



Ligue contre la violence routière

Objet : Mesure du 80 km/h

Monsieur le Préfet,

À l'issue d'une période de quatre années de dégradation des résultats de la sécurité routière de 2014 à 2017, le gouvernement a pris la décision de mettre en œuvre une nouvelle mesure consistant à limiter à 80 km/h la vitesse maximum autorisée sur les routes bi-directionnelles dépourvues de séparateurs médians.

En 2018, avec l'application de la mesure au 1^{er} juillet, l'inversion de tendance attendue depuis plusieurs années s'est enfin produite : 206 vies ont été épargnées du fait de la réduction des vitesses, alors que les années précédentes la mortalité augmentait.

Pourtant, malgré ces premiers résultats porteurs d'espoir, la sécurité routière est devenue l'exutoire d'une contestation du pouvoir de l'État. 2/3 des radars fixes assurant le contrôle automatisé de la vitesse ont été dégradés. Le relâchement du comportement des conducteurs qui a suivi a généré, fin 2018 et début 2019, une augmentation des vitesses moyennes avec, à nouveau, une dégradation des résultats.

Face à cette incompréhension, le gouvernement a finalement pris la décision de proposer aux parlementaires l'assouplissement du dispositif en confiant la responsabilité aux Présidents des conseils départementaux d'identifier les routes pour lesquelles la limitation de la vitesse autorisée pourrait être ramenée à 90 km/h.

Notre première démarche cible donc les départements. Pour information, vous trouverez ci-joint la copie du courrier adressé à chaque Président(e) de département ainsi qu'une carte départementale, établie en juin 2018 par la Ligue, en collaboration avec le professeur Claude Got, qui présente les axes concentrant la majorité des accidents observés sur une période de 10 années (2006-2015). Cette carte démontre que les accidents graves se concentrent sur un faible pourcentage du linéaire de routes qui sont ces axes routiers que l'on pourrait, à tort, considérer comme les plus sûrs. À l'échelle nationale, 50 % des tués sont recensés sur 15 % en moyenne de la longueur totale des routes.

Par ailleurs, figure dans ce dossier, une carte de l'accidentalité (2013-2017) des tués et des blessés hospitalisés sur les routes (hors agglomération et réseau autoroutier) de votre département. Elle prouve que durant ces cinq années l'essentiel des accidents est localisé tout au long des mêmes routes répertoriées l'an passé (1).

Dans ce nouveau contexte, même si la responsabilité de ces dérogations incombe maintenant à l'exécutif départemental, la Ligue contre la violence routière compte sur votre autorité et votre compétence pour éclairer les décisions qui seront prises.

Comptant sur vous, pour que votre rôle contribue à rendre durablement nos routes plus sûres, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de ma considération distinguée.

Chantal Perrichon

Présidente de la Ligue contre la violence routière

(1) La Ligue contre la violence routière est une association de bénévoles qui, vu l'urgence des débats, a décidé de produire des cartes sur l'accidentalité dans les départements. Nous ne bénéficions pas des moyens de l'État pour présenter aujourd'hui la totalité des cartes (une soixante a été réalisée à ce jour). Si cette seconde carte est manquante, vous la trouverez courant septembre sur notre site.



Ligue contre la violence routière

Objet : Mesure du 80 km/h

Madame la Préfète,

À l'issue d'une période de quatre années de dégradation des résultats de la sécurité routière de 2014 à 2017, le gouvernement a pris la décision de mettre en œuvre une nouvelle mesure consistant à limiter à 80 km/h la vitesse maximum autorisée sur les routes bi-directionnelles dépourvues de séparateurs médians.

En 2018, avec l'application de la mesure au 1^{er} juillet, l'inversion de tendance attendue depuis plusieurs années s'est enfin produite : 206 vies ont été épargnées du fait de la réduction des vitesses, alors que les années précédentes la mortalité augmentait.

Pourtant, malgré ces premiers résultats porteurs d'espoir, la sécurité routière est devenue l'exutoire d'une contestation du pouvoir de l'État. 2/3 des radars fixes assurant le contrôle automatisé de la vitesse ont été dégradés. Le relâchement du comportement des conducteurs qui a suivi a généré, fin 2018 et début 2019, une augmentation des vitesses moyennes avec, à nouveau, une dégradation des résultats.

Face à cette incompréhension, le gouvernement a finalement pris la décision de proposer aux parlementaires l'assouplissement du dispositif en confiant la responsabilité aux Présidents des conseils départementaux d'identifier les routes pour lesquelles la limitation de la vitesse autorisée pourrait être ramenée à 90 km/h.

Notre première démarche cible donc les départements. Pour information, vous trouverez ci-joint la copie du courrier adressé à chaque Président(e) de département ainsi qu'une carte départementale, établie en juin 2018 par la Ligue, en collaboration avec le professeur Claude Got, qui présente les axes concentrant la majorité des accidents observés sur une période de 10 années (2006-2015). Cette carte démontre que les accidents graves se concentrent sur un faible pourcentage du linéaire de routes qui sont ces axes routiers que l'on pourrait, à tort, considérer comme les plus sûrs. À l'échelle nationale, 50 % des tués sont recensés sur 15 % en moyenne de la longueur totale des routes.

