l'usage du téléphone (1 %).

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2016



Source : Comité interministériel de la sécurité routière – Dossier de presse du mardi 9 janvier 2018

¹ Outre l'effet des mesures figurant sur ce graphique, la baisse de la mortalité s'explique également par l'amélioration des caractéristiques techniques des véhicules, de la formation initiale des conducteurs ainsi que par l'amélioration des infrastructures routières.

C. L'ANNONCE, LE 9 JANVIER 2018, D'UN NOUVEAU PLAN DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour répondre à la stagnation de la mortalité routière constatée au cours des trois dernières années, le Premier ministre, après avoir réuni le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), a engagé, le 9 janvier dernier, une rénovation de la politique de la sécurité routière et annoncé **la mise en œuvre de 18 nouvelles mesures**, réparties selon trois axes :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- la protection de l'ensemble des usagers de la route ;
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

S'appuyant sur les évolutions récentes de l'accidentalité en France et sur l'étude de ses principaux facteurs, le plan annoncé répond, selon le délégué interministériel à la sécurité routière lors de son audition devant vos commissions, à un « *besoin de rupture* », nécessaire pour impulser une nouvelle dynamique à la baisse de la mortalité routière et espérer atteindre **l'objectif de passer sous le seuil des 2 000 morts d'ici 2020** que s'est fixé le Gouvernement.

1. 18 mesures pour faire baisser la mortalité routière

Le plan présenté par le Gouvernement s'attache en premier lieu à **renforcer le volet préventif de la politique de sécurité routière**. Outre une multiplication des actions de prévention à destination de l'ensemble de la population, qu'il s'agisse des jeunes, des étudiants ou des seniors, le plan prévoit de développer les partenariats extérieurs, avec les entreprises, les partenaires sociaux, les organismes de protection sociale complémentaire, de manière à favoriser un engagement de l'ensemble de la société civile en faveur de la sécurité routière.

Plusieurs mesures visent par ailleurs à assurer une **meilleure protection des populations** les plus exposées au risque routier. Il s'agit, en premier lieu, de mieux protéger les piétons, en assurant leur plus grande visibilité sur la voirie, notamment par le biais d'aménagement des infrastructures, et en renforçant les sanctions à l'égard des conducteurs ne respectant pas les règles de priorité fixées par le code de la route. Un autre volet du plan vise par ailleurs à mieux protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés, principalement en les incitant à l'usage des équipements de protection et en modernisant les modalités du permis de conduire.

Au-delà de ces deux volets, **l'essentiel du plan annoncé par le Gouvernement entend agir sur les principaux facteurs d'accidentalité**, qu'il s'agisse de la vitesse, de l'alcool, des stupéfiants ou encore de l'usage du

téléphone. Les mesures prévues à cet effet sont variées, mais consistent, pour l'essentiel, soit à durcir la réglementation existante, soit à renforcer les sanctions à l'égard des contrevenants aux dispositions du code de la route.

L'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) sur les routes du réseau secondaire avec une circulation dans les deux sens et sans séparateur central de 90 km/h à 80 km/h constitue sans doute la **mesure la plus clivante**. Toutefois, selon le Gouvernement, une telle mesure pourrait permettre de sauver de 300 à 400 vies par an. Généralisée à l'ensemble des quelque 400 000 kilomètres du réseau secondaire français, elle entrerait en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2018, soit six mois plus tôt que l'ensemble des autres mesures du plan, dont l'entrée en vigueur est prévue pour le début de l'année 2019. Une clause de rendez-vous au 1^{er} juillet 2020 est prévue afin d'étudier l'impact qu'aura eu cette mesure sur l'accidentalité.

Parmi les autres mesures figure le **renforcement des sanctions pour les auteurs d'infractions graves au code de la route** (conduite sans permis, usage de stupéfiants, conduite avec un taux d'alcool supérieur délictuel), qui se verront privés immédiatement de la libre disposition de leur véhicule, pour une durée de sept jours.

Sera également plus durement sanctionné l'**usage du téléphone au volant** : ainsi, en cas de double infraction, c'est-à-dire lorsque seront constatés à la fois l'usage du téléphone au volant et une autre infraction au code de la route, le conducteur pourra faire l'objet d'un retrait de permis immédiat.

Le plan comprend en outre plusieurs mesures visant à **lutter contre l'alcoolémie au volant**, qu'il s'agisse de la diffusion de l'utilisation des éthylotests ou du développement des éthylotests anti-démarrage dans les véhicules.

Enfin, il est prévu d'engager une étude en vue de favoriser le **déploiement de nouvelles technologies** au service de la sécurité routière.

2. Un accueil contrasté

Si la nécessité de donner une nouvelle impulsion à la politique de sécurité routière ne fait pas débat, l'accueil du plan gouvernemental présenté au mois de janvier **a été pour le moins contrasté**.

La majorité des personnes entendues par le groupe de travail s'accorde sur **l'utilité de la plupart des mesures annoncées par le Gouvernement**, qui tendent à traiter les principaux facteurs accidentogènes constatés, qu'il s'agisse du renforcement de la lutte contre l'alcool au volant ou encore de l'usage du téléphone.

Pour l'essentiel, ces mesures, qui paraissent, de l'avis des membres du groupe de travail, aller dans le bon sens, ont toutefois été très largement passées sous silence. Les réactions aux annonces gouvernementales du mois de janvier se sont en effet très largement focalisées sur les difficultés soulevées par la mesure de réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central.

Nombreux sont en effet ceux qui se sont exprimés, au sein de la société civile en premier lieu, mais également parmi les élus locaux, **contre la généralisation d'une telle mesure** dont l'utilité et l'efficacité sont, pour beaucoup, loin d'être certaines.

Tout comme le 14^{ème} Baromètre AXA Prévention du comportement des Français au volant précité, en date du 10 avril 2018, les **résultats de l'espace participatif** ouvert par le groupe de travail sur le site internet du Sénat semblent indiquer que cette mesure fait l'objet d'un rejet au sein de la société civile. Qui plus est, la très forte participation enregistrée – plus de **23 000 réponses** ont été postées en quelques semaines – témoigne de l'importante mobilisation de la population à l'égard de cette mesure.

Cette mobilisation ne préjuge cependant pas de l'efficacité ou de l'inefficacité de cette mesure.

Forts de ce constat, et compte tenu de la durée réduite dont ils disposaient pour conduire leurs travaux, les membres du groupe de travail ont estimé préférable de **centrer leur étude sur l'évaluation de la mesure de réduction de la vitesse maximale autorisée**, afin d'en apprécier tant la pertinence que l'efficacité. Bien qu'ils soient conscients de l'utilité qu'aurait pu avoir une étude plus globale sur la sécurité routière, ils ont en effet souhaité, eu égard au calendrier resserré fixé par le Gouvernement, rendre leurs conclusions, qui sont présentées dans les développements qui suivent, suffisamment en amont, et en tout état de cause avant la publication du décret relatif à la réduction de la vitesse maximale autorisée.

II. UN CONSTAT LARGEMENT PARTAGÉ : LES INSUFFISANCES DE L'EXPÉRIMENTATION DE LA BAISSSE DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE ENTRE 2015 ET 2017

A. LES ORIGINES ET JUSTIFICATIONS DE L'EXPÉRIMENTATION : UN ARBITRAGE ESSENTIELLEMENT POLITIQUE

Dès son installation début 2013, le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a été chargé de proposer une stratégie pour atteindre l'objectif, fixé par le ministre de l'intérieur, de parvenir à moins de 2 000 tués par an sur les routes d'ici à l'année 2020.

À ce titre, en novembre 2013, le comité des experts du CNSR a, parmi quatre mesures principales, préconisé la baisse de la vitesse maximale autorisée (VMA) de 90 km/h à 80 km/h pour les véhicules légers sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central.

Les recommandations du comité des experts du CNSR en 2013

Le comité des experts du CNSR n'est à l'origine ni de l'objectif de réduction de la mortalité (« moins de 2000 tués », accompagné d'un objectif sur le nombre de blessés graves) ni de l'échéance temporelle choisie (2020), points sur la faisabilité, la pertinence ou l'opportunité desquels il ne lui a d'ailleurs pas été demandé de se prononcer. Il s'agissait seulement, pour le comité, de déterminer les meilleurs moyens techniques pour répondre à une commande politique fixée par le ministre de l'intérieur¹ et relayée par le président du CNSR dans sa lettre de mission².

Dans ses travaux³, le comité a d'abord pris en compte la baisse tendancielle estimée de la mortalité jusqu'en 2020 par l'effet naturel d'une politique de sécurité routière constante. Compte tenu du nombre de morts statistiquement prévisibles à cette échéance, il a déterminé à « 700 [le nombre de] vies supplémentaires à épargner entre 2010 et 2020, par des mesures nouvelles et en rupture avec les mesures prises au cours des dernières années », pour atteindre l'objectif recherché.

Parmi plus d'une centaine d'actions possibles présentées au comité, **quatre mesures** ont été isolées comme susceptibles de contribuer significativement et rapidement à l'objectif recherché, dans l'état des connaissances et à condition d'être socialement acceptables.

La principale mesure préconisée consistait à réduire la vitesse maximale autorisée (VMA) de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, pour décaler la distribution des vitesses pratiquées vers des valeurs plus faibles, le comité s'attendant à une baisse effective de la vitesse de l'ordre de 5 km/h.

Deux modalités d'application de cette mesure étaient proposées.

La première option consistait simplement à réduire la vitesse sur l'ensemble du réseau bidirectionnel actuellement limitée à 90 km/h (350 à 400 vies épargnées par an).

¹ « Nous devons réduire par deux le nombre de victimes sur la période 2011-2020. Cet objectif est ambitieux. Mais nous devons l'être. Il consisterait pour notre pays à être en dessous du seuil des 2 000 tués à la fin de cette décennie » (*Allocution de Manuel Valls, ministre de l'intérieur - Conseil national de la sécurité routière - 27 novembre 2012*).

² « Je souhaite que le comité des experts réfléchisse à la stratégie à mettre en place pour atteindre l'objectif fixé par le ministre de l'intérieur de "moins de 2000 tués d'ici à 2020", et un objectif correspondant à venir sur les blessés graves ».

³ Proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre des personnes tuées ou blessées gravement d'ici 2020 (*Comité des experts, rapport final soumis à la séance plénière du CNSR du 29 novembre 2013*).

La seconde option proposait d'appliquer cette mesure à la plus grande partie de ce réseau, des itinéraires pouvant toutefois y faire exception (restant à 90 km/h) à condition d'être identifiés par arrêts spécifiques et sélectionnés selon des critères liés à l'accidentalité au kilomètre de voie et aux caractéristiques de ces infrastructures (210 à 240 vies épargnées par an). Selon le comité : « La première option présente l'avantage d'une plus grande simplicité, la seconde d'une acceptabilité attendue plus large »

Trois autres mesures étaient également retenues :

- réduire la fréquence des alcoolémies non réglementaires (identification des problèmes d'alcool des conducteurs et orientation vers des thérapies brèves ou des soins spécialisés, éthylotest anti-démarrage, ciblage des contrôles aléatoires préventifs) ;

- réduire le risque lié aux obstacles latéraux ;

- renforcer le management de la sécurité routière.

Ces préconisations étaient explicitement présentées comme **complémentaires** et appelant une **application conjointe** : « [aucune] prise isolément ne peut permettre d'espérer une mortalité routière inférieure à 2 000 personnes tuées à l'échéance 2020 [...] Les mettre en œuvre conjointement, et sans délai pour certaines d'entre elles, est la condition pour espérer une telle évolution ».

Se fondant sur les travaux de son comité des experts, la formation plénière du CNSR a recommandé¹ au ministre de l'intérieur, lors de la séance du 16 juin 2014 :

- de réduire la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur le réseau des routes bidirectionnelles sans séparateur central ;

- de favoriser le report du trafic vers le réseau routier où les voies sont séparées par un terre-plein central, limité à 110 km/h, et sur le réseau autoroutier, qui offrent des conditions de sécurité et un taux d'accidentalité meilleurs ;

- de prévoir une période de communication intensive préalablement à l'application effective de la mesure afin d'en assurer la pédagogie et de faciliter l'acceptabilité et le respect par l'ensemble des usagers ;

- et de s'appuyer sur l'avis du comité des experts pour les modalités de mise en œuvre ou d'expérimentation de la mesure.

Le président du CNSR relevait cependant l'absence de consensus entre membres sur la mise en œuvre immédiate d'une telle mesure de façon généralisée et constatait qu'une grande majorité était favorable à une expérimentation. En la matière, le ministre de l'intérieur, M. Bernard Cazeneuve, se déclarait partisan d'une **expérimentation**, sur des axes très accidentogènes, dans la concertation et en suivant l'impact de la mesure.

¹ CNSR, assemblée plénière du 16 juin 2014, Avis sur le projet d'abaissement des vitesses maximales autorisées sur le réseau secondaire. <https://www.conseil-national-securite-routiere.fr/wp-content/uploads/2015/02/2014-06-16-CNSR-MI-avis-VMA.pdf>

B. LA MÉTHODE RETENUE POUR L'EXPÉRIMENTATION : DES AMBITIONS ET UN CHAMP SPATIAL ET TEMPOREL RÉDUITS

Les buts assignés pour l'expérimentation et les tronçons retenus ont été formellement présentés au CNSR lors de sa séance plénière du 11 mai 2015.

Selon le ministre de l'intérieur¹ : « *Un dispositif d'évaluation permettra de suivre, sur ces tronçons, l'évolution du comportement des automobilistes. (...) [Ils] permettront de mesurer (...) les effets d'une telle réduction de vitesse de 90 à 80 km/h. Cette expérimentation sera transparente, honnête, rigoureuse. Et c'est sur cette base que nous pourrons prendre, là où cela sera nécessaire, des décisions qui pourront s'imposer à tous, parce qu'elles seront comprises par tous et parce qu'elles résulteront de données tangibles et non de spéculations ou de pétitions de principe.* »

Les itinéraires et routes concernés ont été sélectionnés par le ministère de l'écologie, du développement et de l'énergie, de concert avec la délégation à la sécurité et à la circulation routières du ministère de l'intérieur, en fonction des informations transmises par les préfets, qui ont échangé avec les parties représentées dans les commissions départementales de sécurité routière.

Trois sections de routes nationales bidirectionnelles sans séparateur central réparties dans quatre départements et totalisant 86 km ont été retenues pour l'expérimentation², qui s'est déroulée sur deux années entre juillet 2015 et juin 2017.

Les principales caractéristiques de l'expérimentation (lieux, périodes et types de mesures)

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a été sollicité par la délégation à la sécurité routière pour réaliser des observations des vitesses pratiquées par les usagers sur les tronçons de l'expérimentation avant et après l'abaissement de la vitesse limite autorisée. Ces observations ont donné lieu à une **étude³, finalisée en décembre 2017.**

1° Répartition géographique des mesures

Trois itinéraires ont été retenus : 18 km sur la RN 7 entre Crozes-Hermitage et Valence dans la Drôme (26), 13 km sur la RN 57 entre Vesoul et Rioz dans la Haute-Saône (70), et 55 km sur la RN 151 entre Auxerre et La Charité-sur-Loire, répartis entre 22 km dans la Nièvre (58) et 33 km dans l'Yonne (89).

¹ Intervention de M. Bernard Cazeneuve devant le Conseil national de la sécurité routière, 11 mai 2015.

² Ainsi qu'un site témoin, non concerné par la baisse de la vitesse maximale autorisée, sur la RN 580 dans le Gard (30).

³ Expérimentation de l'abaissement de la vitesse limite autorisée à 80 km/h – Bilan des observations des vitesses pratiquées (CEREMA)

http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/37745/359532/version/1/file/CEREMA-Route_80_bilan_experimentation.pdf

Plusieurs points de mesure ont été choisis sur chaque itinéraire : 6 points (3 emplacements dans chacun des 2 sens) sur les deux premiers tronçons et 14 points sur le troisième.

2° Étalement dans le temps des campagnes de mesures

Les **sept campagnes** de mesures ont duré **chacune quatre semaines**. Elles se sont échelonnées ainsi : une campagne pour l'état initial (mai-juin 2015), une tous les trimestres la première année (juillet 2015, octobre 2015 et janvier 2016) puis une par semestre la seconde (mai 2016, novembre 2016 et mai 2017).

3° Indicateurs mesurés

Comme l'a souligné le représentant du CEREMA lors de son audition devant le groupe de travail, ses ingénieurs n'ont participé ni aux choix ni à la définition des paramètres de l'expérimentation

La commande visait seulement l'observation de **l'évolution de la vitesse pratiquée** induite par la modification de la vitesse maximale autorisée (**et non l'évolution de l'accidentalité**)¹.

