

# Pourquoi abaisser la vitesse à 80 km/h sur les routes ?

Le gouvernement devrait annoncer mardi cette mesure destinée à réduire la mortalité routière.

LE MONDE | 09.01.2018 à 13h05 • Mis à jour le 09.01.2018 à 13h19 | Par [Anne-Aël Durand](#) et Aurélia Abdelbost



Une limitation

de vitesse à 80 km/h a été expérimentée depuis 2015 sur une partie de la N7 près de Valence.  
PHILIPPE DESMAZES / AFP

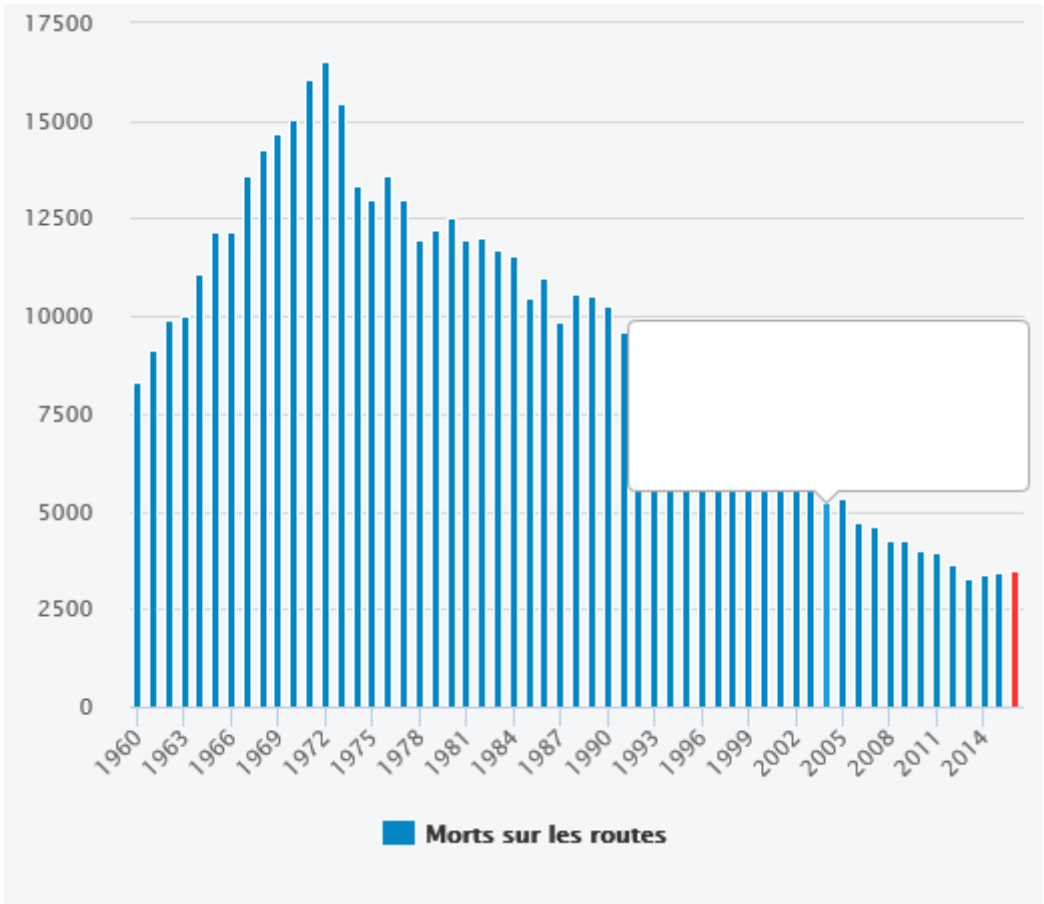
Le gouvernement devrait annoncer mardi 9 janvier, à l'issue d'un Conseil national de la sécurité routière, la baisse de la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes secondaires à double sens.  
Explications.

Lire aussi : [Réduire la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes pour sauver des vies](#)

## • Pourquoi le gouvernement s'intéresse-t-il à la sécurité routière ?

« Si pour sauver des vies, il faut être impopulaire, j'accepte de l'être », assume dans le [JDD](#) le premier ministre, Edouard Philippe. En effet, après des années de baisse sensible, la mortalité routière est repartie à la hausse ces trois dernières années, passant de 3 268 morts en 2013 à 3 477 en 2016. Et 2017 suit cette tendance avec une augmentation de 0,9 % sur les onze premiers mois.

## La mortalité routière stagne en 2016



Le gouvernement Valls avait fixé l'objectif de descendre sous les 2 000 morts en 2020, mais ses mesures (par exemple les radars mobiles embarqués) n'ont pas suffi à amorcer cette décrue.

