



SÉCURITÉ ROUTIÈRE : MIEUX CIBLER POUR PLUS D'EFFICACITÉ

Rapport d'information n° 436 (2017-2018)

Commission de
l'aménagement
du territoire et
du développement
durable

M. Michel RAISON (Les Républicains - Haute-Saône),
Mme Michèle VULLIEN (App. Union Centriste - Rhône)
M. Jean-Luc FICHET (Socialiste et Républicain - Finistère),
rapporteurs

Commission
des lois

NOTE DE SYNTHÈSE

N° 92 (21017-2018)

15 MAI 2018

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

I. LES OBJECTIFS DU GROUPE DE TRAVAIL

Le 9 janvier 2018, le Gouvernement a annoncé un nouveau plan de lutte contre l'insécurité routière destiné à enrayer l'évolution à la hausse de la mortalité routière au cours des dernières années et à atteindre l'objectif de moins de 2 000 morts sur les routes d'ici 2020.

Parmi les 18 mesures annoncées, **l'abaissement de 90 km/h à 80km/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. Selon l'assureur Axa Prévention, 76 % des Français seraient ainsi contre cette mesure.

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.

Dans ce contexte, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et la commission des lois du Sénat ont décidé, au mois de janvier 2018, la création d'un **groupe de travail pluraliste sur la sécurité routière**, commun aux deux commissions.

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

Durant deux mois - délai relativement contraint lié au souhait de rendre ses conclusions en temps utile, soit avant la publication du décret de mise en œuvre de cette mesure -, le groupe de travail a mené une série d'auditions et de tables rondes

afin d'entendre l'ensemble des parties prenantes : principaux acteurs de la sécurité routière, institutionnels, associatifs, représentants d'élus locaux, usagers de la route, etc. Au total, **47 personnes** ont été **entendues**, à l'occasion de **17 auditions et tables rondes**.

Le groupe de travail a, en parallèle, ouvert un **espace participatif** sur le site Internet du Sénat, qui lui a permis de recueillir plus de **23 000 contributions**, afin d'associer à sa réflexion l'ensemble de la société civile.

Fort des informations et des documents collectés, le groupe de travail a pu relever les **insuffisances de l'expérimentation** conduite, à la demande du Gouvernement, sur les effets de la baisse de la vitesse maximale autorisée et constater la **nécessité de revoir la méthode envisagée par le Gouvernement**, au bénéfice d'une **réduction de la vitesse décentralisée et ciblée sur les routes les plus accidentogènes**.

II. LES INSUFFISANCES DE L'EXPÉRIMENTATION DE LA BAISSÉ DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE CONDUITE ENTRE 2015 ET 2017

Trois sections de routes nationales réparties dans quatre départements et totalisant **86 km** ont été retenues pour tester les effets d'une réduction de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h. L'expérimentation s'est déroulée **sur deux années, entre juillet 2015 et juin 2017**.

À l'origine de cette expérimentation se trouve **une recommandation du comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR)** chargé, dès 2013, de proposer une stratégie pour parvenir à moins de 2 000 tués par an sur les routes d'ici 2020, selon la commande du ministre de l'intérieur. Les experts préconisaient principalement une **baisse de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée hors agglomération pour les véhicules légers sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, soit sur tout le territoire, soit sur les tronçons accidentogènes**.

Au terme de leur étude, les chercheurs dressant le bilan de cette expérimentation ont observé notamment **une baisse des vitesses pratiquées (-4.7 km/h), une translation de la distribution globale des vitesses mesurées vers les vitesses plus faibles et une augmentation conséquente du taux de dépassement de la vitesse limite autorisée**.

Les membres du groupe de travail du Sénat ont d'abord relevé les **ambitions très réduites de cette expérimentation**, qui a constitué 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 impopulaire de généraliser cette mesure**.

Comme toutes les organisations qu'ils ont entendues, ils soulignent la **portée très limitée de ces résultats : l'expérimentation ne permet pas de tirer de conclusions concernant l'impact de la mesure sur l'accidentalité**, 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).