Étaient donc uniquement mesurés la vitesse pratiquée, l'heure de passage et le gabarit de chaque véhicule détecté, ce qui permettait de disposer des indicateurs suivants :

- la vitesse moyenne pratiquée et le taux de dépassement de la vitesse limite autorisée (en distinguant les taux de dépassement de plus de 10 ou 20 km/h) ;
- les types de véhicules (en distinguant véhicules légers et poids-lourds) ;
- le caractère « libre » ou non de ces véhicules (un véhicule « libre » étant un véhicule dont le prédécesseur est suffisamment lointain pour ne pas influencer le choix de la vitesse du conducteur du véhicule suiveur - l'étude retenant un seuil de 4 secondes entre véhicules « libres »).

C. DES RÉSULTATS DE PORTÉE TRÈS LIMITÉE ET CONFORMES AUX ATTENTES

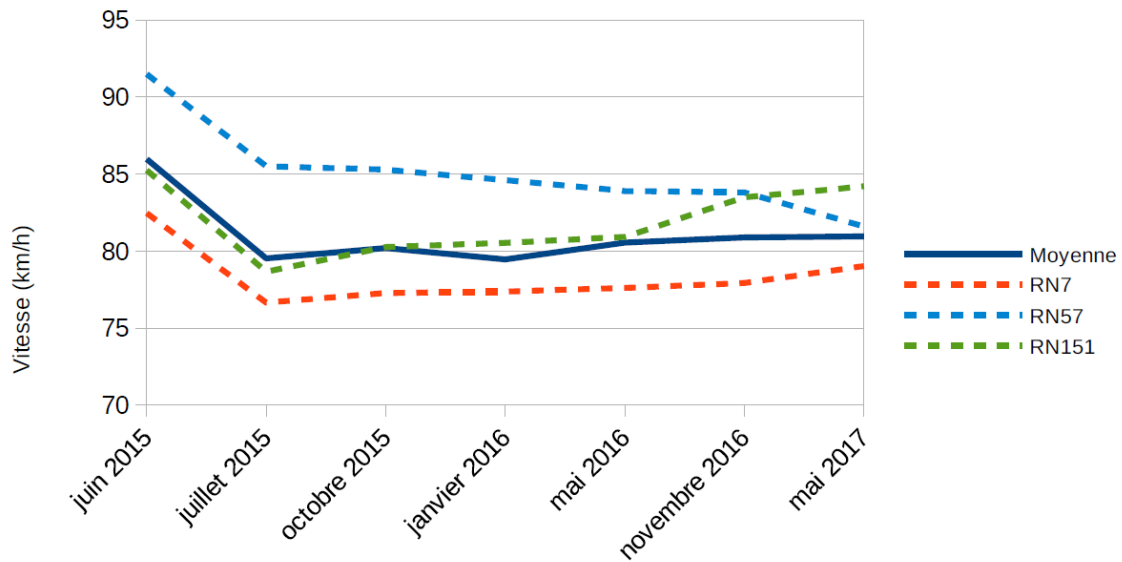
Au terme de leur étude, les chercheurs analysant les données issues de l'expérimentation ont observé :

- **une baisse des vitesses pratiquées, principal effet attendu** ; la baisse de 10 km/h de la vitesse limite autorisée (de 90 km/h à 80 km/h) a ainsi engendré une baisse moyenne des vitesses pratiquées pour tous les véhicules de **4,7 km/h**. Cette baisse, sur tous les tronçons, concerne tous les

¹ Malgré ses demandes répétées, le groupe de travail n'a pas obtenu communication de la lettre de mission du CEREMA.

usagers. Elle est conforme à celle attendue par le comité des experts du CNSR¹ ;

Évolution de la vitesse moyenne des véhicules légers

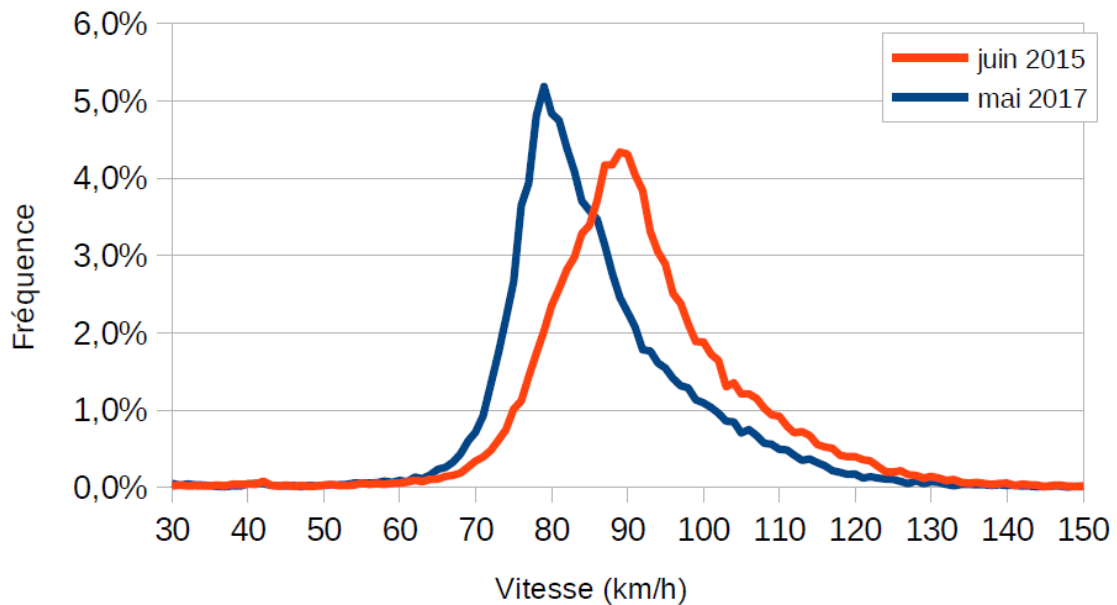


(Source : CEREMA)

- un effet de translation de la **distribution globale des vitesses** mesurées vers les vitesses plus faibles ; ce resserrement confirme l'homogénéisation des vitesses pratiquées et permet de conclure, selon les auteurs, que la baisse des vitesses n'a pas été, dans cette expérimentation, un facteur d'engorgement de la circulation.

¹ « Avec une VMA diminuée de 10 km/h, le modèle résultant des expériences internationales de modifications de vitesse maximale autorisée proposé par [les travaux d'Elvik] situe la réduction de la vitesse moyenne aux alentours de 4 km/h. En France, avec l'application combinée du [contrôle sanction automatisé], on peut considérer que l'abaissement de la vitesse moyenne sera supérieur, et nous retenons l'hypothèse, relativement prudente, d'une réduction effective de la vitesse moyenne de 5 km/h » (Proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre des personnes tuées ou blessées gravement d'ici 2020, Comité des experts, rapport final soumis à la séance plénière du CNSR du 29 novembre 2013).

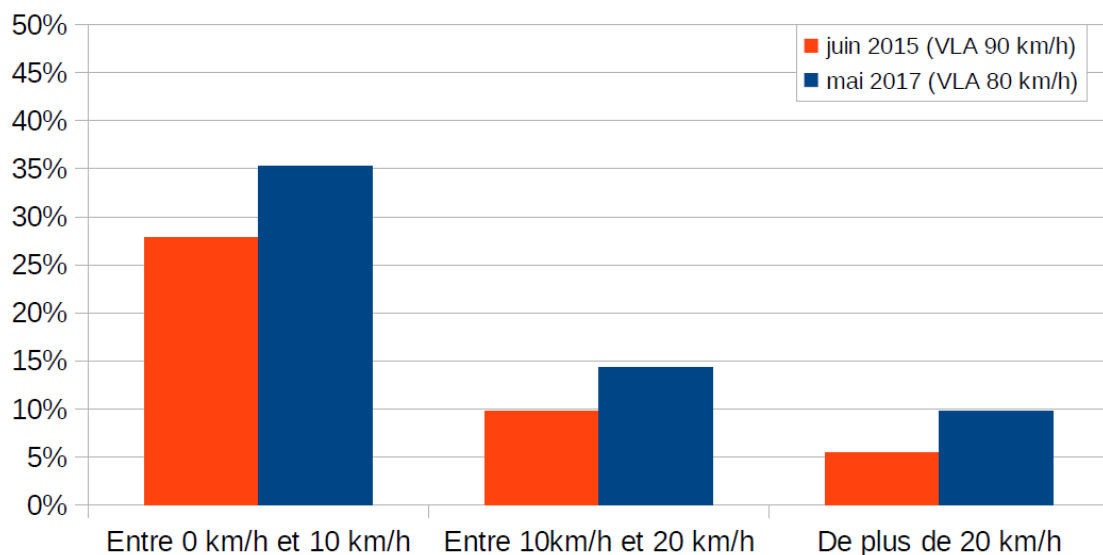
*Évolution de la distribution des vitesses tous véhicules -
exemple du site situé au PR 47+400 sur la RN151*



(Source : CEREMA)

- une augmentation du **taux de dépassement de la vitesse limite autorisée** pour les véhicules légers « libres » ;

*Évolution (pour les véhicules légers libres)
des taux de dépassement de la vitesse limite autorisée*



(Source : CEREMA)

- une absence d'augmentation du nombre ou de la longueur des **pelotons menés par un poids-lourd**.

D. « INUTILE », « INCONCLUSIVE », « OPAQUE » : UNE EXPÉRIMENTATION CRITIQUÉE DE TOUTES PARTS

1. Une expérimentation inconclusive sur l'essentiel car engagée pour de mauvaises raisons

La plupart des personnes entendues par le groupe de travail, quelle que soit d'ailleurs leur position sur l'opportunité de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée, ont souligné le **caractère largement factice des justifications du lancement d'une expérimentation en 2015**.

Rappelant le contexte difficile des travaux du CNSR à l'époque, et les grandes réticences du ministère de l'Intérieur face à une mesure aussi impopulaire, elles y voient surtout **une décision politique d'attente, l'expérimentation étant moins un outil pour tester réellement le lien entre baisse de la vitesse et accidentalité qu'un moyen commode de ne pas trancher et de reporter à plus tard la décision définitive de généraliser la mesure**.

De cette ambiguïté originelle, l'expérimentation menée devait garder plusieurs faiblesses méthodologiques importantes :

- un **objet limité** à la mesure de l'effet de la baisse des vitesses maximales autorisées sur les vitesses pratiquées (alors qu'une littérature scientifique nombreuse existe pour documenter cette relation), sans rechercher à étudier les effets sur l'évolution de l'accidentalité ;

- un **manque d'ambition** dans la commande passée au CEREMA, la faible taille des tronçons (86 km au total) et la durée limitée de l'expérimentation (deux ans) ne permettant pas, en tout état de cause, de disposer de résultats robustes en termes d'accidentalité ;

- des **angles morts et des effets de bords** ; plusieurs personnes entendues ont souligné par exemple que des aménagements d'infrastructures avaient été réalisés sur certains tronçons, voire que des radars supplémentaires y avaient été installés ou que des travaux réalisés pendant l'expérimentation avaient affecté la circulation, sans que ces éléments aient apparemment été pris en compte par l'expérimentation ;

- une **multiplicité de paramètres non testés** ; outre l'absence de mesure des effets sur l'accidentalité, l'expérimentation ne permet pas de tirer de conclusions concernant l'impact sur les temps de parcours, sur la consommation de carburants, ni d'étudier systématiquement les reports de trafic ou de prendre en compte spécifiquement certains types de véhicules (deux-roues, petits poids-lourds et utilitaires).

Le caractère inconclusif de cette expérimentation est confirmé par le fait que, dans sa réponse au courrier qui lui avait été envoyé en décembre 2017 par plusieurs parlementaires afin d'obtenir des précisions sur celle-ci, le Premier ministre avait lui-même indiqué que « *le Gouvernement n'a*

pas souhaité utiliser ces résultats dans le cadre des consultations actuelles » concernant la prise de décision de réduire la vitesse maximale autorisée à 80 km/h.

2. Un manque regrettable de transparence des bilans de l'expérimentation

De nombreux parlementaires, journalistes et élus locaux se sont émus à la fin de l'année 2017 de l'opacité entourant les travaux du CEREMA et du manque de transparence de la délégation à la sécurité routière concernant une expérimentation qui avait pourtant pris fin depuis près de six mois et dont le bilan était toujours très attendu.

Lors des questions au Gouvernement, dès le 14 décembre 2017 au Sénat¹, puis le 20 décembre 2017 à l'Assemblée nationale², des parlementaires de différentes sensibilités politiques demandèrent communication des résultats de l'expérimentation.

Le conseil départemental de la Haute-Saône, où se trouve un tronçon de 13 km (sur la RN 57 entre Vesoul et Rioz), vota le 18 décembre 2017 une motion *« sollicit[ant] de l'État la publication et l'analyse des résultats de cette expérimentation »*.

Au Sénat, une lettre ouverte cosignée par une cinquantaine de parlementaires de la majorité sénatoriale demanda encore, le 4 janvier 2018, les résultats de l'expérimentation avant d'engager toute généralisation.

Exemple flagrant de ces problèmes de communication et de cette vive incompréhension, même à quelques jours du CISR du 9 janvier 2018 appelé à acter la généralisation de la réduction à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur routes bidirectionnelles, le délégué interministériel à la sécurité routière refusait toujours publiquement de dévoiler le bilan de l'expérimentation³, tout en envoyant pourtant aux préfets un dossier qui en reprenait la synthèse.

Ce manque de communication de la part de l'exécutif était d'autant plus cruellement ressenti par les acteurs de terrain responsables de la prévention routière que le ministre de l'intérieur avait assuré, en mai 2015,

¹ Question d'actualité au Gouvernement n° 0149G de M. Michel Raison (Haute-Saône - Les Républicains) : https://www.senat.fr/seances/s201712/s20171214/s20171214007.html#cribkmk_questionactualite_434379

² Question au Gouvernement n° 449 de Mme Barbara Bessot Ballot (La République en Marche - Haute-Saône) : <http://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-449QG.htm>

³ Intervention vendredi 5 janvier 2018 sur France Inter (Le Téléphone sonne : « Faut-il abaisser la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires sans séparateur central ? »)

en annonçant l'expérimentation devant le CNSR, que celle-ci serait « *transparente, honnête, rigoureuse* ».

La situation ne fut débloquée qu'après l'intervention des présidents de la commission des lois et de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat qui, d'abord dans un courrier commun adressé au Premier ministre, puis lors de l'audition publique au Sénat du délégué interministériel à la sécurité routière, le 24 janvier 2018, exigèrent et obtinrent enfin communication des résultats de l'expérimentation établis par le CEREMA.

3. Des tentatives *a posteriori* d'enrichissement du débat utiles mais tardives : la providentielle sortie d'études sur l'accidentologie et le coût socio-économique

Confronté ainsi à des critiques nombreuses¹ regrettant que ni le paramétrage de l'expérimentation ni la commande de mesures au CEREMA n'aient permis de tirer des conclusions transparentes sur l'accidentalité, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), a réalisé en février 2018 une **étude statistique pour établir, *a posteriori*, un bilan de l'accidentalité.**

Cette étude, difficilement obtenue par le groupe de travail, lui a été transmise en mars, lors de l'audition des représentants de l'ONISR.

Cette étude² porte sur les trois tronçons concernés par l'expérimentation – seulement les portions dont la vitesse a été abaissée à 80 km/h, hors zones en agglomération – et compare l'accidentalité pendant la durée de l'expérimentation à celle, sur ce même réseau, avant l'expérimentation (sur une période antérieure de cinq ans, durée de référence généralement admise comme préalable à toute robustesse statistique en la matière).

Selon la synthèse de ses conclusions : « *En rapportant le bilan en moyenne annuelle, il apparaît que l'accidentalité sur les sections concernées a baissé durant l'expérimentation : entre 2010 et 2014, on observait 11,4 accidents corporels en moyenne par an contre 9 durant l'expérimentation. Néanmoins, les nombres*

¹ Voir par exemple la démarche de l'association 40 millions d'automobilistes, qui « face au refus persistant du Gouvernement d'Édouard Philippe de fournir ces données [d'accidentalité] a entrepris de réaliser elle-même le recensement des accidents survenus sur les routes de l'expérimentation » :

<https://www.40millionsdautomobilistes.com/wp-content/uploads/2018/02/Bilan-experimentation-80.pdf>

² ONISR – Expérimentation de la baisse de la VMA à 80 km/h – Bilan de l'accidentalité (février 2018)
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/37917/361392/version/2/file/Exp%C3%A9rimentation+80+-+Bilan+de+l%27accidentalit%C3%A9+-+ONISR.pdf>

d'accidents considérés étant peu élevés, cette baisse n'est pas statistiquement significative. »

**Bilan général et décomposition par tronçons de l'accidentalité
sur les itinéraires expérimentant la baisse de la valeur maximale autorisée
de la vitesse à 80 km/h**

	Route (Département)	Accidents	dont acc. mortels	dont acc. graves**	Tués	Blessés	dont BH***
2010 - 2014	RN7 (Drôme)	24	1	15	1	46	21
	RN57 (Haute-Saône)	8	2	7	2	11	8
	RN151 (Yonne)	21	5	17	7	26	19
	RN151 (Nièvre)	4	2	4	2	8	6
	Ensemble	57	10	43	12	91	54
	Equivalent sur 2 ans	23	4	17	5	36	22
juil. 2015 - juin 2017*	RN7 (Drôme)	9	1	6	1	23	7
	RN57 (Haute-Saône)	4	1	3	1	10	4
	RN151 (Yonne)	4	1	4	1	9	7
	RN151 (Nièvre)	1	0	0	0	1	0
	Ensemble	18	3	13	3	43	18

* Données 2017 provisoires

** Accidents ayant causé au moins un mort ou un blessé hospitalisé

*** Blessés hospitalisés

(Source : ONISR)

Enfin, les membres du groupe de travail ont pris connaissance tardivement, mais avec intérêt, de l'**analyse coûts-bénéfices**¹ rendue publique fin **mars 2018** par le **Commissariat général au développement durable** (CGDD) en fonction de **différents scénarios de réduction des vitesses maximales autorisées** en France sur trois types de réseaux (autoroutes, routes nationales et départementales, milieu urbain) et portant sur l'ensemble des coûts, à la fois marchands et non marchands (perte de temps, accidentalité, consommation de carburant, coût d'installation des nouveaux panneaux de limitation de vitesse, émissions de CO₂, pollution locale, bruit, coût d'opportunité des fonds publics) rapporté, en euros, à une période d'un an.