Bien qu'impopulaires sur le moment, les grandes mesures de sécurité routière (baisse de vitesse et port de la ceinture en 1973, route à 50 km/h et ceinture arrière en 1990, radars automatiques en 2002...) ont eu des effets très nets sur la sécurité routière, comme le montre la vidéo ci-dessous.

Une baisse de la mortalité en partie liée à une législation plus stricte

Ce graphique représente les morts sur les routes françaises de 1960 à 2016 avec, sur les points, les principales modifications à la législation et au code de la route.

SurvolezSélectionnez les ronds sur le graphique pour afficher le détail des mesures alors mises en place.

Source : [Sécurité routière](#)

## • Pourquoi se concentrer sur les routes secondaires et la vitesse ?

Les chiffres de la sécurité routière sont très clairs : les routes hors agglomération sont les plus meurtrières, en particulier les départementales ou nationales à double sens sans terre-plein central. Alors qu'elles ne représentent que 40 % du réseau routier, elles concentrent 55 % des accidents mortels, soit 1 911 morts en 2016, contre 1 019 morts en ville, où les usagers sont plus nombreux et vulnérables (piétons, cyclistes).

La vitesse excessive est aussi en cause dans 31 % des accidents mortels en 2016, ce qui en fait le premier facteur de mortalité, avant l'alcool (29 %), l'absence de ceinture (20 %) ou la fatigue (9 %).

Réduire la vitesse limite la distance d'arrêt en cas de freinage (environ 70 m à 80 km/h, contre 80 m à 90 km/h) en augmentant faiblement la durée totale du trajet.

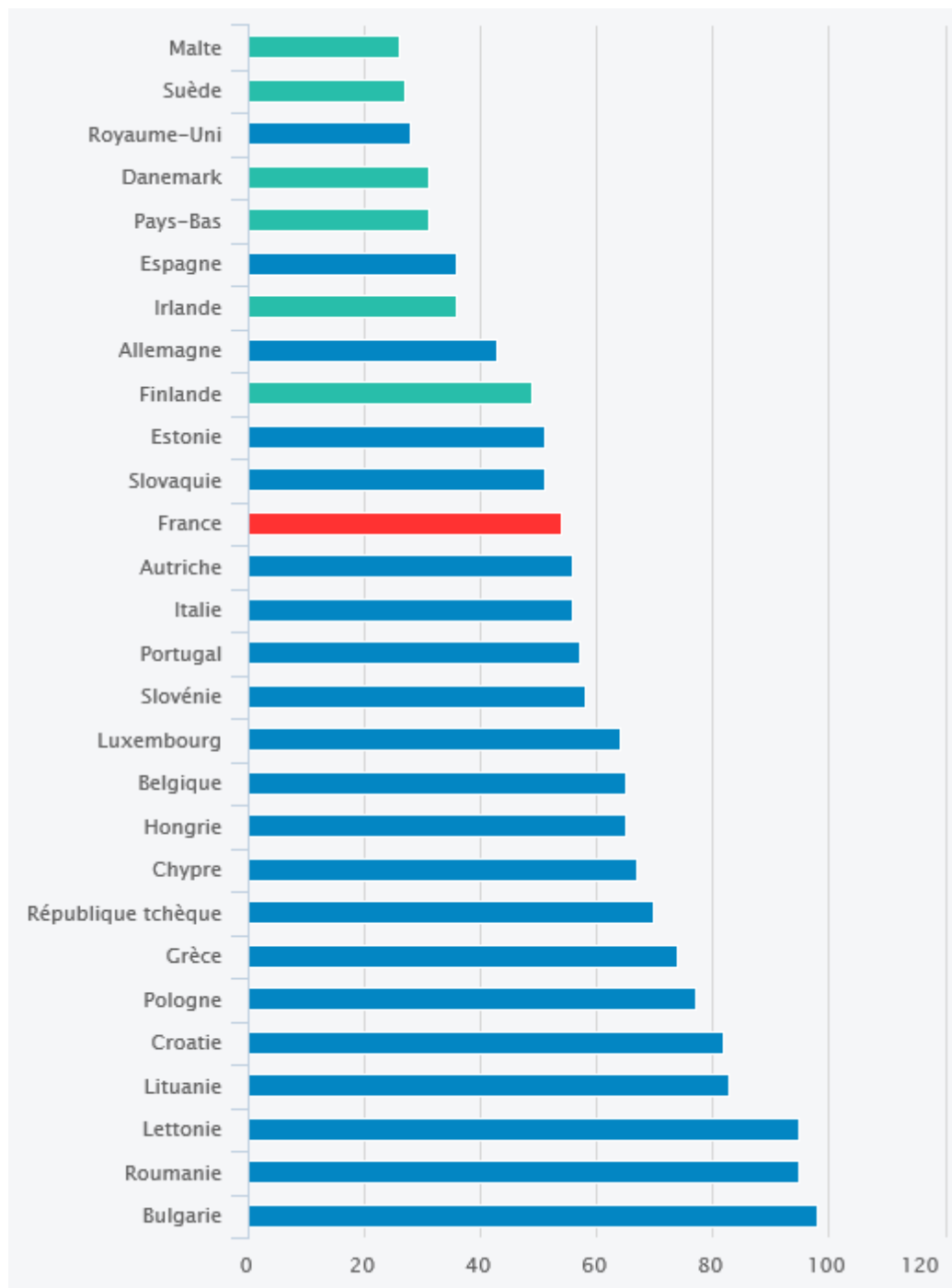
La calculette : [Limitation de vitesse à 80 km/h : calculez la différence](#)

