

Le Premier Ministre

Paris, le 15 JUIN 2018

Monsieur,

Vous m'avez fait part de vos réflexions portant notamment sur l'opportunité de diminuer la limitation de vitesse sur les routes secondaires bidirectionnelles sans séparateur central.

Votre correspondance a retenu toute mon attention.

Je vous informe que le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a étudié l'impact de l'expérimentation conduite dans quatre départements entre le 1^{er} juillet 2015 et le 30 juin 2017, sur les vitesses moyennes pratiquées et sur les flux de circulation, de l'abaissement de la vitesse limite autorisée à 80 km/h.

De plus, l'analyse de l'accidentalité sur les 86 kilomètres de tronçons expérimentés a été réalisée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), organisme statistique indépendant. Les résultats se révèlent positifs.

Je vous invite à cet égard à parcourir le rapport de l'ONISR, rendu public sous le lien :

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/recherches-et-etudes/thematiques>

Comme les membres de mon Cabinet ont pu récemment l'expliquer à vos représentants de la Sarthe et des Ardennes, qui ont accepté un échange constructif sur le sujet, ma décision ne s'appuie pas sur les résultats de cette expérimentation, de portée et de durée limitées, mais sur des études scientifiques confirmées par les experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), comme sur la démonstration faite, en grandeur nature, sur l'ensemble du territoire français entre 2002 et 2005 : la baisse des vitesses pratiquées sur le réseau bidirectionnel y a été, en raison de l'implantation des radars automatiques décidée par Monsieur Jacques Chirac, de 7 km/h en moyenne ; la baisse de la mortalité correspondante a été de 37%.

.../...

Monsieur Fabien DELROT
Coordinateur de la Fédération française des motards en colère
(FFMC - Antenne Paris-Petite Couronne)
8 rue Jean-Jacques Rousseau
93100 MONTREUIL

Plus récemment, la reprise à la hausse des vitesses pratiquées depuis 2013 sur l'ensemble des réseaux routiers (environ 3 km/h sur les autoroutes et les deux fois deux voies, 2 km/h sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, et une hausse ponctuelle sur les voies en agglomération) s'est accompagnée d'une augmentation de la mortalité.

La réduction de la vitesse autorisée à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies conçues pour permettre des dépassements sécurisés, s'impose pour orienter durablement la courbe de la mortalité à la baisse. 55% des accidents mortels (1911 morts) se sont en effet produits sur ce type d'axes en 2016.

Le CNSR a de surcroît établi qu'une telle mesure permettrait de sauver 400 vies chaque année. Elle présente également l'avantage d'améliorer la fluidité du trafic et de diminuer la consommation de carburant (et d'économiser à ce titre 120 euros par an en moyenne) et les émissions polluantes. Enfin, elle n'occasionnera qu'une perte de temps très minime pour les conducteurs.

La protection accrue de l'ensemble des usagers de la route représente de surcroît un des axes majeurs de la politique de sécurité routière du quinquennat. À cet effet, le plan gouvernemental prévoit différentes mesures de protection et de responsabilisation des usagers de deux-roues motorisés, qui représentent 21% de la mortalité routière et 44% des accidents graves pour moins de 2% du trafic motorisé. Rapportés au kilomètre parcouru par un automobiliste, les utilisateurs de deux-roues motorisés ont 24 fois plus de chance d'être tués. Il est donc indispensable de continuer à améliorer la pratique du motocyclisme, en agissant à la fois sur la formation, l'équipement et la visibilité de tous les usagers de deux-roues motorisés, mais aussi en abaissant la vitesse maximale autorisée sur ces axes qui concentrent 55% des accidents mortels.

Je tiens en outre à souligner à quel point les habitants des territoires ruraux sont ceux qui paient le tribut le plus lourd à la violence routière. Ce sont eux qui utilisent le plus ces réseaux sur lesquels près de 2 000 personnes perdent la vie chaque année. On meurt plus à la campagne qu'en ville. D'abord parce que les habitants passent plus de temps sur la route dans leur vie quotidienne, mais aussi parce que ces routes se caractérisent, de fait et indépendamment de leur état, par une dangerosité supérieure.

Comme vous le savez, il est instauré une clause de rendez-vous le 1^{er} juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée, qui sera mise en œuvre le 1^{er} juillet prochain.

.../...

Enfin, le plan gouvernemental prévoit une plus grande sévérité pour la consommation de substances psychoactives (alcool et/ou drogue) et l'usage des téléphones mobiles au volant, ainsi qu'une protection accrue des piétons. S'attachant aux faits générateurs de l'accidentalité, il traduit ainsi l'engagement de l'ensemble du Gouvernement à diminuer le nombre d'accidents et leur gravité.

Tels sont les éléments de réponse que je souhaitais porter à votre connaissance.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Édouard PHILIPPE