Aux termes de la synthèse de cette étude : « Pour tous les réseaux, il apparaît que deux effets sont prépondérants dans le bilan socio-économique : la réduction de l'accidentalité (+) et la perte de temps subie par les usagers (-). Globalement, le second fait plus que compenser le premier, si bien que le bilan est légèrement négatif ou nul.

« L'abaissement des VMA de 10 km/h sur l'ensemble des réseaux de routes nationales et départementales a un bilan socio-économique négatif de l'ordre de - 160 M€. (...) Un sous-scénario a été étudié : la réduction des VMA sur le réseau routier national et départemental constitué de chaussées uniques bidirectionnelles. (...) L'abaissement des VMA de 10 km/h sur le réseau routier bidirectionnel présente un bilan positif de l'ordre de 230 M€ dû essentiellement à la

¹ CGDD – Réduction des vitesses sur les routes – Analyse coûts bénéfiques (mars 2018)
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20R%C3%A9duction%20des%20vitesses%20sur%20les%20routes.pdf>

réduction de l'accidentalité. C'est sur ce périmètre qu'une mesure de réduction des VMA a le plus de sens. »

III. LES PRÉCONISATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL : UNE RÉDUCTION DE LA VITESSE LIMITE À 80 KM/H DÉCENTRALISÉE ET CIBLÉE SUR LES ROUTES ACCIDENTOGÈNES

A. UN POUVOIR DE POLICE DE LA CIRCULATION PARTAGÉ ENTRE LES PRÉSIDENTS DE DÉPARTEMENT, LES MAIRES ET LES PRÉFETS

Le réseau routier français, **d'une longueur totale de plus d'un million de kilomètres**, se compose de 11 560 kilomètres d'autoroutes, de 9 645 kilomètres de routes nationales, de 378 973 kilomètres de routes départementales et de 673 290 kilomètres de routes communales¹. La réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, applicable aux routes nationales et départementales, **concernerait une part substantielle du réseau routier** d'environ 400 000 kilomètres.

Le code de la route définit les **prescriptions générales en matière de limitation de vitesses**. Son article R. 413-2 dispose ainsi que la vitesse des véhicules est limitée, hors agglomération², à 90 km/h sur les routes nationales et départementales, en dehors des routes à deux voies séparées par un terre-plein central.

Article R. 413-2 du code de la route

I. - **Hors agglomération**, la vitesse des véhicules est limitée à :

1° 130 km/h sur les autoroutes ;

2° 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

3° 90 km/h sur les autres routes.

II. - **En cas de pluie ou d'autres précipitations**, ces vitesses maximales sont abaissées à :

1° 110 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 130 km/h ;

2° 100 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

3° 80 km/h sur les autres routes.

¹ Rapport d'information n° 458 (2016-2017) de M. Hervé MAUREY, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, « Infrastructures routières et autoroutières: un réseau en danger », mars 2017. Ce rapport est consultable à l'adresse suivante : <https://www.senat.fr/notice-rapport/2016/r16-458-notice.html>.

² Au titre de l'article R. 110-2 du code de la route, constitue une agglomération un « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ».

Ces vitesses maximales autorisées **peuvent faire l'objet de modulations** :

- **à la hausse, dans les cas prévus explicitement par le code de la route.** L'article R. 413-3 de ce code prévoit ainsi la possibilité pour l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation de relever à 70 km/h la vitesse limite des véhicules en agglomération, normalement fixée à 50 km/h, « sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés » ;

- **à la baisse, par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation.** L'article R. 411-8 du code de la route prévoit en effet la possibilité pour les autorités de police de « prescrire, dans la limite de leur pouvoir, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige ». Cette faculté de prendre des mesures plus restrictives par rapport aux règles générales du code de la route s'applique notamment aux limitations des vitesses autorisées¹.

Sur les routes nationales et départementales, le pouvoir de police de la circulation routière, et donc de modulation à la baisse des vitesses maximales autorisées, relève d'une **compétence partagée entre plusieurs autorités** :

- **le président du conseil départemental** exerce la police de la circulation sur les routes départementales situées hors agglomération, à l'exception des routes classées à grande circulation² ;

- **le maire** exercent la police de la circulation sur les routes nationales et départementales situées à l'intérieur des agglomérations³, à l'exception des routes à grande circulation⁴ ;

- **le préfet de département** exerce la police de la circulation sur les routes nationales hors agglomération ainsi que sur les routes départementales classées à grande vitesse de circulation⁵ par décret¹. Il dispose également du **pouvoir de se substituer au président du conseil départemental ou au maire** lorsque ceux-ci n'ont pas exercé leurs pouvoirs de police⁶, ou en cas de nécessité publique ou d'urgence.

¹ L'article R. 413-1 du code de la route dispose ainsi que « lorsqu'elles sont plus restrictives, les vitesses maximales édictées par l'autorité investie du pouvoir de police prévalent sur celles autorisées par le présent code ».

² Article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales.

³ Au sein de la métropole de Lyon, le pouvoir de police de la circulation est exercé par le président du conseil de la métropole (article L3642-2 du code général des collectivités territoriales).

⁴ Article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales.

⁵ L'article L. 110-3 du code de la route définit les routes à grande circulation comme « les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ».

⁶ Article R. 411-5 du code de la route.

Sur les routes nationales et sur les routes départementales classées à grande circulation situées en ou hors agglomération, **le président du conseil départemental ou le maire ont également la possibilité de prendre des mesures de police**, comme la réduction des vitesses maximales autorisées, après avis du préfet¹.

Autorités investies du pouvoir de police de limitation des vitesses maximales autorisées sur les routes nationales et départementales

	Routes nationales		Routes départementales	
	<i>Routes hors grande circulation</i>	<i>Routes à grande circulation</i>	<i>Routes hors grande circulation</i>	<i>Routes à grande circulation</i>
Président du conseil départemental	Routes hors agglomération, après avis du préfet	Routes hors agglomération, après avis du préfet	Routes hors agglomération	Routes hors agglomération, après avis du préfet
Maire	Routes en agglomération, après avis du préfet	Routes en agglomération, après avis du préfet	Routes en agglomération, après avis du président du conseil départemental	Routes en agglomération, après avis du préfet
Préfet de département	Routes hors agglomération / Routes en agglomération en cas de carence du maire	Ensemble des routes	Ensemble des routes en cas de carence du président du conseil départemental ou du maire	Ensemble des routes

Source : code de la route

¹ Article R. 411-8 du code de la route. Sur certaines sections de routes à grande circulation, le pouvoir de police peut également être transféré aux maires (article L. 2213-1 du code de la route).

B. POUR UNE DÉCENTRALISATION DE LA DÉCISION DE RÉDUCTION DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES À 80 KM/H AVEC L'ORGANISATION DE CONFÉRENCES DÉPARTEMENTALES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La décision, annoncée par le Premier ministre à l'occasion du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, de réduire de 90 km/h à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central au 1^{er} juillet 2018 **a été annoncée brutalement et sans concertation avec les acteurs concernés**, au premier rang desquels les gestionnaires de voirie et les usagers.

Une telle mesure de réduction généralisée, qui touchera sans discernement la majorité des routes nationales et départementales hors agglomération, **est vécue comme pénalisante par de nombreux territoires enclavés**, pour lesquels la route constitue un moyen de déplacement incontournable. Cette mesure est d'autant plus perçue comme injuste que les services de l'État ont parfois refusé, dans ces territoires, d'aménager les routes nationales afin de les transformer en routes à deux fois deux voies. Elle pose par ailleurs un **problème d'acceptabilité** pour les populations concernées, comme en témoignent les nombreux retours reçus par le groupe de travail sur l'espace participatif ouvert au public, ainsi que sous d'autres formes (courriers, appels, etc.).

La proposition d'instaurer une « **clause de rendez-vous** », au **1^{er} juillet 2020**, afin d'étudier l'impact sur l'accidentalité de la réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h est peu compréhensible : une telle évaluation aurait dû avoir lieu **avant la généralisation de cette mesure à l'ensemble du territoire**, sur la base d'une véritable expérimentation. Par ailleurs, l'évaluation de cet impact serait difficile à réaliser compte tenu de l'entrée en vigueur concomitante des autres mesures du plan, qui auront également un effet sur l'accidentalité.

Plutôt que d'appliquer la réduction de vitesse de manière uniforme, **le groupe de travail propose que cette décision soit décentralisée au niveau des départements**, afin de l'adapter aux réalités des territoires, et qu'y soient associés les acteurs pertinents, afin d'en favoriser l'acceptation.

Une telle décentralisation de la décision **est au demeurant la règle s'agissant de la gestion de la voirie et de la détermination des vitesses maximales autorisées**. Comme il a été rappelé ci-dessus, les présidents de conseil départemental et les maires ont, en tant qu'autorités investies du pouvoir de police de la circulation, compétence pour réduire les vitesses limites sur les routes dont ils ont la gestion.

Cette faculté est d'ailleurs fréquemment utilisée, par exemple pour réduire la vitesse au sein des agglomérations à travers la mise en place de zones de circulation apaisée (zones de rencontre, zones 30), **et a fait la preuve de son efficacité et du sens de responsabilité des élus locaux**.

Zones de rencontre et zones 30

Les articles R. 411-3-1 et R. 411-4 du code de la route prévoient la **possibilité pour les maires**, après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet, de créer et d'aménager :

- des **zones de rencontre**, définies comme « *une section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers* »¹. Au sein de ces zones, les piétons peuvent circuler sur la chaussée, sans y stationner, et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf disposition différente prise par l'autorité de police. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h ;

- des **zones 30**, au sein desquelles la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité de police.

Ces zones **s'accompagnent d'une signalisation particulière** et, généralement, d'aménagements destinés à réduire la vitesse des véhicules y circulant (ralentisseurs, plateaux surélevés, chicanes, revêtements de couleurs différentes, mobilier urbain, etc.).

La mise en place de ces zones **assure un meilleur partage de la route entre usagers** et permet d'améliorer la qualité de vie des usagers et des riverains².

Le groupe de travail souhaite qu'une telle approche soit privilégiée s'agissant de la réduction de la vitesse autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Telle est également la **position exprimée par l'Assemblée des départements de France (ADF)** lors de son audition.

Il propose par conséquent **l'organisation de conférences départementales de la sécurité routière**, co-présidées par les présidents de conseil départemental et les préfets de département, dont le rôle serait **d'identifier les routes ou les tronçons de route accidentogènes** pour lesquels une réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h permettrait de réduire le nombre d'accidents de manière certaine, en fonction des caractéristiques des voies de circulation et de leur environnement.

Afin d'assurer une concertation large de l'ensemble des acteurs concernés, ces **conférences départementales devraient réunir, entre autres**, des représentants des services de l'État en charge de la gestion des routes (directions interdépartementales des routes), des services techniques des départements en charge des routes, d'associations d'usagers de la route et de riverains, d'associations de lutte contre la violence routière, ou encore des représentants des chambres consulaires locales.

¹ Article R. 110-2 du code de la route.

² Lucie Bruyère, « Cinq ans après la mise en place des zones de rencontre, quel bilan ? », in Techni.Cités n° 269, mai 2014.

À cette fin, les conférences départementales **pourraient prendre appui sur les commissions départementales de la sécurité routière (CDSR) existantes** – à condition le cas échéant d’en modifier la composition afin de prévoir une co-présidence assurée par le président de département et d’en élargir les missions.

Les commissions départementales de la sécurité routière (CDSR)

Les commissions départementales de la sécurité routière, prévues aux articles R. 411-10 à R. 411-12 du code de la route, sont consultées :

- **de manière obligatoire** préalablement à toute décision relative à l’organisation de manifestations sportives sur des voies ouvertes à la circulation publique et à l’agrément des gardiens et des installations de fourrière ;

- **de manière facultative** sur tout autre sujet relatif à la sécurité routière **tel que l’harmonisation des limitations de vitesse des véhicules sur les voies ouvertes à la circulation publique** ou la mise en place d’itinéraires de déviation pour les poids lourds.

Elles sont **présidées par les préfets et comprennent** :

- des représentants des services de l’État ;
- des élus départementaux désignés par le conseil départemental ou par le conseil de la métropole de Lyon ;
- des élus communaux désignés par l’association des maires du département ou, à défaut, par le préfet ;
- des représentants des organisations professionnelles et des fédérations sportives ;
- des représentants des associations d’usagers.

Le travail d’identification des routes sur lesquelles appliquer une réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h **pourrait s’appuyer sur les travaux conduits par l’Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)**, qui procède actuellement au recensement des routes nationales et départementales bidirectionnelles sur lesquelles le plus d’accidents mortels interviennent¹.

Il pourrait également **s’inspirer de la démarche entreprise par le département de la Haute-Saône** (voir annexe 1), qui a pris en compte sept paramètres techniques d’analyse² afin d’identifier les routes départementales dont les caractéristiques justifieraient de moduler à la baisse la vitesse autorisée de circulation. Il en ressort que, sur **3 440 kilomètres de routes gérées par le département**, 2 924 kilomètres pourraient faire l’objet d’un abaissement de la vitesse limite à 80 km/h.

¹ Ces chiffres sont en cours de consolidation par l’ONISR au moment de la rédaction de ce rapport.

² Confort dynamique des véhicules (soit leur stabilité sur la route), largeur de la chaussée de la route, concept de « route qui pardonne » (présence de zones de récupération, absence d’obstacles latéraux), distances de visibilité sur les carrefours et les virages, homogénéité de l’itinéraire et nature du trafic circulant sur l’itinéraire.

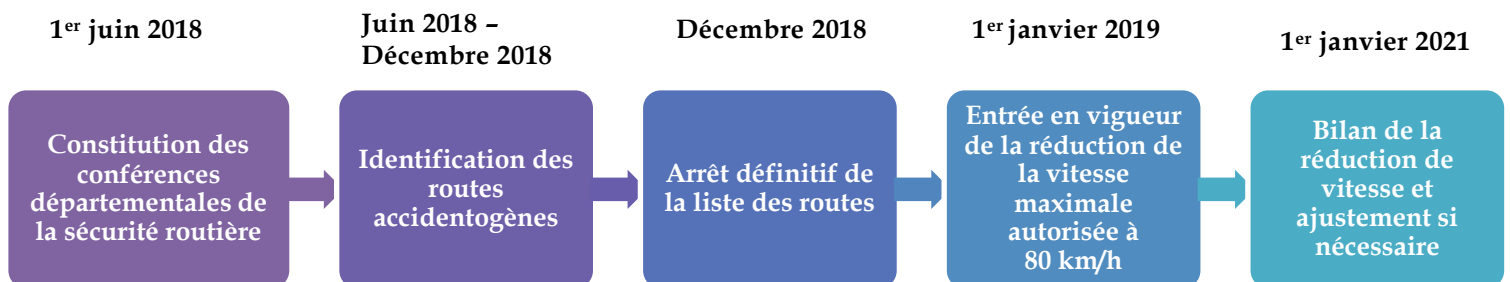
En tout état de cause, dans un souci d'harmonisation des décisions, il serait utile que les services de l'État **définissent les principaux critères devant être retenus dans l'identification des routes accidentogènes des départements**, ainsi que leur pondération.

La **liste définitive des routes ou tronçons de route** sur lesquelles la vitesse serait réduite serait déterminée par un arrêté du président du conseil départemental.

Un **bilan de l'efficacité de la mesure et de ses effets en termes d'accidentalité** serait réalisé deux ans après la mise en œuvre des baisses de vitesses, afin, le cas échéant, d'étendre ou de réduire le nombre de voies limitées à 80 km/h.