## • L'abaissement de la vitesse a-t-il fait ses preuves ailleurs en Europe ?

Au sein de l'Union européenne, la France ne serait pas la première à choisir de fixer à 80 km/h la limitation de vitesse sur les routes secondaires. Six pays, dont le Danemark, les Pays-Bas ou la Finlande, ont déjà passé le pas. Et si l'on comptabilise le nombre de morts sur les routes des 28 pays membres de l'Union européenne, ils font tous partie des dix meilleurs élèves. La France, elle, ne se place qu'au douzième rang, en dessous de la moyenne européenne.

## Sécurité routière : les pays ayant adopté la limitation à 80 km/h font la course en tête

Nombre de morts par million d'habitants, en 2015, sur les routes des 28 membres de l'Union européenne.



## • Comment mesurer l'efficacité du dispositif ?

« *L'abaissement de 10 km/h permettrait d'éviter 300 à 400 morts par an* », a affirmé Benjamin Griveaux, porte-parole du gouvernement, sur BFM-TV/RMC, le 4 janvier. D'où vient cette estimation ? Elle est inspirée d'une étude de 1982, publiée par Jan-Eric Nilsson, chercheur à l'Institut suédois des routes, qui conclut qu'une diminution de 1 % de la vitesse entraîne une baisse de 2 % des accidents corporels et de 4 % des accidents mortels.

En 2009, Rune Elvik, chercheur norvégien, poursuit les recherches de Nilsson et avance que le taux de variation pour les accidents mortels serait même de 4,6 % pour les routes hors agglomération et les autoroutes.

Mais aucune étude récente ne permet de confirmer ce calcul. En France, une expérimentation a été lancée en 2015, sur 81 km de routes nationales bidirectionnelles, mais les résultats n'ont pas été

publiés alors que l'évaluation s'est achevée en juillet 2017.

Il est d'autant plus difficile de réaliser des mesures que la limite de vitesse n'est pas toujours en adéquation avec les conditions réelles (embouteillages, état de la route...). Selon [les données](#) de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), en 2016, sur les tronçons limités à 90 km/h, les automobilistes ne roulent en fait qu'à 82 km/h en moyenne, un chiffre relativement stable depuis 2009.

## • Pourquoi la mesure est-elle critiquée ?

La [Ligue de défense des conducteurs](#) conteste le lien mathématique entre vitesse et mortalité routière, considérant qu'il ne prend pas en compte l'état des routes ou l'amélioration technique des véhicules.

