

Dossier de presse

GROUPE DE TRAVAIL SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**Sécurité routière :
mieux cibler pour plus d'efficacité**

Le groupe de travail commun à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et à la commission des lois

Philippe Bas,
président de la commission
des lois



Manche

p.bas@senat.fr

[@BasPhilippe](https://twitter.com/BasPhilippe)



Hervé Maurey,
président de la commission
de l'aménagement du territoire
et du développement durable



Eure

h.maurey@senat.fr

[@HMaurey](https://twitter.com/HMaurey)

Michel Raison



Haute-Saône

m.raison@senat.fr



Jean-Luc Fichet



Finistère

jl.fichet@senat.fr

Michèle Vullien



Rhône

m.vullien@senat.fr

membres du groupe travail

Calendrier

- | | |
|-----------------------------|---|
| 24 janvier 2018 | Création du groupe de travail et désignation de ses membres |
| 8 février 2018 | Installation du groupe de travail et ouverture de l'espace participatif |
| Février et mars 2018 | Auditions |
| 18 avril 2018 | Présentation du rapport devant la commission des lois et la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable |

Chiffres clés

- **Auditions** organisées par le groupe de travail :
 - 17** auditions et tables-rondes au Sénat
 - 47** personnes entendues
- **23 497** contributions reçues sur l'espace participatif

Les grandes dates de la sécurité routière

1970 : fixation des **premiers taux maximaux d'alcoolémie** (1,2 g/l pour le taux délictuel, 0,8 g/l pour le taux contraventionnel)

1973 : **port obligatoire de la ceinture** pour les automobilistes et du **casque** pour les conducteurs de deux-roues motorisés

1974 : fixation des **vitesse maximale autorisées** à 130 km/h sur les autoroutes, 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies et 90 km/h sur les routes du réseau secondaire

1985 : instauration du **contrôle technique obligatoire** des véhicules

1990 : fixation à **50 km/h de la vitesse maximale autorisée en agglomération**, avec des possibilités de modulation à 30 km/h et 70 km/h dans certaines zones

1992 : instauration du **permis à points**

1995 : abaissement à 0,5 g/l du taux maximum d'alcoolémie contraventionnel

17 novembre 2002 : tenue des premiers **États généraux de la sécurité routière**

2002 : déploiement des premiers **radars automatiques**

2003 : adoption de la **loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière** (renforcement des contrôles et des sanctions, automatisation des sanctions et du traitement des infractions) ; **interdiction de l'usage du téléphone au volant.**

2004 : instauration du **permis probatoire**

2011 : adoption de la **loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, dite « LOPPSI 2 »** (durcissement des sanctions applicables en cas d'infractions au code de la route, notamment en cas de récidive ; création d'une peine de confiscation de véhicule ; renforcement des contrôles d'alcoolémie)

26 janvier 2015 : annonce par Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur, d'un plan de lutte contre l'insécurité routière composé de 26 mesures (abaissement du taux maximum d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices, possibilité pour les maires d'abaisser la vitesse en agglomération, modernisation du parc des 4 200 radars)

9 janvier 2018 : annonce par Édouard Philippe, Premier ministre, d'un nouveau plan de lutte contre l'insécurité routière, comprenant 18 mesures

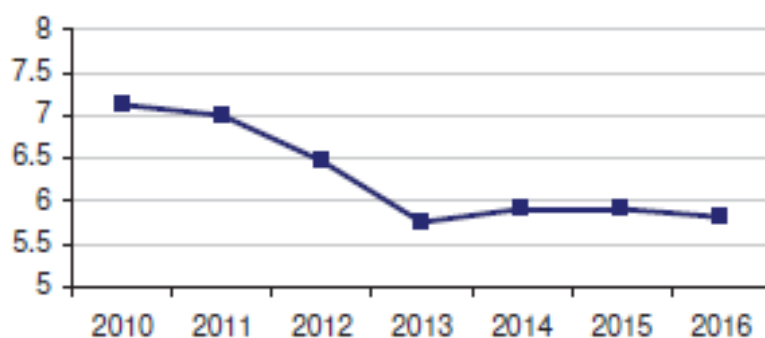
L'insécurité routière en France – Les chiffres clés

Le **nombre annuel de morts sur les routes**, régulièrement supérieur à **17 000** au début des années 1970, a été **divisé**, sous l'impulsion de politiques publiques volontaristes en matière de lutte contre l'insécurité routière, **par 4 en quarante ans**, atteignant un peu moins de **4 000 morts en 2010**. Après la mise en œuvre de mesures importantes entre les années 1970 et 1990, le grand chantier de lutte contre l'insécurité routière lancé par Jacques Chirac en 2002 a eu des résultats probants, permettant, en seulement une dizaine d'années, de faire diminuer le nombre de morts de près de 8 000 à 4 000.

Au cours des dernières années, en dépit de l'adoption de nouvelles mesures, la tendance paraît s'être inversée, les chiffres de l'insécurité routière ayant **stagné au cours des dernières années**.

Le nombre de **personnes décédées**¹ à la suite d'un accident de la route, qui était de **3 427 en 2013**, soit son plus bas niveau, s'est élevé à **3 738 en 2016**, soit une **hausse d'environ 9 % en trois ans**.