Le **calendrier de mise en place des conférences départementales de la sécurité routière** et d'identification des routes nationales et départementales devant être limitées à 80 km/h pourrait être le suivant :

Calendrier de définition des routes nationales et départementales sur lesquelles la vitesse maximale autorisée serait fixée à 80 km/h



Ce calendrier devrait permettre une **mise en œuvre simultanée** de la réduction de la vitesse maximale autorisée avec les autres mesures prévues par le plan gouvernemental.

* * *

La solution proposée par le groupe de travail de décentraliser la décision de réduction de la vitesse maximale autorisée aurait le mérite de **prendre en compte les enjeux de sécurité routière tout en assurant une proportionnalité de la mesure ainsi qu'une concertation large des acteurs concernés** au plan local, deux paramètres qui font défaut à la décision prise par le Gouvernement.

La lutte contre la violence routière est un **combat sans relâche, mais qui ne peut être mené sans y associer les parties prenantes et sans faire œuvre de pédagogie.**

Au cours de leurs auditions, vos rapporteurs ont, à plusieurs reprises, été **alertés sur le risque que les politiques de sécurité routière ne soient vues que sous un angle punitif**, alors qu'elles devraient être conçues de façon à associer le plus grand nombre d'acteurs autour d'un constat partagé, source d'acceptabilité et donc d'efficacité.

L'organisation de conférences départementales de la sécurité routière pourrait à cet égard **contribuer à développer cette culture de la concertation**, qui manque aujourd'hui à la politique de sécurité routière française, et pourrait permettre de sensibiliser les citoyens sur la nécessité de prendre de nouvelles mesures en vue de réduire le nombre d'accidents ainsi que leur gravité.

À cela s'ajoute le **besoin de renforcer la politique de sécurité routière sur deux volets :**

- **sur le volet de la prévention**, d'une part, afin de réduire les comportements à risque qui portent une responsabilité centrale en matière d'accidentalité. L'usage des téléphones portables et technologies au volant constitue notamment une nouvelle cause d'inattention et d'accidents extrêmement préoccupante, et probablement sous-estimée. À cet égard, l'efficacité des mesures de prévention annoncées dans le plan gouvernemental, qui s'inscrivent pour l'essentiel dans la continuité de la politique de prévention précédente, dépendra principalement des moyens qui seront consacrés à leur mise en œuvre. Le groupe de travail considère également que le surplus financier qui serait issu de la réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur certaines routes devrait être alloué au financement de mesures de prévention, comme des mesures de sensibilisation dans les écoles primaires ;

- **sur le volet du contrôle** des comportements à risque, d'autre part, qui restent encore trop peu détectés et sanctionnés par les forces de l'ordre. Le groupe de travail partage à ce sujet les propositions faites par le Gouvernement visant à agir plus sévèrement contre ces comportements. Il est impératif de renforcer les moyens coercitifs par un accroissement de la présence et des contrôles des forces de l'ordre. Il pourrait également être envisagé de mettre en place des indicateurs de suivi afin d'évaluer la pertinence et l'efficacité des mesures de contrôle.

Prévention et concertation sur les mesures de sécurité routière en amont, contrôle et sanction des comportements en aval, **telle est l'ambition qui devrait être portée pour la politique de sécurité routière française.**

EXAMEN EN COMMISSION

Réunies le mercredi 18 avril 2018, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et la commission des lois ont examiné le rapport d'information sur la sécurité routière.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Mes chers collègues, la commission des lois et la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sont réunies pour examiner le rapport d'information du groupe du travail sur la sécurité routière.

Le Gouvernement a présenté le 9 janvier dernier un plan de lutte contre l'insécurité routière, dont la mesure phare est l'abaissement de 90 à 80 kilomètres par heure de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central, à partir du 1^{er} juillet prochain.

Dès l'annonce de ce plan, Philippe Bas et moi-même avons demandé au Premier ministre les résultats de l'expérimentation menée entre 2015 et 2017. Nous avons reçu – au bout d'un certain temps... – une réponse ne comportant aucun élément sur l'effet de cette mesure sur l'accidentalité.

Nos deux commissions ont auditionné le délégué interministériel à la sécurité routière, M. Emmanuel Barbe, dont les explications ne nous ont pas franchement convaincus de la nécessité d'une mesure générale ne tenant pas compte de la qualité des routes. Dans ce contexte, nous avons chargé un groupe de travail composé de Michel Raison, Jean-Luc Fichet et Michèle Vullien d'évaluer l'utilité et l'efficacité du plan gouvernemental, en particulier de la réduction de vitesse à 80 kilomètres par heure.

Il est regrettable qu'aucune mesure de ce plan ne concerne la qualité des infrastructures car, comme la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable l'a déjà souligné, notre réseau routier, national comme départemental, se dégrade du fait des baisses de crédits.

M. Philippe Bas, président de la commission des lois. – Je me félicite que nos deux commissions aient mis en place ce groupe de travail, dont je suis impatient de connaître les conclusions.

M. Jean-Luc Fichet, rapporteur. – Malgré les politiques mises en œuvre au cours des dernières décennies, la route demeure la première cause de mort violente en France. Chaque année, environ 3 500 personnes meurent dans un accident de voiture, et 75 000 sont blessées, dont 28 000 grièvement. En 2016, la route a fait environ 10 morts et 79 blessés graves par jour.

Les facteurs accidentogènes sont multiples : pour 2016, on cite à titre de cause principale des accidents mortels la vitesse excessive ou inadaptée dans 31 % des cas, l'alcool dans 19 %, les stupéfiants dans 9 %. Par ailleurs, l'inattention du conducteur, liée notamment à l'usage du téléphone au volant, a été à l'origine d'un accident mortel sur dix.

Ce constat préoccupant appelle une politique publique forte de lutte contre l'insécurité routière.

Des étapes importantes ont été franchies par le passé, avec des résultats probants. La fixation de vitesses maximales autorisées, le port obligatoire de la ceinture et du casque, l'introduction du permis à points et, plus récemment, le renforcement des contrôles de la vitesse avec le déploiement des radars automatiques sont autant de mesures qui ont permis de mieux sécuriser nos routes. Entre 1970 et 2010, le nombre de morts a ainsi baissé de manière importante, passant de plus de 17 000 personnes tuées chaque année à moins de 4 000.

Toutefois, il semblerait que nous ayons aujourd'hui atteint un palier : malgré de nouvelles mesures, les chiffres de l'insécurité routière ont cessé de diminuer depuis 2013 et, même, certaines années, ils ont légèrement augmenté.

Pour répondre à cette inversion de tendance, le Premier ministre, Édouard Philippe, a dévoilé le 9 janvier dernier un nouveau plan de lutte contre l'insécurité routière, destiné à donner une nouvelle impulsion à la politique dans ce domaine et à refaire baisser la mortalité routière, pour atteindre moins de 2 000 morts sur les routes d'ici à 2020.

Ce plan, présenté à nos deux commissions par le délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel Barbe, comprend des mesures diverses visant aussi bien au renforcement de la prévention qu'au durcissement de la réglementation et des sanctions.

L'une d'elles a focalisé le débat public : l'abaissement de 90 à 80 kilomètres par heure de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central. Cette réduction, qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} juillet prochain, concernerait une part importante du réseau routier secondaire, c'est-à-dire des routes départementales et nationales. Une clause de rendez-vous est prévue dans deux ans pour en évaluer l'efficacité. Selon le Gouvernement, 300 à 400 vies par an pourraient être épargnées.

Cette mesure, sans nul doute la plus forte du plan, est aussi celle qui a fait naître le plus de critiques. Son utilité et sa proportionnalité ont suscité et suscitent encore de nombreuses interrogations et incompréhensions, d'autant plus vives que le Gouvernement n'a pas procédé à une concertation préalable suffisante ni fourni d'éléments de nature à étayer sa décision. Selon une étude récente de l'assureur Axa Prévention, 76 % des Français y seraient opposés.

Or nous savons que l'efficacité d'une mesure repose en partie sur sa compréhension et son acceptabilité par la population, spécialement dans un domaine, la sécurité routière, où les comportements individuels jouent un rôle majeur.

C'est dans ce contexte que nos deux commissions ont décidé la création d'un groupe de travail pluraliste, dont nous vous présentons ce matin les conclusions.

Nous avons travaillé dans des délais contraints, afin de rendre nos conclusions avant la publication du décret de mise en œuvre de la mesure de réduction de vitesse. L'essentiel de nos travaux a consisté à évaluer, sans *a priori*, l'utilité et l'efficacité de cette mesure, la plus contestée et la première à devoir entrer en vigueur.

Au cours des deux derniers mois, nous avons organisé une série d'auditions avec l'ensemble des parties prenantes : principaux acteurs de la sécurité routière, représentants d'élus locaux, usagers de la route, entre autres. Au total, 47 personnes ont été entendues, à l'occasion de 17 tables rondes et auditions.

Parallèlement, nous avons ouvert sur le site du Sénat un espace participatif, afin d'associer à la réflexion l'ensemble de la société civile. Le succès de cette plateforme est sans précédent, puisque, en quelques semaines, plus de 23 000 contributions de citoyens y ont été collectées. Dans l'ensemble, elles témoignent d'un rejet assez large de la mesure au sein de la société civile. S'il est difficile de généraliser ces conclusions – les personnes qui ont répondu étaient en majorité opposées à la mesure –, nous pouvons, en tout état de cause, y voir le signe d'une très forte mobilisation.

Avant que mes collègues rapporteurs ne vous présentent nos résultats et propositions, je tiens à préciser qu'un consensus s'est très naturellement dégagé entre nous : si réduire la mortalité sur les routes doit être une priorité, il est de notre devoir de parlementaires de nous assurer que les mesures prises sont pertinentes et proportionnées à l'objectif visé.

M. Michel Raison, rapporteur. – Nous avons essayé de comprendre ce qui a pu motiver la décision du Gouvernement.

Voilà longtemps que les experts recommandent de baisser la vitesse à 80 kilomètres par heure ; Gilles de Robien, le ministre des transports qui a mis en œuvre le plan Chirac, lui-même très hostile à la mesure, nous l'a bien expliqué.

En 2013, le Gouvernement s'est donné pour objectif de réduire le nombre de morts à 2 000 en 2020. Le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière a alors planché et ressorti les vieilles études, y compris celles qui étaient un peu poussiéreuses. Ils ont envisagé deux hypothèses : réduire la vitesse à 80 kilomètres par heure sur une partie du réseau routier secondaire seulement ou sur l'ensemble des 400 000 kilomètres de ce réseau.

Ils ont finalement proposé la seconde option, mais le ministre de l'intérieur de l'époque a retenu une expérimentation. C'est là que l'effervescence a commencé.

Ces experts se sont fondés sur un certain nombre de travaux dont il ressort que plus la vitesse est élevée, plus les accidents sont nombreux et graves... C'est une lapalissade : à 0 kilomètre par heure, il n'y aurait probablement plus de morts ! Il s'agit de savoir où l'on place le curseur pour que la limitation soit acceptée ; pour une mesure comme pour un médicament, il y a toute une dimension de psychologie.

Le ministre de l'intérieur qui a décidé l'expérimentation sur 86 kilomètres de routes avait expliqué qu'un dispositif d'évaluation permettrait de suivre l'évolution du comportement des automobilistes et de mesurer les effets de la réduction de vitesse. Cette expérimentation, promettait-il, serait « transparente, honnête, rigoureuse » : « c'est sur cette base que nous pourrions prendre, là où cela sera nécessaire, les décisions qui pourront s'imposer à tous, parce qu'elles seront comprises par tous et parce qu'elles résulteront de données tangibles et non de spéculations ou de pétitions de principe »...

Seulement voilà : quand nous avons commencé à nous inquiéter de ne pas voir les résultats de ces études et que, brutalement, le Premier ministre a mis en avant cette mesure parmi toutes celles du plan - ce qui a engendré le conflit -, nous nous sommes demandé sur quoi il avait pu se fonder. Des questions ont été posées au Gouvernement, à l'Assemblée nationale comme au Sénat. Les réponses, infantilisantes, un peu violentes même, ont consisté à nous traiter d'inconscients par rapport à la sécurité routière. Les parlementaires, qui tous veulent qu'il y ait le moins de morts possible, en ont conçu un certain agacement. Sans compter que, lorsque nous avons essayé d'accéder aux études, on n'a pas voulu nous les communiquer.

Une de nos premières découvertes, assez étonnante, est que le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, le Cerema, n'avait pas mesuré l'accidentalité, mais seulement la vitesse. Quand on abaisse la limite et qu'on installe des radars, assez logiquement, la vitesse diminue... Au moins avons-nous appris de combien elle avait diminué : 4,7 kilomètres par heure. Peut-être cela leur permet-il de calculer le surplus des PV, puisqu'on sait qu'on dépasse plus la vitesse sur les tronçons à 80 kilomètres par heure que sur ceux à 90 kilomètres par heure...

En ce qui concerne l'accidentalité, nous avons tout de même fini par obtenir quelques données : M. Barbe nous a apporté, au mois de mars, un petit document de trois pages ou quatre. Mais nous n'avons guère approfondi, le Premier ministre nous ayant répondu que l'expérimentation était trop brève et les tronçons trop courts pour qu'on puisse se fonder sur ces résultats.

On n'en tire pas moins argument de ce que la mortalité a baissé. Elle a baissé, certes, de façon insignifiante - il est vrai que, sur un aussi faible kilométrage, l'analyse est difficile. Seulement, nous nous sommes aperçus que, sur la même période, elle avait moins baissé sur les routes soumises à l'expérimentation que sur les autres !

Ainsi donc, les autorités nous mentent, tout en prétendant être doublement honnêtes : les statistiques sont bonnes, disent-elles, mais nous ne nous en servons même pas, parce que la période de deux ans est trop courte...

L'expérimentation, dont les justifications étaient déjà factices, s'est donc avérée inconclusive et opaque.

À cela s'est ajouté un problème de forme. J'ai bien expliqué au Premier ministre qu'il ne s'agissait pas de l'offenser, et que sur un sujet aussi grave on ne faisait pas de politique politicienne. Je l'ai cependant senti très buté. Au demeurant, quand cinquante d'entre nous lui ont envoyé un courrier, il y a répondu avec une certaine langue de bois et en faisant sentir que nous ne l'intéressions pas beaucoup. Notre groupe de travail lui a à son tour écrit : il a répondu au bout d'un mois et complètement à côté de la question.

On nous explique que deux ans d'expérimentation n'ont pas de valeur statistique, ce qui est vrai - la sécurité routière, c'est un peu plus compliqué que le cours du blé. Mais pourquoi alors le Président de la République dit-il que, dans deux ans, on reviendra peut-être sur la mesure ? On se moque de nous !

Ce qui a aussi contribué à notre énervement, c'est qu'on ne propose rien de neuf en matière de prévention, ni moyens nouveaux pour ceux qui s'occupent de prévention.

La première mesure à prendre aurait été d'allouer une partie de l'argent des PV à la prévention. Au lieu de ça, on affecte le surplus des PV - parce qu'ils savent qu'il y en aura un - aux hôpitaux. Le financement des hôpitaux relève de l'État, des assurances, mais pas de la sécurité routière ! Mieux vaut essayer d'agir en amont des accidents, au niveau de la prévention. Sans compter qu'organiser une conférence de presse au milieu des fauteuils roulants n'est pas très correct - cela aussi m'a un peu énervé.

Telles sont, mes chers collègues, nos tentatives pour comprendre les raisons qui ont motivé la décision du Gouvernement. Je laisse à Michèle Vullien le soin de vous exposer nos conclusions.

Mme Michèle Vullien, rapporteure. - Il me revient de vous présenter nos principales préconisations. Le Président de la République et le Premier ministre ont fait des annonces qui paraissaient clore le débat, mais, pour nous, le débat n'est pas clos.

La mesure d'abaissement de la vitesse a été annoncée brutalement et sans concertation avec les acteurs concernés, au premier rang desquels les départements et les usagers. Elle doit s'appliquer sans discernement à la majorité des routes nationales et départementales, alors qu'il avait été prévu, comme notre collègue Michel Raison l'a souligné, qu'elle serait mise en œuvre là où cela serait nécessaire.

Cette mesure est vécue comme fortement pénalisante par un grand nombre de nos concitoyens, en particulier dans les territoires enclavés, où la route est le seul mode de déplacement possible. Elle est perçue comme d'autant plus injuste que les services de l'État ont parfois refusé d'aménager les routes nationales pour les transformer en routes à deux fois deux voies. Il faut dire que, lorsque certaines routes nationales ont été transférées aux départements, l'État ne les entretenait qu'*a minima* depuis un certain temps.