Comme de nombreux journalistes et élus locaux, ils déplorent l'**opacité ayant entouré les bilans de l'expérimentation** : alors que le ministère de l'intérieur avait promis un exercice « *transparent, honnête, rigoureux* », les difficultés pour obtenir les bilans de cette expérimentation témoignent du **manque criant de concertation** et de la **méthode précipitée** retenue par le Gouvernement dans un domaine où il faut, au contraire, veiller à l'acceptabilité sociale des mesures.

III. POUR UNE RÉDUCTION DE LA VITESSE LIMITE À 80 KM/H DÉCENTRALISÉE ET CIBLÉE SUR LES ROUTES ACCIDENTOGÈNES

Un pouvoir de modulation de la vitesse maximale autorisée par les présidents de département, les maires et les préfets de département

La vitesse maximale autorisée de circulation est **limitée à 90 km/h sur les routes nationales et départementale hors agglomération**, en dehors des routes à deux voies séparées par un terre-plein central (article R. 413-2 du code de la route).

Cette vitesse maximale autorisée **peut être modulée à la hausse**, dans les cas prévus explicitement par le code de la route, **et à la baisse**, par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation (article R. 413-1 du code de la route).

Le pouvoir de police de la circulation sur les routes nationales et départementales est **partagé entre plusieurs autorités** :

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

- **le maire**, s'agissant des routes nationales et départementales situées à l'intérieur des agglomérations, à l'exception des routes à grande circulation ;

- **le préfet de département**, s'agissant des routes nationales hors agglomération ainsi que sur les routes départementales classées à grande vitesse de circulation.

Décentraliser la décision de limiter la vitesse à 80 km/h sur les routes accidentogènes

Plutôt que de réduire la vitesse maximale autorisée à 80 km/h de manière uniforme sur l'ensemble des routes nationales et départementales hors agglomération, le groupe de travail **propose que cette décision soit décentralisée au niveau des départements**, afin de l'adapter aux réalités des territoires.

Une telle décentralisation de la décision **est la règle s'agissant de la détermination des vitesses maximales autorisées**. Les présidents de conseil départemental et les maires, qui ont compétence pour réduire les vitesses limites sur les routes dont ils ont la gestion, **utilisent fréquemment cette faculté** comme en témoigne le développement de « zones de rencontre » et de « zones 30 » en ville.

Cette approche doit être privilégiée s'agissant de la réduction de la vitesse autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central.

Le groupe de travail 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 la fixation 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.

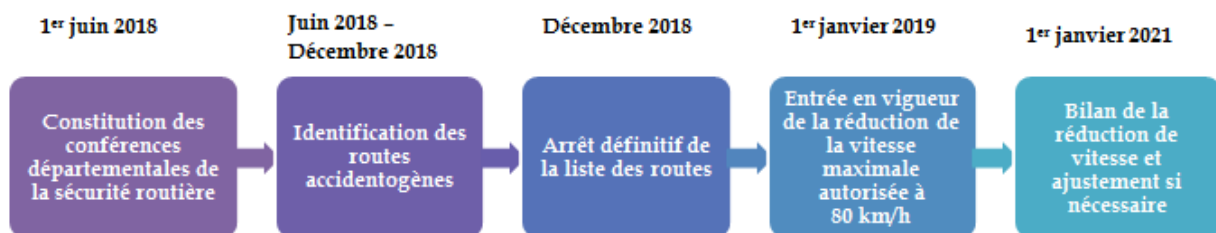
Afin d'assurer une concertation large de l'ensemble des acteurs concernés, ces conférences départementales devraient réunir des représentants des services de l'État en charge des routes, des services techniques des départements en charge des routes, d'associations d'usagers de la route et de riverains,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

Une fois la liste définitive des routes ou tronçons de route déterminée, la vitesse maximale autorisée **serait réduite 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 vitesse, 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, auxquelles les membres du groupe de travail souscrivent.



Lien vers le rapport : <http://www.senat.fr/rap/r17-436/r17-436.html>

Commission des lois du Sénat

<http://www.senat.fr/commission/loi/index.html> - Téléphone : 01 42 34 23 37