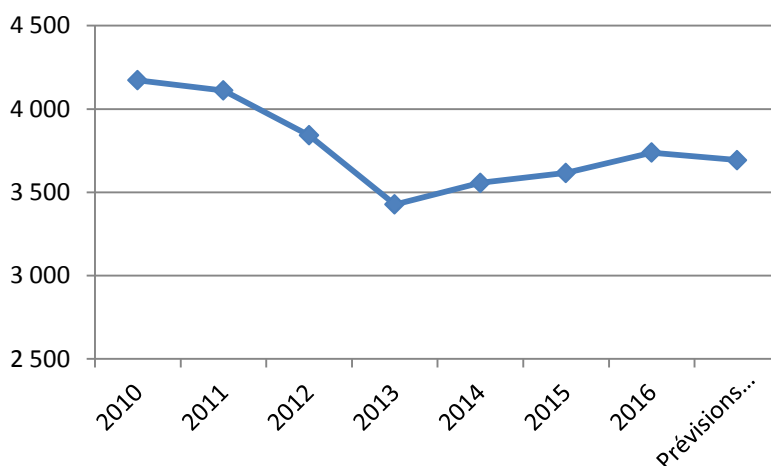
*Évolution du nombre annuel de personnes tuées
par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules
(en France métropolitaine)*



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

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.

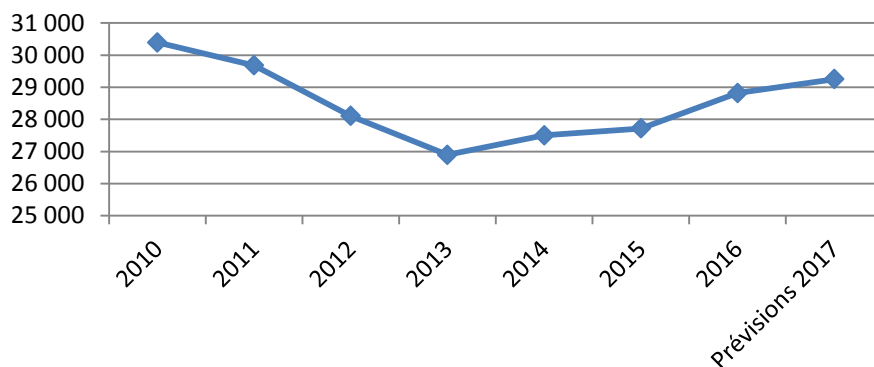
*Evolution de la mortalité routière annuelle depuis 2010
(nombre de personnes tuées)*



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

Le **nombre de blessés hospitalisés¹** à la suite d'un accident de la route, qui s'élevait à **26 895 en 2013**, a quant à lui atteint **28 817 en 2016**, soit une **augmentation d'environ 7 %**.

*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

¹ Les blessés hospitalisés correspondent aux victimes d'accidents de la route hospitalisés pour une durée supérieure à 24 heures. Il serait utile de pouvoir rapporter ce chiffre au nombre de kilomètres parcourus par les véhicules – cette donnée n'est malheureusement pas disponible.

En 2016, la route a fait environ 10 morts et 79 blessés graves par jour.

51 % des morts sur la route sont des **usagers de véhicules de tourisme**, **21 %** des **usagers de deux-roues motorisés** (motocyclistes et cyclomotoristes), **19,4 %** des **piétons**, **8,7 %** des **cyclistes**.

Les 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. **55 % des accidents mortels** se sont produits, en 2016, **sur les routes à double sens sans séparateur central**.

En 2016, sont cités comme cause principale **des accidents mortels** : la **vitesse excessive ou inadaptée** aux circonstances (**31 % des accidents mortels**), l'**alcool (19 %)** et les **stupéfiants (9 %)**.

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**.

L'usage du téléphone au volant serait la cause de près d'**1 accident mortel sur 10**.

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 mesure¹.

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 comme 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**.

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

Les insuffisances de l'expérimentation de la baisse 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 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.

Les sénateurs membres du groupe de travail du Sénat sur la sécurité routière, comme toutes les organisations entendues, 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.

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 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.

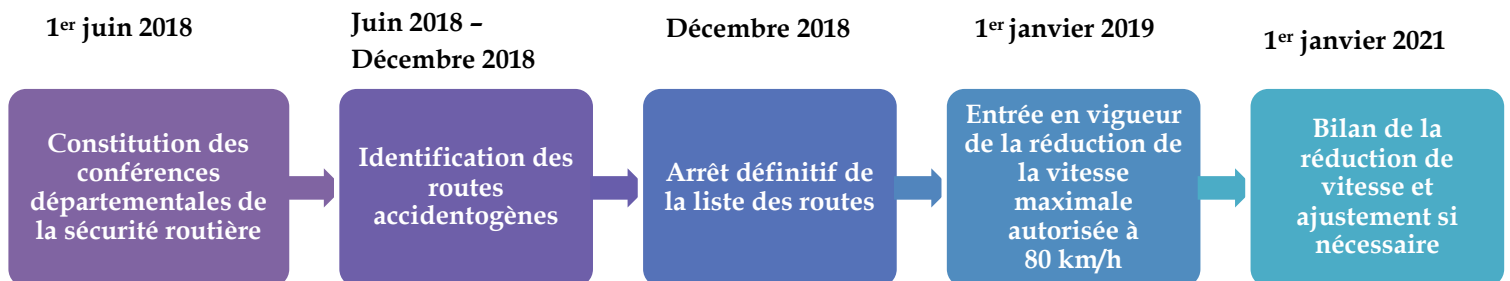
Afin d'assurer une concertation large de l'ensemble des acteurs concernés, ces conférences départementales devraient réunir : des représentants des services de l'État en charge de la gestion des routes, des services techniques des départements en charge des routes, d'associations d'usagers de la route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

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 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, auxquelles les membres du groupe de travail souscrivent.

Contact presse

Tina Miquel / Mathilde Dubourg

01 42 34 25 38 / 25 11

presse@senat.fr