Cette mesure pose ainsi un véritable problème d'acceptabilité, d'autant qu'elle a été isolée parmi les 18 mesures envisagées, ce qui a cristallisé les exaspérations. Chacun a pu mesurer dans son département les crispations. Mon territoire n'est certes pas de ceux où les réactions sont les plus vigoureuses, et d'ailleurs souvent mes collègues rapporteurs m'ont dit : tu raisones comme une métropolitaine... Mais non, j'ai conscience des problèmes qui se posent sur tous les territoires, y compris ceux où il n'y a pas d'alternative à la route !

Au cours de nos auditions, le manque de concertation a été particulièrement souligné.

C'est pourquoi notre groupe de travail, au sein duquel nous avons travaillé en harmonie, a recherché une solution permettant à la fois de prendre en compte les enjeux de sécurité routière – tous, nous voulons qu'il y ait moins de morts et de blessés – et d'assurer la proportionnalité du dispositif.

Nous proposons que la réduction de la vitesse maximale autorisée soit décidée de façon décentralisée, au niveau des départements, et ciblée sur les routes accidentogènes. Il s'agit d'adapter la réduction de vitesse aux réalités des territoires, plutôt que de l'appliquer de manière indifférenciée. La France n'est pas uniforme !

Du reste, la décentralisation de la décision est déjà la règle pour la détermination des vitesses maximales autorisées : les présidents de département et les maires – ou, à Lyon, le président de la métropole – sont compétents pour réduire les vitesses limites sur les routes dont ils ont la gestion. Cette faculté est fréquemment utilisée, comme en témoigne la mise en place de zones de rencontre et de « zones 30 » dans de nombreuses agglomérations. La méthode a fait ses preuves, et on ne voit pas pourquoi l'État prendrait d'un seul coup la main en la matière.

Nous proposons donc que soient organisées dans chaque département, de juin à décembre 2018, des conférences départementales de

la sécurité routière, sous l'égide du président du conseil départemental, ou du président de la métropole, et du préfet. Ces conférences auraient pour mission d'identifier les routes ou tronçons de route les plus accidentogènes, pour lesquels une réduction de la vitesse à 80 kilomètres par heure permettrait de réduire les accidents de manière certaine.

Ces conférences devraient associer l'ensemble des acteurs concernés, en particulier les représentants des services de l'État et des départements en charge de la gestion des routes, les associations d'usagers de la route, les associations de lutte contre la violence routière et les représentants des chambres consulaires locales.

Le travail d'identification des routes accidentogènes pourrait s'inspirer de la démarche entreprise par le département de la Haute-Saône, qui a déjà procédé à la détermination des routes départementales dont les caractéristiques pourraient justifier une réduction de vitesse, sur la base de sept paramètres techniques incluant notamment la largeur de la chaussée, la présence de zones de récupération et d'obstacles latéraux, la visibilité aux carrefours et dans les virages et la nature du trafic.

Une fois les routes concernées identifiées, la liste définitive en serait arrêtée en décembre 2018, pour une entrée en vigueur de la réduction de vitesse au 1^{er} janvier 2019, soit six mois seulement après l'entrée en vigueur prévue par le Gouvernement. Six mois seulement, mais six mois qui changent tout, puisqu'ils permettront une véritable concertation locale. Pour une décision de cette importance, un report de six mois ne paraît pas déraisonnable...

Nous proposons enfin qu'un bilan de l'efficacité de la mesure soit dressé au bout de deux ans, en vue d'un éventuel ajustement. C'est d'ailleurs ce que le Président de la République a annoncé.

Lors de nos auditions, de nombreux acteurs nous ont alertés sur le risque que la politique de sécurité routière soit perçue sous un angle punitif, alors qu'elle devrait être conçue de façon à associer le plus grand nombre d'acteurs. Tel est le sens de notre proposition, qui est équilibrée.

En même temps que la baisse de la vitesse maximale, à laquelle nous ne sommes donc pas défavorables, il conviendrait de mettre en place des mesures contre l'usage du téléphone portable au volant – car ceux qui écrivent des textos en conduisant sont des malfaisants – et contre la consommation d'alcool et de drogues par les automobilistes. Plutôt que de pointer la seule vitesse, il faut agir sur tous les facteurs d'accidents !

Enfin, en matière de prévention, il nous paraît essentiel d'agir dès l'école primaire, pour que les enfants prennent conscience des dangers de la route.

Mme Catherine Troendlé. – Je félicite nos rapporteurs pour le travail approfondi qu'ils ont accompli, en dépit des messages reçus du Gouvernement, qui valaient presque fin de non-recevoir à leurs demandes.

J'avais travaillé sur une proposition de loi de Jean-Pierre Leleux visant à intégrer dans la formation au permis de conduire les cinq gestes qui sauvent. Ce qu'on a fait se réduit à quelques diapositives sur les numéros d'appel ou la sécurisation du lieu. Il faut aller plus loin.

Des accidents se produiront toujours – je ne suis pas fataliste, c'est simplement la réalité. Plutôt que de réduire la vitesse, travaillons à la prévention, qui est indispensable. Certains gestes élémentaires, comme le massage cardiaque, devraient être connus de tous.

M. Alain Fouché. – Je salue le travail très intéressant accompli par nos trois rapporteurs.

Avec plusieurs collègues, j'avais rédigé un amendement visant à faciliter la récupération de points, parce que j'estime que, dans tout cela, il y a une part de « racket » financier de la part de l'État.

Les expérimentations ne sont pas significatives, et beaucoup d'accidents ne sont pas dus à la vitesse. Une limitation à 80 kilomètres par heure serait dangereuse, car il serait difficile de doubler. Aux États-Unis, beaucoup d'accidents se produisent sur les grandes routes où la vitesse est très limitée, notamment parce que les conducteurs s'endorment.

L'État encourage la construction de voitures électriques, qui lui fera perdre des ressources énormes. Il a donc intérêt à faire entrer des recettes... Il faudrait au moins exiger qu'elles soient affectées à la sécurité routière !

Des radars ambulants sont confiés à des entreprises privées, ce qui est scandaleux. L'État rackette !

L'abaissement de la vitesse maximale aura pour effet de désertifier les campagnes au plan économique et industriel, puisque les entreprises iront s'installer le long des grands axes.

Continuons à nous battre contre cette décision sans fondement, d'autant que l'opinion est avec nous ! La solution proposée par nos rapporteurs me paraît tout à fait intelligente, mais, les routes étant départementales, c'est le président du département, et non le préfet, qui devrait présider la conférence départementale de la sécurité routière.

Mme Josiane Costes. – Je souscris pleinement aux propositions du groupe de travail, étant l'élue d'un département, le Cantal, dont toutes les routes seront concernées par la mesure. Nous n'avons en effet aucune route à 4 voies, en plus de subir une dégradation des conditions de circulation en train : pour rejoindre Paris, on met plus de temps qu'en 1900... Nous qui sommes déjà enclavés, on nous enclave encore davantage !

Il est très important que les décisions soient prises localement, par les présidents de conseil départemental et les préfets.

La prévention routière aussi est très importante : elle devrait figurer de manière obligatoire dans les programmes scolaires, dès la maternelle.

M. Gérard Cornu. – Je félicite à mon tour nos trois rapporteurs : des conclusions de bon sens, cela fait du bien...

La vitesse n'est pas le seul facteur d'accidents. A-t-on des statistiques sur l'accidentologie lorsque les 90 kilomètres par heure sont respectés ?

M. Philippe Bas, président de la commission des lois. – Cette question est extrêmement pertinente : ce qui tue, en général, c'est l'excès de vitesse par rapport à la vitesse autorisée, plutôt que le fait que cette vitesse autorisée soit trop élevée.

M. Michel Raison, rapporteur. – Il est très difficile de définir les causes d'un accident, mais une vitesse excessive ou inappropriée en fait presque toujours partie. Si tout le monde respectait le code de la route, il n'y aurait plus beaucoup d'accidents...

Les experts qui prêchent depuis trente ans le 80 kilomètres par heure expliquent que moins la vitesse est élevée, moins le choc est violent et plus on peut l'éviter. Mais, si je considère les cinq ou six morts dans mon département depuis le début de l'année, la vitesse excessive ou inappropriée était chaque fois en cause.

Par ailleurs, les gendarmes sont beaucoup moins nombreux au bord des routes. Je ne reproche rien à personne – il y a eu des baisses d'effectifs, et les forces sont mobilisées ailleurs –, mais, quand on voit un képi, on lève généralement le pied !

M. Jean-Luc Fichet, rapporteur. – Beaucoup d'accidents résultent d'un léger dépassement de vitesse causé par un autre comportement, comme l'usage d'un téléphone portable ou la somnolence. La vitesse en tant que telle n'est pas la cause essentielle des accidents.

Mme Michèle Vullien, rapporteure. – Les accidents sont toujours multifactoriels : ils résultent d'une conjugaison de causes et de distracteurs, comme disent les experts.

M. Michel Raison, rapporteur. – On nous dit que 55 % des morts se produisent sur les 400 000 kilomètres du réseau secondaire, mais seulement 51 % de ces morts surviennent dans des véhicules légers. Sur une moto, même si la vitesse est un peu réduite, on est à mon avis tout aussi vulnérable. Les poids lourds, de leur côté, auront ni plus ni moins d'accidents. Épargner 400 morts sur 51 % des 55 % morts, ce ne sera pas si simple...

M. Yves Détraigne. – Les propositions des rapporteurs sont de bon sens. Or il faut garder le bon sens sur cette question qui devient très vite passionnelle.

Voilà quelques années, j'ai déposé une proposition de loi, très commentée par la presse, sur la question du permis de conduire à vie. On passe son permis à 18 ans, et à 88 ans on conduit toujours sans le moindre contrôle ! Moi qui roule 35 000 kilomètres par an, je peux vous assurer qu'on a parfois des sueurs froides avec l'aïeul au volant de sa 2 CV...

Cette question est marginale dans les statistiques, mais nous ne la réglons pas en France, alors que, dans un certain nombre d'autres pays de l'Union européenne, un stage de remise à niveau est prévu au bout d'un certain temps.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Je suis tout à fait d'accord. J'avais d'ailleurs cosigné la proposition de loi de M. Détraigne...

Mme Angèle Prévile. – Je souscris tout à fait aux préconisations du groupe de travail.

Si la vitesse n'est pas la cause des accidents, elle en est un facteur aggravant. L'énergie acquise par les véhicules est proportionnelle au carré de la vitesse...

Un travail de prévention est mené dans les collèges. Dans les collèges où j'ai travaillé, tous les élèves étaient formés aux premiers secours.

Mme Catherine Troendlé. – En moyenne, seuls 34 % le sont.

Mme Angèle Prévile. – Comme professeur de physique-chimie, je faisais en classe de troisième une leçon intitulée « Énergie cinétique et sécurité routière ». Quand je faisais calculer à mes élèves des distances d'arrêt, souvent ils trouvaient les résultats incroyables... Preuve qu'il y a du travail à faire !

Je me souviens d'une association qui était venue au collège de Martel avec un simulateur. Cette expérience, plus concrète, avait beaucoup intéressé et, je pense, marqué les élèves. Malheureusement, les associations manquent de subventions...

M. André Reichardt. – Vous êtes-vous intéressés à la part des poids lourds dans l'accidentologie ? Nous savons tous que, excédés par la lenteur de certains poids lourds, des automobilistes prennent des risques de dépassement : avez-vous réfléchi à une différenciation de la vitesse entre poids lourds et véhicules légers ?

M. Michel Raison, rapporteur. – Les transporteurs routiers, qui sont aujourd'hui à 80 kilomètres par heure, sont très silencieux. C'est parce qu'ils craignent qu'on les passe à 70 kilomètres par heure...

Le délégué interministériel prétend que, si tout le monde roule à la même vitesse, le trafic sera plus fluide. Seulement, il y a un certain pourcentage d'automobilistes qui roulent un peu en dessous de la limite : quand, derrière une voiture roulant à 78 kilomètres par heure, il y aura un camion à 85 kilomètres par heure, je vous laisse imaginer les dangers...

Cela est vrai surtout dans les départements où il n'y a pas d'autoroutes. Les camions posent un vrai problème.

M. Christophe Priou. – Et parfois les engins agricoles...

M. Michel Raison, rapporteur. – Nous avons parlé de distracteurs, pas de dix tracteurs !

M. Jean-François Longeot. – Je vous félicite de vous être saisis de ce dossier et de l'avoir traité avec le pragmatisme qu'il impose. En particulier, votre focus au niveau départemental est très bienvenu. Avez-vous recueilli des statistiques sur l'accidentologie entre le vendredi à 18 heures et le lundi à 6 heures ? Le représentant qui parcourt 25 000 ou 30 000 kilomètres par an n'est pas celui qui cause le plus d'accidents. En revanche, le danger qui le menace est de devenir représentant à pied, à cheval ou à vélo, s'il n'a plus de points sur son permis.

M. Jean-Luc Fichet, rapporteur. – Les questions de sécurité routière nécessitent un travail de dentelle, sur le comportement des automobilistes, l'état des véhicules... Depuis les années 1970, où le nombre de morts sur la route chaque année atteignait 17 000, tous les Gouvernements se sont préoccupés de la sécurité routière, et l'objectif actuel est de faire passer ce chiffre sous 2000 à l'horizon 2020. Pour être efficace, il faut éviter de multiplier les dispositions, ce qui affaiblirait le dispositif global. En ce qui concerne les poids lourds, il faut s'interroger sur le coût d'accès aux voies rapides et aux autoroutes, qui fait que certains transporteurs continuent d'emprunter les routes départementales pour faire des économies, ce qui est plus dangereux – même remarque pour les jeunes conducteurs.

M. Michel Raison, rapporteur. – Les chiffres sont disponibles, mais nous ne les avons pas fait figurer dans le rapport, car nous n'imaginons pas de mesures spécifiques le samedi ou le week-end, si ce n'est l'accroissement du nombre de contrôles routiers. En moyenne, il y a 9,5 morts par jour. Ce chiffre s'accroît le vendredi, et passe à 11,1 le samedi, et 9,9 le dimanche.

M. Olivier Jacquin. – Je souscris à votre proposition pragmatique d'adapter la mesure au niveau local. Mme Tocqueville a récemment présenté un rapport sur la pollution de l'air, et sur le contentieux européen qui menace la France. Quel sera l'impact de la limitation à 80 kilomètres par heure ? Le responsable de la sécurité routière n'avait pas répondu à mes questions sur la perte d'attention liée à l'utilisation du téléphone, même avec les dispositifs autorisés. Il n'y a pas d'étude, en France, sur cette question, qui doit pourtant être sérieusement approfondie.

M. Jean-Marc Boyer. – Cette décision vient d'une proposition technocratique formulée par le centre d'études et de formation à la sécurité routière qui, sans concertation, est devenue une proposition politique. Le Premier Ministre s'étant engagé, il est difficile de revenir en arrière. J'espère que le travail du Sénat sera pris en compte. S'il devait être balayé d'un revers de la main, ce serait faire peu de cas de l'apport parlementaire. Les auditions ont montré qu'il y a très peu de partisans de cette diminution de la vitesse maximale autorisée. Et la population est exaspérée par cette mesure, comme en témoignent des manifestations considérables qui, curieusement, ne sont pas couvertes par les médias. Vos propositions sont raisonnables, équilibrées et intelligentes. Il serait bon que le Gouvernement en tienne compte.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Nous partageons ce souhait.

Mme Nelly Tocqueville. – Je souscris à vos analyses et à vos propositions. Je suis surprise de ne pas voir apparaître, dans le discours du Premier Ministre, l'une des raisons pour lesquelles cette décision a été prise. Dans mon récent rapport sur la lutte contre la pollution de l'air, j'ai rappelé que la France était mauvaise élève en termes de pollution atmosphérique, et qu'elle a transmis son plan d'amélioration de la qualité de l'air à la Commission européenne parce qu'elle n'a pas le choix. Elle doit diminuer les émissions polluantes des véhicules, et en particulier les PM10. Parmi les propositions transmises par la France figure l'abaissement de la vitesse maximale de circulation sur les routes secondaires. Cet engagement a été pris. Pourquoi ne pas le dire ? Avez-vous évoqué cet aspect avec les services de l'État ? Comment percevez-vous cet engagement ?

Mme Françoise Gatel. – Vous auriez pu avoir une position caricaturale, puisque le sujet avait été abordé de manière excessive, mais votre travail est très constructif et complet, puisque vous faites une analyse exhaustive des causes d'accident. Comme beaucoup de nos concitoyens, je suis agacée par la focalisation sur la vitesse comme cause d'accident. Cela affaiblit la sensibilité aux causes de la vitesse que sont l'alcool et la drogue. Nous serons attentifs à l'écho de votre rapport, qui se soucie d'efficacité plus que d'avoir l'éclat d'une annonce. Il ne suffit pas d'avoir une bonne idée, il faut associer les acteurs et les responsables, et en particulier les départements, avec lesquels il aurait fallu dialoguer. Sans cela, on est dans la pensée courte : une annonce forte, et de l'impuissance.