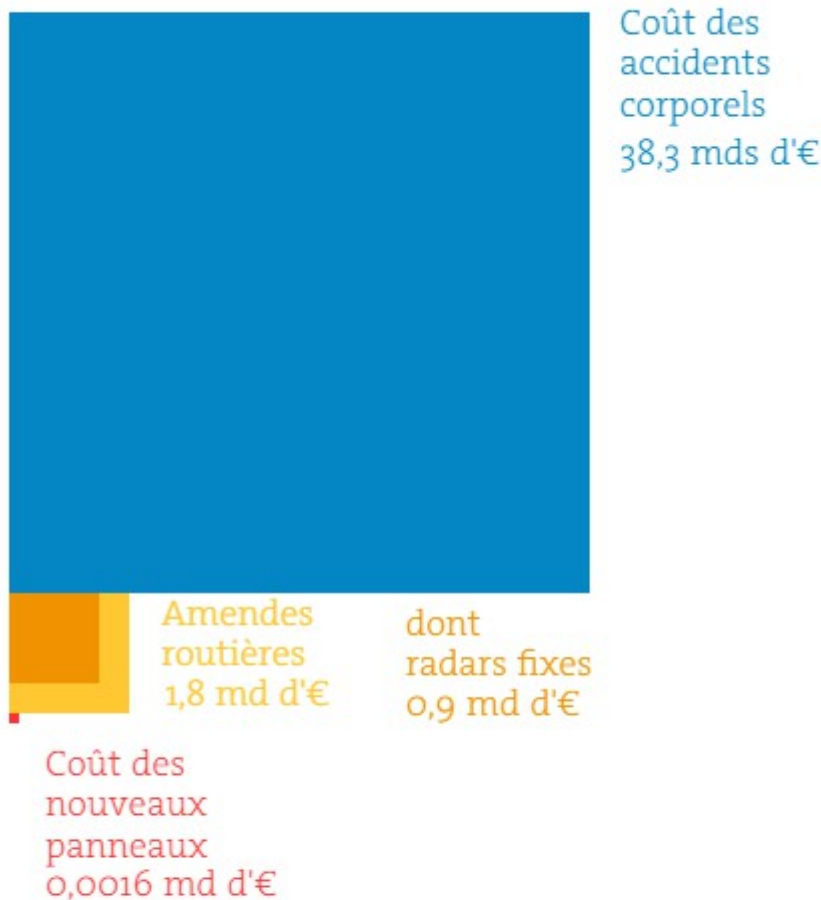
L'association [40 millions d'automobilistes](#) cite l'exemple du Danemark qui a expérimenté durant trois ans une hausse à 90 km/h contre 80 et constaté une baisse de la mortalité. Mais cet exemple est limité car il ne concernait que 103 km de route où les automobilistes circulaient déjà au-dessus des limitations auparavant. Pierre Chasseray, président de l'association, craint aussi qu'en France, baisser la vitesse sur les départementales soit « *accidentogène* » en rendant plus difficiles les dépassements de camions.

L'abaissement de la vitesse n'est pas une mesure très populaire. Selon un [sondage Harris interactive](#) pour RMC et *Atlantico*, 59 % des personnes interrogées y sont défavorables, et 82 % estiment que le premier objectif est d'augmenter les contraventions collectées par l'Etat. Les amendes ont rapporté 1,8 milliard d'euros en 2016, dont 920 millions d'euros pour les seuls radars, mais toute la somme n'a pas été affectée en totalité à la sécurité routière, comme l'a déploré la [Cour des comptes](#).

Toujours côté finances, les détracteurs du projet avancent le coût de remplacement des 20 000 panneaux de signalisation sur les routes. Le magazine [Challenges](#) a calculé que la facture s'élèverait à 1,6 million d'euros. Des sommes peu élevées à mettre en regard du coût pour la collectivité des accidents corporels, qui s'établit en 2016 à 38,3 milliards d'euros, [selon l'ONISR](#). Un chiffre qui englobe les préjudices liés à la mort des personnes, les hospitalisations et frais pour les blessés, les dégâts matériels, les frais d'expertise et de justice...

image: [http://img.lemde.fr/2018/01/09/0/0/534/705/534/0/60/0/0e14f2a\\_3296-1e7d322.vezfl.png](http://img.lemde.fr/2018/01/09/0/0/534/705/534/0/60/0/0e14f2a_3296-1e7d322.vezfl.png)

## Les coûts de la sécurité routière



Source : Le Monde

 [LeMonde.fr/lesdecodeurs](https://www.lemonde.fr/lesdecodeurs)

### • Quels autres dispositifs pourraient réduire la mortalité ?

Inquiètes du coût des panneaux, les associations d'automobilistes réclament aux collectivités des mesures d'investissement pour moderniser les infrastructures routières. D'autres pistes sont évoquées pour limiter les accidents :

- des sanctions accrues contre le portable au volant ;
- l'installation d'éthylotests antidémarrage dans les voitures, au moins pour les personnes déjà condamnées pour conduite en état d'ivresse ;
- l'interdiction d'avertisseurs de radars de type Coyote, TomTom ou Waze qui affaiblissent

l'efficacité des contrôles routiers ;

- un retrait plus systématique des points de permis. Selon un [rapport](#) de 2012, moins de la moitié (46 %) des sanctions sont réellement appliquées.

En appliquant réellement ce bouquet de mesures, la présidente de la Ligue contre la violence routière, Chantal Perrichon, estime l'on pourrait atteindre 600 morts de moins par an.

Lire aussi : [Sécurité routière: plusieurs leviers pour baisser la mortalité](#)

En savoir plus sur [http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/01/09/pourquoi-abaisser-la-vitesse-a-80-km-h-sur-les-routes\\_5239333\\_4355770.html#eMFBaJsI4wjOQX14.99](http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/01/09/pourquoi-abaisser-la-vitesse-a-80-km-h-sur-les-routes_5239333_4355770.html#eMFBaJsI4wjOQX14.99)