

Le Premier Ministre

Paris, le

Monsieur le Sénateur,

Le 14 décembre dernier, vous avez posé une question sur les arguments justifiant une éventuelle limitation à 80 km/h sur les routes départementales et, en particulier, sur les résultats de l'expérimentation de la baisse de la vitesse mise en œuvre sur des portions de routes sans séparateur central, conduite entre le 1^{er} juillet 2015 et le 1^{er} juillet 2017.

Monsieur Christophe CASTANER, secrétaire d'Etat chargé des relations avec le Parlement, avait alors rappelé les effets des mesures de contrôle de vitesse engagées à partir de 2002 : sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, la vitesse a baissé de 7 km/h et la mortalité de 37 % entre 2002 et 2005. Il avait également souligné que les études montrent que baisser de 10 kilomètres par heure la vitesse sur les routes sans séparateur central permettrait de sauver 350 à 400 vies par an. Or, depuis 2012, la vitesse moyenne pratiquée sur les routes à 2x2 voies a augmenté de 3 à 4 km/h et la vitesse excessive est impliquée dans un tiers des accidents en 2016.

Par lettre du 4 janvier, cosignée par plusieurs sénateurs, vous souhaitez obtenir des précisions sur l'expérimentation conduite entre 2015 et 2017. L'objectif de l'expérimentation était *« d'observer, sur certains tronçons de route à double sens, identifiés comme particulièrement accidentogènes, l'impact d'une diminution de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h. »*

Cette expérimentation s'est déroulée sur une distance restreinte - 86 kilomètres répartis en trois tronçons, permettant en outre des itinéraires d'évitement - et sur une durée inférieure à la durée statistique minimale d'observation en matière d'accidentologie, qui est de cinq ans. Aussi, et bien que les résultats indiquent une tendance positive pour la baisse de la vitesse sur ces 86 kilomètres, le gouvernement n'a pas souhaité utiliser ces résultats dans le cadre des consultations actuelles.

Les trois sections de routes nationales bidirectionnelles concernées par cette expérimentation étaient : 18 kilomètres de la RN 7 entre Croze-Hermitage et Valence dans la Drôme, 22 kilomètres de la RN 151 dans la Nièvre et 33 kilomètres dans l'Yonne entre la Charité (58) et Auxerre (89) et 13 kilomètres sur la RN 57 entre Échenoz-le Sec et Rioz dans la Haute-Saône.

Des équipes spécialisées du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ont procédé à sept campagnes de mesures de vitesse sur chacun des itinéraires, afin de mesurer l'effet de la baisse des vitesses maximales autorisées sur les vitesses pratiquées.

Le premier enseignement est une diminution des vitesses moyennes sur tous les itinéraires concernés. Cette baisse est de l'ordre de 2 à 6 km/h sur la RN7, de 7 à 9 km/h sur la RN 57 et de 3 à 6 km/h sur la RN 151. Elle correspond donc à une évolution favorable du comportement des usagers.

Aux termes de ces deux années, l'analyse de l'accidentalité est positive. Elle montre une tendance à la baisse, sur la base d'une comparaison des données entre les deux années de l'expérimentation et l'observation des 5 années précédentes (durée préconisée en matière d'accidentologie, et qui peut être utilisée pour faire une étude d'installation d'un radar).

Sur les cinq années qui ont précédé l'expérimentation, 67 accidents corporels ont été répertoriés sur les 86 kilomètres de route concernés. Ces accidents ont causé la mort de 15 personnes et ont conduit à 108 blessés dont 66 ont été hospitalisés. Ramenés à une échelle de deux ans, ces chiffres correspondent respectivement à 27 accidents, 6 tués, 43 blessés dont 26 blessés hospitalisés. Entre le 1er juillet 2015 et le 1er 2017, les observatoires départementaux de sécurité routière ont répertorié 20 accidents, 3 tués et 42 blessés dont 21 hospitalisés.

L'expérimentation a permis également de constater que l'abaissement des vitesses n'a pas provoqué de surplus d'embouteillages sur ces trois axes. La baisse des vitesses n'a pas été, dans cette expérimentation, un facteur d'engorgement de la circulation.

Dans votre réplique à la réponse de M. CASTANER comme dans votre lettre, vous insistez sur la nécessaire pédagogie pour expliquer les mesures choisies et engager « *un débat certes difficile mais qui eut été courageux et salutaire* ». Alors que la mortalité routière croît à nouveau depuis 2014 et que plus de la moitié des décès – 1 911 en 2016 – sont constatés sur les routes qui pourraient être concernées par l'abaissement de la vitesse, je fais miens les qualificatifs de « *courageux et salutaire* » pour désigner l'engagement de mon gouvernement en faveur de la sécurité routière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous,


Edouard PHILIPPE