M. Olivier Léonhardt. – Je suis un mauvais garçon : je suis venu en moto. Cela m'a fait gagner une bonne heure... En région parisienne, on a récemment autorisé les deux-roues à passer entre les deux files de voitures les plus à gauche. Cela donne des résultats positifs, alors qu'au départ cette mesure était très contestée : ceci montre qu'on s'appuie souvent sur des idées préconçues. Chacun s'accorde à dire que la question centrale est l'attention du conducteur. Alcool, drogue, téléphone au volant sont les principales causes d'accident. Il faut être pragmatique, et les motards le savent : sur

certaines routes, il serait bon de baisser la limitation à 60, ou même 50 kilomètres par heure ; sur d'autres, une vitesse un peu supérieure à l'actuelle pourrait être autorisée. En somme, il faudrait des mesures non pas technocratiques, mais modulées en fonction du terrain. Sur certaines voies, il faut réduire la vitesse maximale autorisée. C'est en expliquant cela que nous serons entendus.

M. Éric Gold. – Certaines difficultés sont liées au paramétrage ou à la mise à jour de certains GPS. On trouve des poids lourds, souvent étrangers, sur certaines routes départementales qui n'y sont pas adaptées, dans des zones où il existe des autoroutes ou des voies plus adaptées. C'est aussi une cause d'accidents.

Mme Michèle Vullien, rapporteure. – Oui, c'est un problème. Maire, je l'avais constaté, mais avais aussi vu qu'il est très difficile de faire changer les paramétrages, même avec l'aide de la préfecture. Il faut souvent payer pour l'obtenir. Nous avons survolé le sujet de la qualité de l'air, alors qu'il pourrait aider à faire accepter la mesure. Il est vrai que la qualité de l'air est moins immédiatement perceptible que les nuisances sonores... Merci d'avoir approuvé nos conclusions. Nous avons travaillé sans *a priori*. J'ai découvert au fil des auditions que nombre de collègues avaient déjà perdu des points !

M. Michel Raison, rapporteur. – Une étude américaine démontre que, même en *Bluetooth* ou en *Air Link*, on n'est plus tout à fait concentré sur la conduite. Écouter la radio est une chose, avoir une conversation intéressante au téléphone en est une autre. Quant à la frustration éprouvée au vu du sort de certains rapports sénatoriaux, elle ne doit pas nous empêcher de continuer à avancer : nous ne sommes pas là pour rester sans rien dire ! Et le travail finit toujours par payer.

M. Jean-Luc Fichet, rapporteur. – En matière d'environnement, ce sont souvent nos enfants qui nous font progresser. Il peut en aller de même pour la sécurité routière : aussi devons-nous mettre l'accent sur la formation et la pédagogie.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Vous n'avez pas répondu sur la qualité de l'air.

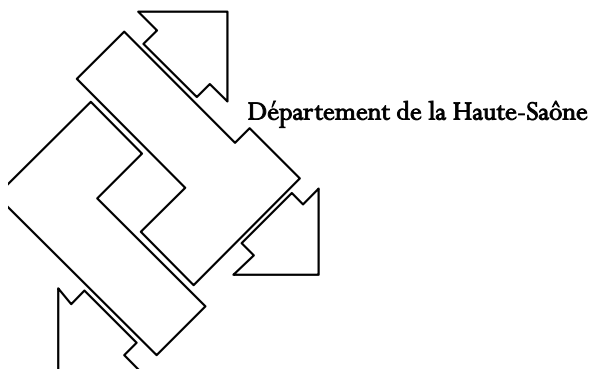
Mme Michèle Vullien, rapporteure. – Nous n'avons pas eu le temps d'approfondir ce sujet, il aurait été intéressant de l'intégrer dans notre rapport.

La commission des lois et la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable autorisent la publication du rapport.

M. Philippe Bas, président de la commission des lois. – Vous m'avez convaincu que la seule position responsable n'est pas celle du Gouvernement.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Nous demanderons audience au Premier ministre, et demanderons l'inscription d'un débat en séance publique sur ce rapport, ce qui obligera le Gouvernement à prendre position.

ANNEXE 1 ÉTUDE MENÉE DANS LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAÔNE



VESOUL, le 6 mars 2018

Analyse des possibilités de régler la vitesse en fonction des caractéristiques du réseau routier départemental

Lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 présidé par Monsieur le Premier ministre, a été arrêté le principe de « réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens, sans séparateur central, en dehors des routes à quatre voies et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés » (mesure n°5 devant être mise en application à partir du 1^{er} juillet 2018).

1 - Les principes techniques sur lesquels pourraient reposer la détermination des vitesses réglementaires à retenir

La vitesse maximale à laquelle des véhicules peuvent circuler sur une route dépend de sept paramètres principaux :

- **Le confort dynamique des véhicules**, c'est-à-dire la stabilité qu'auront ces derniers sur la route. Cette stabilité dépend des caractéristiques géométriques de la route en tracé en plan, en profil en long et en profil en travers. Ainsi, cette stabilité est meilleure dans les courbes de valeur élevée, que ce soit en tracé en plan ou en profil en long. En profil en travers, les dévers, dont la valeur est inversement proportionnelle au rayon de la courbe en plan, sont, quant à eux, indispensables pour stabiliser les véhicules dans les courbes car ils influent directement sur la force centripète qui s'oppose à la force centrifuge à l'origine des sorties de route. La vitesse maximale à laquelle pourra circuler un véhicule en toute sécurité dépendra donc du bon dimensionnement et de la bonne jonction de ces caractéristiques entre elles.
- **La largeur de la chaussée de la route**. Celle-ci doit être suffisante pour permettre le croisement des véhicules en toute sécurité et dans un certain confort, c'est-à-dire sans avoir à ralentir. Pour une vitesse de circulation de 90 km/h, cette largeur doit normalement être de 7,00 m, mais il est admis qu'elle peut être réduite à 6,00 m lorsque le trafic des poids lourds est faible ou modéré.
- **Le concept de « route qui pardonne »** (présence de bandes dérasées latérales stabilisées ou revêtues, également appelées « zones de récupération », permettant les manœuvres de récupération pour les véhicules déviant de leur trajectoire normale, les manœuvres d'évitement ou le stationnement de véhicules en panne, absence d'obstacles latéraux dans la zone de sécurité ou isolement de ces derniers par des glissières, présence d'équipements de sécurité tels que des dispositifs de retenue etc...).

- **Les distances de visibilité sur les points singuliers** que sont essentiellement les carrefours et les virages, ces distances permettant à l'usager d'effectuer en toute sécurité des manœuvres au droit des intersections, de bien anticiper les virages etc...
- **L'homogénéité de l'itinéraire.** Les caractéristiques géométriques doivent être identiques sur l'ensemble de l'itinéraire, ainsi que le parti d'aménagement en matière de carrefours, de traversées d'agglomérations, de déviations etc... Cette homogénéité doit permettre à l'usager de bien comprendre sur quel type de route il circule, d'adapter son comportement et de ne pas se trouver piégé par des points singuliers liés à des caractéristiques particulières qu'il ne rencontrera pas sur le reste de son itinéraire.
- **La nature du trafic circulant sur l'itinéraire (usage de la route).** Ainsi, un trafic agricole intense, une boucle cyclable très fréquentée, un itinéraire important de convois exceptionnels peuvent entraîner des risques d'insécurité routière qui pourraient justifier une réglementation particulière de la vitesse maximale autorisée.

L'analyse des routes de notre réseau et la détermination de la vitesse maximale autorisée sur chaque itinéraire doivent donc se faire au regard de ces paramètres.

2 - Analyse de notre réseau et conséquences sur la vitesse limite réglementaire possible de circulation

Notre réseau, d'un linéaire total de routes de 3 440 km (sans intégrer les 273 km de RN), est décomposé en trois catégories de voies, selon leurs fonctionnalités et trafics. L'analyse de leurs caractéristiques et des conséquences de ces dernières sur la vitesse est portée dans les tableaux ci-dessous :

Catégorie de la route		RD concernées	Longueur totale	TMJA moyen (véh/j)	Caractéristiques	Vitesse réglementaire possible
GLAD pour les RD (GLAT pour les RN)	RD à 2 x 2 voies	64 (Lure / Luxeuil) 457 (rocade ouest de Vesoul)	14 km	8 444	Routes à chaussées séparées	110 km / h pour la RD 64 (inchangé) 90 km / h pour la RD 457 (inchangé)
	RN à 2 x 2 voies	Sections de RN 19 et de RN 57	64 km			110 km / h (inchangé)
	Chaussée bidirectionnelle (avec crèneaux 2 + 1 pour certaines routes)	64, 67,70 (Gray / Côte d'Or), 438 d, 457 (RD 13 jusqu'à la RN 57 sud), 474, 483	167 km		<ul style="list-style-type: none"> • Chaussées de 7,00 m de largeur ; • Bandes dérasées ; stabilisées ou revêtues • Tracé en plan / profil en long confortables ; • Déviations d'agglomérations ; • Possibilités de dépassement ; • Carrefours sécurisés ; • Partiellement, voies latérales agricoles ; • Itinéraires aménagés de façon homogène ; • Obstacles latéraux protégés. 	Maintien des 90 km / h possible

Catégorie de la route		RD concernées	Longueur totale	TMJA moyen (véh/j)	Caractéristiques	Vitesse réglementaire possible
Réseau structurant	RS 1	<ul style="list-style-type: none"> • En partie RD 1, 2, 3, 4, 6, 10, 13, 16, 70, 417, 434, 486, 683 • En totalité RD 3, 4, 5, 9, 475, 619 	335 km	3 952	<ul style="list-style-type: none"> • Chaussées comprises entre 6 et 7 m de largeur ; • Généralement absence de bandes dérasées stabilisées ou revêtues ; • Tracé en plan / profil en long confortables, mais pouvant présenter des points avec des caractéristiques géométriques routières minimales pour une vitesse de 90 km / h ; • Très rares déviations d'agglomérations ; • Nombreuses traversées d'agglomérations nécessitant une réduction des vitesses en approche ; • Possibilités plus limitées de dépassement ; • Carrefours sécurisés ; • Circulations agricoles ; • Itinéraires pouvant présenter des hétérogénéités dans leurs caractéristiques géométriques ; • Obstacles latéraux protégés. 	Maintien des 90 km/ h possible
	RS 2	<ul style="list-style-type: none"> • En partie RD 2, 3, 4, 6, 7, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 20, 23, 26, 33, 44, 49, 50, 51, 54, 59, 70, 76, 417, 434, 486 • En totalité RD 19, 20, 28, 29, 40, 56, 57, 57B, 73, 74, 83, 96, 97, 270, 460 	706 km	1 620	<ul style="list-style-type: none"> • Chaussées comprises entre 5 et 6 m de largeur ; • Absence de bandes dérasées stabilisées ou revêtues ; • Tracé en plan / profil en long moins confortables, pouvant présenter de nombreux points avec des caractéristiques géométriques routières nécessitant des réductions de vitesse à 70 km / h ou l'adaptation de la vitesse par l'usager si la réduction n'est pas signalée ; • Pas de déviations d'agglomérations ; • Très nombreuses traversées d'agglomérations systématiques nécessitant une réduction des vitesses en approche ; • Possibilités plus limitées de dépassement ; • Possibilités de croisement des véhicules entre eux moins confortables et moins sûres (surtout entre PL, PL/cars, PL / convois agricoles, voire PL / VL pour des chaussées de 5 m de largeur) ; • Carrefours rarement aménagés, problèmes de visibilité existant sur certains d'entre eux • Circulations agricoles ; • Itinéraires présentant souvent des hétérogénéités dans leurs caractéristiques géométriques ; • Obstacles latéraux protégés en partie (actions ponctuelles en cours sur le RS 2 et le RL, les GLAD et RS 1 étant achevés). 	Abaissement à 80 km / h sans que cela ait une incidence notable sur les temps de parcours, la configuration des routes du RS 2 ne permettant pas des vitesses pratiquées bien supérieures.

Catégorie de la route	RD concernées	Longueur totale	TMJA moyen (véh/j)	Caractéristiques	Vitesse règlementaire possible
Réseau local	Toutes les autres routes	2218 km	525	<ul style="list-style-type: none"> • Chaussées comprises entre 4 et 5 m de largeur ; • Absence de bandes dérasées stabilisées ou revêtues ; • Tracé en plan / profil en long généralement peu confortables, nécessitant de fréquentes réductions de vitesse à 70 km / h, ou l'adaptation de la vitesse par l'utilisateur si la réduction n'est pas signalée (vitesse pratiquée pouvant tomber à moins en certains points) ; • traversées d'agglomérations systématiques nécessitant une réduction des vitesses en approche ; • Possibilités généralement très limitées de dépassement (tracé en plan, profil en long, étroitesse de la chaussée) ; • Possibilités de croisement des véhicules entre eux peu confortables et sûres, nécessitant un ralentissement des véhicules (croisements difficiles à très difficiles entre PL, PL/cars, PL / convois agricoles, voire VL / VL pour des chaussées de 4 m de largeur) ; • Carrefours rarement aménagés, problèmes fréquents de visibilité ; • Circulations agricoles et forestières ; • Itinéraires présentant généralement une certaine homogénéité dans leurs caractéristiques géométriques très serrées ; • peu d'obstacles latéraux protégés (actions ponctuelles en cours sur le RS 2 et le RL). 	Abaissement à 80 km / h, voire 70 km / h sans que cela ait une incidence notable sur les temps de parcours, la configuration des routes du réseau local ne permettant pas des vitesses pratiquées bien supérieures.

3 – Mise en œuvre de plusieurs vitesses réglementées sur le réseau routier

3.1 – Limitations de vitesse pouvant être envisagées

En ce qui concerne les réseaux routiers comme celui de notre département, quatre limitations de vitesse réglementaire pourraient être, dans l'absolu, envisagées :

- **110 km / h** pour les routes à double sens avec séparateur central (2 x 2 voies de nos GLAD + 2 x 2 voies des GLAT de l'Etat, soit au total **78 km** et 2,1 % du linéaire total des réseaux départemental et national) ;
- **90 km / h** pour les routes départementales classées dans les réseaux GLAD (pour les routes bidirectionnelles 2 x 1 et 2 + 1 voies sans séparateur) et RS 1 (soit un linéaire de 502 km), auquel seraient adjointes les sections de RN 19 et RN 57 actuellement encore à une chaussée bidirectionnelle (soit un linéaire de 209 km), ce qui représenterait au total un linéaire de **711 km** (soit 19,1 % du linéaire total des réseaux départemental et national) ;

- **80 km / h** pour les routes départementales classées dans le réseau RS 2 (soit un linéaire de 706 km), auquel pourrait vraisemblablement être adjointe une partie du réseau local (ancien RS 3, soit 720 km), ce qui représenterait au total un linéaire de **1426 km** (soit 38,4 % du linéaire total des réseaux départemental et national) ;
- **70 km / h** pour les routes départementales classées dans le réseau local qui ne seraient pas mises à 80 km / h, soit un linéaire de **1 500 km** représentant 40,4 % du linéaire total des réseaux départemental et national).

3.2 – Modalités de mise en œuvre de plusieurs vitesses règlementées sur le réseau routier

3.2.1 - Principes

Il convient de rappeler ici que les principaux critères d'efficacité de toute signalisation, y compris celle de prescription (comme la limitation de vitesse) sont les suivants :

- ***l'uniformité*** → Les diverses vitesses règlementaires retenues devront être identiques sur l'ensemble du territoire national, ce qui nécessitera que le législateur modifie le code de la route en ce sens;
- ***l'homogénéité*** → Dans des conditions identiques, l'usager rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles. De ce fait, le législateur devra clairement définir les critères de classement des routes pour chaque valeur de vitesse règlementaire (caractéristiques géométriques de la route essentiellement), ce qui pourrait s'avérer complexe à l'échelle nationale, compte tenu de l'hétérogénéité des réseaux routiers et des intérêts locaux qui leur sont rattachés ;
- ***la simplicité, la continuité et la valorisation des prescriptions signalées*** → Eviter une surabondance de signaux qui fatigue l'attention de l'usager, lequel tend alors à négliger les indications données ou même ne peut les lire, les comprendre ou les enregistrer. Plus le nombre de vitesses règlementaires sera élevé, plus il faudra installer de panneaux permettant à l'usager de comprendre à quelle vitesse limite il est autorisé à circuler.

3.2.1 – Incidences de l'application de ces principes

Le principe qui aura le plus d'incidences sur le réseau routier est celui de la valorisation de la signalisation de police, car c'est celui qui déterminera le nombre total de panneaux à installer, et donc **le coût de la mise en œuvre des mesures retenues**.

Selon ce principe, il convient de limiter l'emploi des signaux de police à ceux qui sont strictement nécessaires et, par suite, d'éliminer les répétitions et les panneaux inutiles. Hors agglomération, s'il existe une limitation de vitesse inférieure à celle résultant de la réglementation générale, ***il faut implanter un panneau B14 après chaque intersection rencontrée autre que celles avec des voies privées non ouvertes à la circulation publique ou des chemins de terre***. Il est enfin conseillé de répéter ces panneaux à intervalles réguliers (entre 2 et 5 km) en fonction des points singuliers.

Autrement dit, à l'intersection de deux routes règlementées de façon différente en terme de valeur de vitesse limite de circulation, il sera obligatoire d'installer sur chacune des voies, au droit du carrefour, un panneau indiquant la vitesse limite autorisée dès lors que celle-ci est inférieure ou supérieure à celle résultant de la réglementation générale, à savoir 80 km / h à partir du 1^{er} juillet 2018.

Par exemple, dans le cas d'un carrefour en T où les deux voies de l'intersection seraient à des vitesses règlementaires inférieures ou supérieures à celle résultant de la réglementation

générale (par exemple, 90 km/h pour l'une, 70 km/h pour l'autre), ce sont 3 panneaux qui devront être posés. Pour un carrefour en croix, 4 panneaux seront nécessaires.

Enfin, à la sortie des agglomérations, il conviendra également d'installer les panneaux réglementairement nécessaires pour informer les usagers de la valeur de la vitesse limite autorisée, dès lors que celle-ci est inférieure ou supérieure à celle résultant de la réglementation générale (par exemple, 90 km/h ou 70 km/h)

→ **Estimation sommaire du coût de la mesure avec 3 vitesses limites hors 110 km / h, soit 90 km/h, 80 km/h et 70 km/h.**

Sur notre réseau routier départemental, il existe *en moyenne* un carrefour disposé tous les kilomètres, soit avec une voie communale, soit avec une autre route départementale. Beaucoup de carrefours entre deux RD sont situés en agglomération.

Pour notre réseau de 3 426 km de routes (hors 2 x 2 voies), cela représente donc sommairement environ 3 500 carrefours.

En partant du fait que la vitesse résultant de la réglementation générale serait de 80 km / h et qu'elle s'appliquerait sur 1426 km de routes (RS 2 + une partie du RL), il resterait donc 502 km de routes classées GLAD et RS1 à 90 km/h et 1 500 km de routes du RL à 70 km/h, ce qui représenterait environ 2 000 carrefours sur lesquels au moins 2 panneaux de police de limitation de vitesse (90 km/h ou 70 km/h) devront être posés.

Par ailleurs, il existe en moyenne une commune implantée tous les 7 km environ (542 communes réparties sur 3 635 km de RD et RN comportant une chaussée unique à deux voies bidirectionnelles). Sur les 502 km de routes classées GLAD et RS1 à 90 km/h et 1 500 km de routes du RL à 70 km/h, il est donc possible d'estimer à 285 le nombre total de communes traversées pour lesquelles il faudra installer un panneau 70 ou 90 à chaque sortie d'agglomération (soit au moins 2 panneaux par commune), ce qui représenterait un total d'au moins 570 panneaux (arrondis à 600).

Dans ce cas, environ 5 000 panneaux devront être installés (4 000 dans les carrefours, 600 en sorties d'agglomération et 400 en rappel), soit un coût estimé à au moins 1 350 000 € TTC (120 € TTC de fourniture d'un panneau + 150 € TTC de pose par l'UTS = 270 € TTC / panneau).

→ **Estimation sommaire du coût de la mesure avec 2 vitesses limites hors 110 km / h, soit 90 km/h et 80 km/h**

En partant sur le même principe de calcul sommaire que précédemment (vitesse résultant de la réglementation générale de 80 km / h s'appliquant désormais sur la totalité de notre réseau, hors GLAD et RS 1, soit sur 2 924 km), il ne resterait donc plus que 502 km de routes à 90 km/h (réseaux GLAD et RS 1), toutes les autres routes étant à 80 km / h.

De ce fait, cela représenterait environ 500 carrefours sur lesquels 2 panneaux de police de limitation de vitesse (90 km/h) devront être posés, ainsi que 72 communes traversées pour lesquelles il faudra installer un panneau 90 à chaque sortie d'agglomération (soit au moins 2 panneaux par commune), ce qui représenterait un total d'au moins 144 panneaux (arrondis à 150).

Dans ce cas, au moins 1 250 panneaux devront être installés (1 000 dans les carrefours, 150 en sorties d'agglomération et 100 en rappel), soit un coût estimé à au moins 340 000 € TTC (120 € TTC de fourniture d'un panneau + 150 € TTC de pose par l'UTS = 270 € TTC / panneau).

3.2.2 – Conclusion

Comme nous pouvons le constater, la mise en œuvre de 3 vitesses limites autorisées (hors 110 km/h), soit 90 km /h, 80 km / h (vitesse résultant de la réglementation générale) et 70 km / h

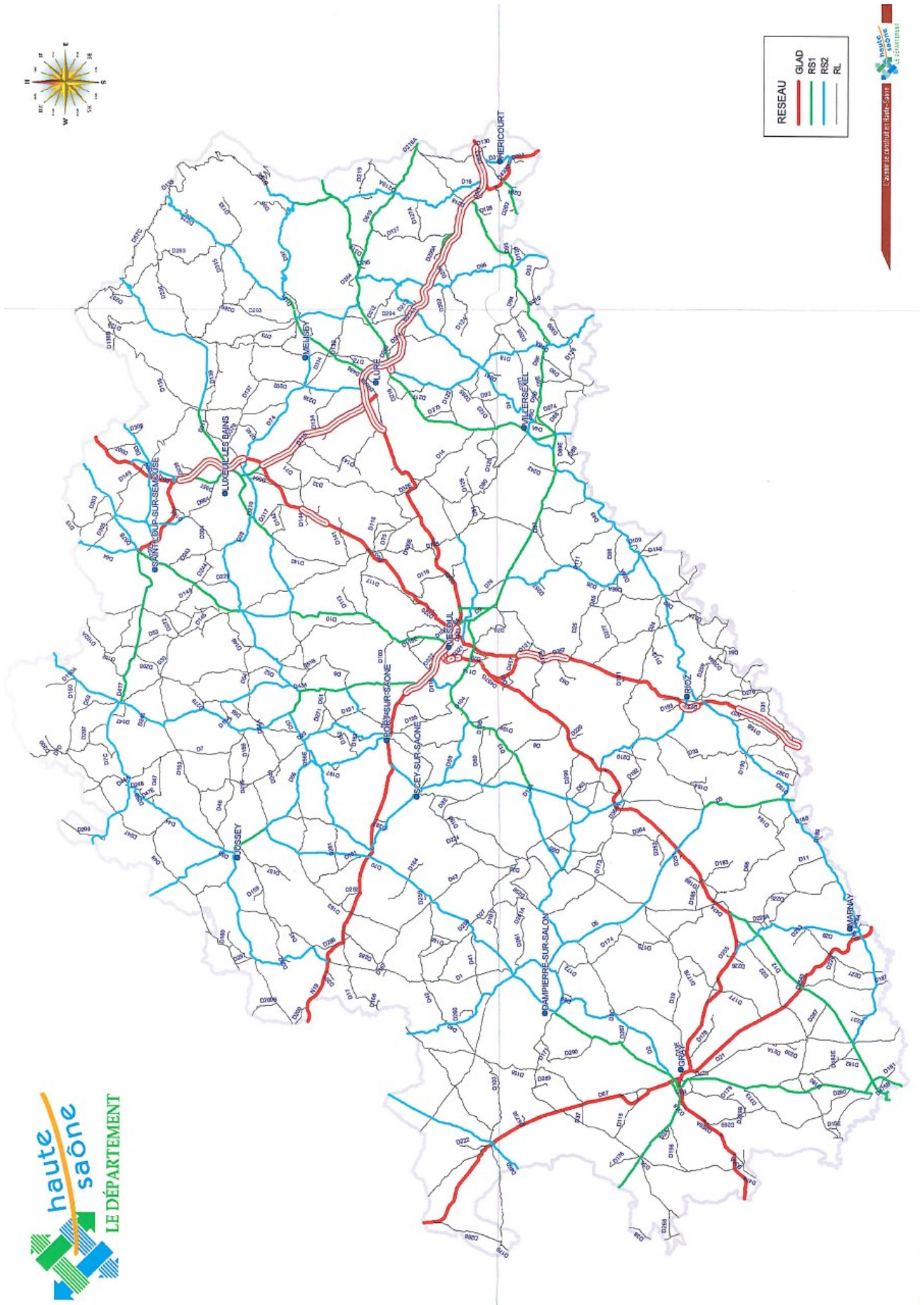
sera très complexe à mettre en œuvre, tant au regard de la compréhension par les usagers de ces différentes limitations de vitesse au fur et à mesure de la progression de ces derniers dans leur itinéraire qu'au regard de son coût très élevé.

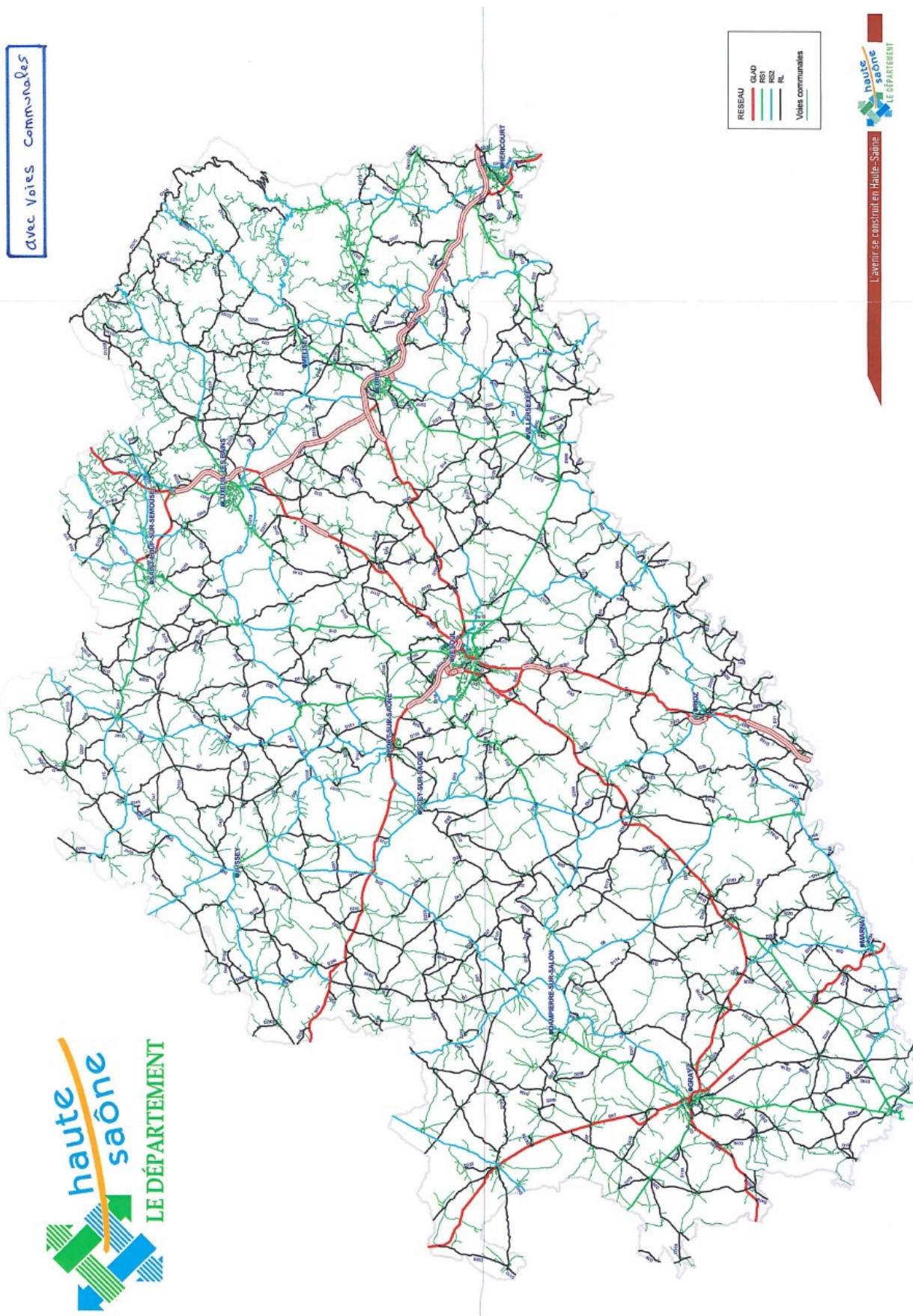
Par contre, la mise en œuvre de 2 vitesses limites autorisées (hors 110 km/h), soit 90 km/h et 80 km/h (vitesse résultant de la réglementation générale) sera beaucoup plus aisée et d'un coût raisonnable.

3.3 – Demande d'instruction sur les demandes de limitation de vitesse à 70 km / h au droit des points singuliers

Quelques demandes de limitation de vitesse à 70 km / h au droit de points singuliers situés hors agglomération (traversées de hameaux, virages ou carrefours dangereux...) ont été formulées auprès de nous par des maires. La future réglementation ne remettra pas en cause cette valeur de vitesse limite à 70 km / h, malgré l'abaissement à 80 km/h de la vitesse réglementaire générale (l'écart habituel de 20 km/h entre deux vitesses successives ne sera donc pas de rigueur dans ce cas-là).

Il nous semble donc logique de continuer à appliquer cette réduction de vitesse à 70 km/h au droit des points singuliers, malgré le faible différentiel de vitesse qui découlera de l'abaissement à 80 km/h de la limitation générale, car elle reste indispensable à la signalisation d'un point présentant des risques pour la sécurité routière.





ANNEXE 2 CONTRIBUTIONS CITOYENNES RECUEILLIES SUR L'ESPACE PARTICIPATIF

Pour associer l'ensemble de la société civile à sa réflexion et recueillir les réactions des citoyens sur les mesures contenues dans le plan de lutte contre l'insécurité routière présenté lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, le groupe de travail sur la sécurité routière a ouvert **un espace participatif sur le site internet du Sénat du 9 février au 30 mars 2018.**

Plus de 23 000 contributions citoyennes ont été reçues en deux mois.

La **plupart traduisent une opposition à la mesure de réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h** sur les routes à double sens sans séparateur central jugée inefficace, insuffisamment étayée, et dont la principale finalité serait de permettre à l'État de **percevoir des recettes issues des verbalisations supplémentaires.**

Nombre d'entre elles dénoncent également une application généralisée de cette mesure, **sans tenir compte de la dangerosité des routes**, et traduisent le sentiment que l'ensemble de la population sera pénalisée à cause du comportement de ceux qui ne respectent pas les vitesses maximales autorisées.

Plusieurs soulignent les difficultés résultant de **l'impossibilité pour les conducteurs de véhicules légers de dépasser les poids-lourds** en cas de maintien de leur vitesse maximale autorisée sur ces routes à 80 km/h.

Enfin, la politique de sécurité routière française est souvent perçue, à regrets, comme essentiellement répressive, et **le manque de concertation et de pédagogie** ayant entouré l'annonce de la mesure de réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h a été largement dénoncé.

La présente annexe livre ci-après une **sélection des contributions reçues**, publiées avec l'accord de leurs auteurs.

Anonyme - Enseignant (Loire-Atlantique)

La volonté du gouvernement de faire baisser la mortalité routière est assurément louable, cependant les moyens engagés et les solutions envisagées laissent sensiblement à désirer. Ainsi, par la mesure de baisse de 10 km/h de la vitesse de circulation sur les axes à double sens sans séparateur matérialisé, le gouvernement laisse entendre que seule la vitesse est cause d'accident. Alors que dans de nombreux cas il ne s'agit que d'un facteur aggravant de la survenue et la gravité des accidents. De plus cette solution apparaît comme un expédient pour éluder les problèmes d'alcool et stupéfiants légaux ou non, d'utilisation du téléphone au volant, d'incivilité de toutes sortes (respect des priorités, éclairage et signalisation des véhicules). Cette solution apparaît assez clairement comme une solution facile pour rendre moins visible la baisse d'entretien du réseau et la moindre présence du personnel de répression et de prévention (forces de police). Plutôt que d'envisager systématiquement l'option répressive, et partant d'infantiliser le citoyen, il serait intéressant de choisir l'option de la pédagogie positive, qui renforcerait les bons comportements. À quand une véritable campagne d'information, nationale et massive sur le bon usage des clignotants, de l'éclairage, sur comment négocier les carrefours notamment giratoires. Je suis avant tout conducteur de deux-roues, et j'ai la preuve quasi quotidienne qu'une partie très importante des conducteurs ne respectent pas le code de la route non par incivilité mais par méconnaissance de ces règles.

Anonyme - Secrétaire médicale (Seine-et-Marne)

Je trouve que réduire la vitesse de 10 km/h va avoir l'effet inverse. Lorsque vous conduisez un long moment sur des départementales, l'effet de somnolence risque faire son apparition car n'oublions pas que 80 km/h sera la vitesse maximale. Il serait plus judicieux de réduire la vitesse sur des tronçons prouvés dangereux et non sur tout le réseau. De plus, les véhicules seront plus polluants car non conçus pour rouler sur des distances assez longues à vitesse réduite comme celle-ci. Sans compter les frais qui vont découler de cette mesure pour changer toute la signalisation et reprogrammer les radars.

M. Denis A. - Chef de projet (Charente-Maritime)

Je suis opposé à cette mesure qui va nous rendre la vie encore plus difficile en province. Nous allons être bloqués derrière les camions qui rouleront à la même vitesse que les automobiles et même être pris « en sandwich ». Il ne faut pas se faire d'illusions, les camions ne respecteront jamais les distances de sécurité. La limitation de vitesse aura un effet direct, non pas sur la mortalité, mais sur notre permis, car il sera encore plus facile de perdre ci ou là des points. La vitesse pourrait être limitée sur certaines parties du réseau mais quand cela à un sens.

M. Didier C. - Retraité (Charente)

Mesure simpliste, imposée sur la base d'un argumentaire peu crédible. Devant le refus de communiquer le bilan de l'expérimentation à 80 km/h, et en l'absence d'arguments convaincants, cette mesure ressemble à un diktat idéologique qui ne peut être accepté par la population. D'une manière générale, je trouve contre-productive l'attitude qui consiste à penser que les Français sont incapables de comprendre des arguments étayés et crédibles. Cela conduit à imposer des mesures qui ne peuvent être comprises et qui, jugées non respectables, ne seront pas respectées.

Anonyme - Cadre de chantier (Haute-Garonne)

Bonjour et pour une fois, merci de nous demander notre avis à nous, citoyens d'en bas. Cette mesure est néfaste à plus d'un titre mais la principale, à mes yeux de gros rouleur, c'est de mettre à la même allure voitures et camions. En effet, lorsqu'une voiture roule à 80-85 km/h, vous avez un certain nombre de poids-lourds qui ne peuvent s'empêcher de la doubler. Ceci conduit à des situations dramatiquement dangereuses de véhicules à gros gabarit qui doublent alors qu'ils ne devraient pas.

Anonyme - Comédienne (Indre-et-Loire)

Je pense qu'il faudrait éduquer les gens à respecter les limites de vitesse par respect de la loi et des autres êtres humains, et non les éduquer par la punition : 90 % des gens que je connais respectent les limites uniquement quand ils ont peur d'avoir une amende. Vous faites les choses à l'envers, et presque tout le monde pense que vous réduisez les limites pour leur prendre de l'argent, et non pas pour la sécurité. Il faut éduquer les gens au respect les uns des autres dès l'école primaire, éduquer à la bienveillance, au « nous avançons ensemble, citoyens et gouvernement » et non pas les uns contre les autres. Personnellement, cela m'est égal de rouler à 80 ou à 90 km/h, mais je ne pense pas que cela soit positif pour les gens qui pensent que le gouvernement les rackette, et malheureusement il s'agit de la majorité des conducteurs.

M. Philippe P. - Formateur (Côte d'Or)

Je trouve que réduire la vitesse sur l'ensemble du réseau secondaire n'est pas nécessaire, les automobilistes qui ne respectent pas les limitations de vitesse ne respecteront pas plus cette nouvelle limitation. Par contre, limiter la vitesse sur certaines zones très accidentogènes me semblerait plus pertinent. J'ai personnellement été amené à emprunter une route dans l'Yonne limitée à 80 km/h sur une portion, et cette limitation ponctuelle m'a semblé relever d'une décision réfléchie à cet endroit. Généraliser la limitation va lui faire perdre son effet.

Anonyme - Retraité (Orne)

Favorable à cette nouvelle limitation. Mathématiquement, quand vous passez de 80 à 90 km/h, la violence du choc frontal qui dépend directement de l'énergie cinétique sera augmentée d'un quart. Voici les calculs que tout physicien vous confirmera : quand on passe de 80 à 90, on multiplie la vitesse par 1,125. Comme l'énergie cinétique dépend du carré de la vitesse, la violence du choc sera donc multipliée par $1,125^2$ soit 1,265. Préservons la vie sur la route, le peu de temps perdu sera largement compensé par des larmes en moins.

Anonyme - Commerciale (Bas-Rhin)

Pour réduire la mortalité sur la route, cette mesure serait contre-productive. Abaisser la vitesse en général n'est pas la solution et cela amène d'autres problèmes dont le manque de concentration, qui crée plus d'accidents. Il serait plus judicieux de prendre exemple sur le système allemand (nous, frontaliers, prenons les routes allemandes tous les jours), qui consiste à adapter la vitesse en fonction de la qualité de la route et des intersections.

M. Valentin M. - Ingénieur (Meurthe-et-Moselle)

Dans un monde où les véhicules sont de plus en plus sûrs, de manière active (aides à la conduite) et passive (crash test de plus en plus sécuritaires), une diminution de la vitesse n'a pas lieu d'être. Dans un monde où tout doit aller vite (transactions, commerce, échanges...) afin de rester compétitif, une diminution de la vitesse n'a pas lieu d'être. Il faut à mon sens revoir les infrastructures routières avant tout, nids de poules, ralentisseurs à foison (très glissants par ailleurs pour les 2 roues), marquage routier invisible la nuit, glissières de sécurité pour les motards... Pourquoi, au lieu de diminuer la vitesse sur les axes sans séparateur central, ne pas installer un séparateur central sur chaque route ? Pour finir, une citation : « Nous roulons sur les routes d'hier, dans les voitures de demain, conduites par les hommes d'aujourd'hui ».

Anonyme - Professeur

Le fait de réduire la vitesse de 10 km/h sur les routes n'est pas pour moi une bonne mesure en soi. En effet, la personne qui pratique habituellement de grandes vitesses n'arrêtera pas, que ce soit 80 ou 90, si elle a envie de rouler à 120, 130 ou plus, elle le fera. Ce que je veux dire par là, c'est que cela n'arrêtera pas les chauffards et par conséquent ne réduira pas considérablement les accidents. En revanche, cela nuira aux automobilistes qui adoptent une conduite modérée et doivent parcourir plusieurs dizaines de kilomètres par jour pour se rendre au travail par exemple.

Anonyme - Enseignant de la conduite (Puy-de-Dôme)

Nous enseignants de la conduite et de la sécurité routière nous battons pour défendre la sécurité routière. Cette mesure semble injuste auprès des usagers devant une répression de plus en plus importante en dépit de la prévention, mais surtout de la formation. Il existe aussi un grand manque de transparence dans les expérimentations menées dans le cadre de cette réduction de vitesse. Quid de l'état du réseau routier ? Quid de l'augmentation excessive des réseaux les plus sûrs (autoroutes, voies express) ?

M. Christian M. - Retraité (Yvelines)

Je suis favorable à la réduction à 80 km/h de la VMA sur les routes bidirectionnelles hors agglomération selon la seconde option proposée par le comité des experts du CNSR. Ayant été secrétaire du comité des experts du CNSR, d'une part, et ayant piloté le passage à 50 km/h en agglomération en 1990, je pense, par expérience, qu'il y a matière à maintenir à 90 km/h des routes bidirectionnelles sous réserve qu'elles répondent à certains critères de sécurité exposés dans le guide des aménagements des routes principales (dit ARP) validés par un audit réalisé par un organisme indépendant du maître d'ouvrage. Il conviendrait d'abaisser le taux d'alcool à 0,2 gr/l pour tous les conducteurs. Cette mesure permettrait d'épargner plus d'une centaine de vie. Si on considère qu'un conducteur professionnel ne devrait pas conduire lorsqu'il a plus de 0,2 gr/l a fortiori un non professionnel devrait être soumis à la même règle puisqu'il se met en danger lui personnellement mais aussi les autres usagers de la route.

M. Jean-Michel S. - Technicien (Côte d'Or)

Le vrai souci n'est pas cette limite de vitesse, mais un problème de comportement quotidien. On abaisse cette limite, mais en même temps, les distances de sécurité ne sont pas respectées, régulièrement, des automobilistes roulent de nuit sans phares, les STOP ne sont pas respectés, les passages piétons non plus etc. C'est toujours ce problème de répression, de tout limiter, et non d'éduquer, de sensibiliser, de faire apprendre, de conseiller. Pourquoi ne pas rendre des formations obligatoires pour les conducteurs tous les 10 ans ? Et les personnes âgées ? Les 80 km/h ne sont vraiment pas le problème. Cette baisse de vitesse engendre également une baisse de l'attention. Imaginez si vous avez à faire 200 km de routes départementales sans interruption, sans croisement, à 80km/h, avec des radars automatiques tous les 5 km.

Anonyme - Retraité (Hérault)

Bonjour. Je suis opposé à cette mesure car elle est systématique et ne tient en aucun compte de la dangerosité des voies. Si effectivement il existe des routes accidentogènes, il me semble plus simple et efficace de réduire la vitesse sur les routes concernées à 80 voire 70 km/h plutôt que de systématiser cette mesure sur des routes ne posant aucun souci. De plus la systématisation coutera cher en modification de signalisation. Enfin, la limitation à 80 km/h rendra plus difficile et risqué le dépassement de certains véhicules lents tels que camion ou camping-car par exemple. En outre, cette mesure n'a pas prouvé son efficacité à l'étranger. Merci pour cette consultation.

M. Thibault S. - Étudiant en ingénierie (Charente-Maritime)

Je suis absolument opposé à cette mesure. Mon impression est que les personnes ayant soumis cette proposition sont coupées de la réalité de la circulation sur route. De plus, j'ai l'impression d'être sanctionné pour le comportement irresponsable d'une minorité sur la route. L'argument avancé concernant le « peu de différence dans le temps de trajet » ne fait des calculs que pour des courts trajets, pouvant être quotidien pour certaines personnes. Dans ces conditions, il est normal de trouver un allongement court. Personnellement, je réalise régulièrement (1 à 2 fois par mois en moyenne) des trajets de plus de 500km sur des axes est/ouest sur des routes secondaires car aucune autoroute n'est mise en place pour ce parcours. Pour un tel trajet, si cette décision était appliquée, je devrais prévoir plus d'une demi-heure supplémentaire pour réaliser le trajet. Ce qui implique une fatigue supplémentaire qui à mon sens est autant voir plus dangereuse que la vitesse. D'autre part, une de mes craintes est le fait que cette décision supprimera la différence de vitesse entre les voitures et les camions. Certains ayant déjà un comportement dangereux (non-respect de leur limitation propre, non-respect des distances de sécurité), cette mesure réduirait la distance entre voitures et camions et augmenterait donc les risques. Enfin, cette mesure ne prend pas en considération les améliorations apportées aux voitures : les équipements comme les freins qui sont plus performants, les technologies telles que les systèmes de freinage d'urgence, ou encore le fait que les voitures sont désormais conçues pour pouvoir effectuer des manœuvres d'évitement à haute vitesse. Ainsi, la baisse de la vitesse moyenne sur les routes n'est pas le seul paramètre permettant d'expliquer une baisse de la mortalité ces dernières années. Je considère que si une mesure de réduction de vitesse doit être appliquée, elle devrait être plus réfléchie et ne devrait concerner que des tronçons définis comme étant dangereux.

Anonyme - Pharmacienne biologiste (Loire)

S'il est exact que la vitesse est un facteur aggravant lors d'un accident, je pense que la réduction de la vitesse maximum ne rendra pas la route plus sûre pour autant. Il y aura certainement davantage de dépassements dangereux, les voitures étant amenées à rouler souvent en « convoi » derrière ou avec des poids lourds.

Anonyme - Gendarme (Gironde)

Ce ne sont pas les vitesses autorisées qui tuent mais bien les grands excès de vitesse. Ça ne changera rien de baisser la vitesse de 10 km/h. Un accident à 80 ou à 90 km/h ne changera rien du point de vue de la mortalité. Il vaut mieux agir sur les grands excès de vitesse qui eux sont générateurs d'accident. Pourquoi ne pas systématiquement retirer le véhicule en même temps que le permis de conduire, je pense que cela serait plus judicieux. Dès qu'on touche à la voiture des chauffards, cela les fait réfléchir.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTION ÉCRITES

Ministère de l'intérieur

Délégation à la sécurité routière (DSR)

M. Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, délégué à la sécurité routière

M. Alexandre Rochatte, délégué adjoint à la sécurité routière

M. Pierre Vaiss, adjoint au sous-directeur de la protection des usagers de la route

Direction générale de la gendarmerie nationale

Général de corps d'armée François Gieré, directeur des opérations et de l'emploi

Chef d'escadron Philippe Sibille, adjoint du chef de la section des flux routiers et ferroviaires du Bureau de la sécurité routière des formations et moyens spécialisés (sous-direction de la sécurité publique et de la sécurité routière)

Ministère des Transports - Direction des infrastructures de transport - Service de la gestion du réseau routier national

M. Jean Le Dall, adjoint à la directrice des infrastructures de transport

M. Martin de Wissocq, ingénieur général route à la Mission d'appui au réseau routier national (MARRN)

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

Mme Manuelle Salathé, secrétaire générale

M. Francis Besnard, chef de projet maîtrise d'ouvrage des études sur l'exposition aux risques

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

M. Éric Violette, ingénieur expert en sécurité routière

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

M. Dominique Mignot, directeur du département Transport, santé, sécurité

M. Philippe Vezin, directeur adjoint

Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (Lab)

M. Nicolas Bertholon, directeur adjoint

Assemblée des départements de France

M. Frédéric Beauchef, vice-président chargé des routes, conseiller départemental de la Sarthe

M. Philippe Herscu, directeur délégué à l'ADF

Mme Marylène Jouvien, chargée des relations avec le Parlement

Association des maires de France

M. Frédéric Cuillerier, maire de Saint-Ay, président des maires du Loiret et président de la commission « transport et mobilités » de l'AMF

M. Yves Goasdoué, maire de Flers et président de la communauté d'agglomération du pays de Flers

M. Sylvain Bellion, responsable du service « ville urbanisme habitat transport »

Mme Louise Larcher, conseillère technique

Mme Charlotte de Fontaines, chargée des relations avec le Parlement

Ligue contre la violence routière

Mme Chantal Perrichon, présidente

Association Prévention routière

Mme Anne Lavaud, déléguée générale

Association Alert 57

M. Thierry Maring, président

Mme Stéphanie Maring, directrice, responsable pédagogique

Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)

M. Benoit Daly, secrétaire général

Mme Florence Berthelot, déléguée générale

Mme Elisabeth Charrier, secrétaire générale FNTR Centre et Île-de-France, déléguée aux régions

40 millions d'automobilistes

M. Pierre Chasseray, délégué général

Association « Pour une mobilité sereine et durable »

M. Thierry Modolo-Dominati, président, en charge notamment des entraves à la mobilité et des infrastructures routières

M. Bernard Darniche, vice-président en charge des relations avec les parlementaires, les médias, structures externes et dans le cadre du conseil sur la mobilité et de ses infrastructures

Ligue de défense des conducteurs

M. Pierre-Olivier Cavey, directeur des études et des campagnes

Mme Nathalie Troussard, secrétaire générale

Fédération française de motocyclisme

M. Philippe Thiebaut, directeur technique national

Fédération française des motards en colère (FFMC)

M. Marc Bertrand, chargé de mission sécurité routière

Fédération française de l'assurance (FFA)

Mme Catherine Traca, directeur des assurances de dommages et de responsabilité FFA

M. Éric Lemaire, président de la commission route d'Attitude Prévention

Mme Nathalie Irisson, secrétaire générale d'Attitude Prévention

Mme Émilie Courageux, responsable Prévention routière d'AXA Prévention

Mme Annabelle Jacquemin-Guillaume, conseillère parlementaire FFA

M. Gilles de Robien, ministre des transports, de l'équipement, du logement, du tourisme et de la mer, en charge du chantier présidentiel « sécurité routière » de 2002 à 2005

M. Gilles Savary, ancien député, président du groupe « Mobilités plus sûres » aux assises de la mobilité, président du Conseil Supérieur de l'Aviation Civile

M. Emmanuel Lagarde, directeur de recherches à l'INSERM, président du comité des experts auprès du Conseil National de la Sécurité Routière

Professeur Claude Got, professeur honoraire de l'Université René Descartes, accidentologue

M. Philippe Houillon, maire de Pontoise, ancien député, rapporteur de la mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière (2011)

M. Philippe Touzé, ingénieur en construction automobile, expert près la Cour d'Appel d'Amiens, délégué de l'Institut technique d'accidentologie, membre de son conseil d'administration

M. Rémy Josseume, avocat au Barreau de Paris, docteur en droit pénal routier, président de l'Automobile-Club des Avocats, enseignant à l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines

* * *

Contributions écrites

Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)

Union nationale des indépendants de la conduite (UNIC), branche
éducation routière de la Fédération nationale de l'automobile (FNA)