Par ailleurs, figure dans ce dossier, une carte de l'accidentalité (2013-2017) des tués et des blessés hospitalisés sur les routes (hors agglomération et réseau autoroutier) de votre département. Elle prouve que durant ces cinq années l'essentiel des accidents est localisé tout au long des mêmes routes répertoriées l'an passé (1).

Dans ce nouveau contexte, même si la responsabilité de ces dérogations incombe maintenant à l'exécutif départemental, la Ligue contre la violence routière compte sur votre autorité et votre compétence pour éclairer les décisions qui seront prises.

Comptant sur vous, pour que votre rôle contribue à rendre durablement nos routes plus sûres, je vous prie de croire, Madame la Préfète, en l'expression de ma considération distinguée.

Chantal Perrichon

Présidente de la Ligue contre la violence routière

(1) La Ligue contre la violence routière est une association de bénévoles qui, vu l'urgence des débats, a décidé de produire des cartes sur l'accidentalité dans les départements. Nous ne bénéficions pas des moyens de l'État pour présenter aujourd'hui la totalité des cartes (une soixante a été réalisée à ce jour). Si cette seconde carte est manquante, vous la trouverez courant septembre sur notre site.



Ligue contre la violence routière

Lettre ouverte aux Présidents des départements sur la mesure du 80 km/h

Monsieur, Madame le (la) Président(e),

À l'issue d'une période de quatre années de dégradation des résultats de la sécurité routière de 2014 à 2017, le gouvernement a pris la décision de mettre en œuvre une nouvelle mesure consistant à limiter la vitesse autorisée sur les routes bi-directionnelles dépourvues de séparateurs médians.

Le choix de cette mesure est validé par les scientifiques et par les propres services de l'État (1) qui ont jugé que cette disposition était la plus pertinente pour réduire rapidement le nombre de victimes sur 400 000 km de routes départementales qui concentrent 2/3 des tués et des blessés graves en France chaque année. Partant du constat vérifié partout dans le monde, selon lequel une baisse de 1 % de la vitesse moyenne de l'ensemble du trafic génère une baisse de 4 % du nombre de morts sur les routes, les experts du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) ont estimé que la mesure du 80 km/h permettrait de sauver environ 350 vies dès la première année de mise en œuvre.

En 2018, avec l'application de la mesure au 1^{er} juillet, l'inversion de tendance attendue depuis plusieurs années s'est enfin produite : 206 vies ont été épargnées du fait du passage à 80 km/h, alors que les années précédentes la mortalité augmentait.

Pourtant, malgré ces premiers résultats porteurs d'espoir, la sécurité routière est devenue l'exutoire d'une contestation du pouvoir de l'État. 2/3 des radars fixes assurant le contrôle automatisé de la vitesse ont été dégradés. Le relâchement du comportement des conducteurs qui a suivi a généré, fin 2018 et début 2019, une augmentation des vitesses moyennes avec, à nouveau, une dégradation des résultats.

Face à cette incompréhension, le gouvernement a finalement pris la décision de proposer aux parlementaires l'assouplissement du dispositif en confiant la responsabilité aux Présidents des Conseils départementaux d'identifier les routes pour lesquelles la limitation de la vitesse autorisée pourrait être ramenée à 90 km/h.

On peut s'interroger sur la position des parlementaires et des Présidents des conseils départementaux qui se sont opposés à la mesure et qui ont souhaité l'« assouplir » – ce qui revient à l'affaiblir – en réaction au « pouvoir parisien » contre les « territoires ». On peut également s'interroger sur le degré de prise en compte de l'objectif de moins de 2 000 morts en 2020 pourtant fixé par le gouvernement précédent. S'il est légitime et légal que les responsables adaptent les vitesses selon les circonstances et l'accidentalité locales (2), ce ne peut être hors du cadre réglementaire défini par le Code de la route, notamment pour les vitesses maximales autorisées : il ne peut y avoir pour une infrastructure donnée une règle pour un département et une autre pour le département voisin.

Par conséquent, nous vous adressons ce courrier pour faire appel à votre responsabilité de représentant départemental, car les décisions que vous prendrez seront lourdes de conséquences. Dans le domaine de la sécurité routière il faut se méfier du « bon sens » et privilégier la connaissance scientifique.

(1) IFFSTAR – Institut Français des Sciences et Techniques des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux : études et publications diverses.

(2) Exemple : 70 km/h au lieu de 80.

Aussi, nous attirons tout particulièrement votre attention sur l'erreur qui consisterait à refaire passer à 90 les axes routiers jugés comme des axes sûrs, au prétexte qu'ils apparaissent comme bien aménagés (largeur des voies, aménagement des accotements, lignes droites...). En réalité, cette étude montre (3) que le volume du trafic est, avec la vitesse, l'un des facteurs les plus déterminants du nombre d'accidents sur les RD et qu'abaisser globalement la vitesse sur les axes les plus circulés est le moyen le plus rapide à mettre en œuvre et le plus pertinent pour diminuer le nombre d'accidents.

À l'inverse, augmenter la vitesse maximale autorisée sur ces axes générera inévitablement une augmentation de l'accidentalité.

Pour information, vous trouverez ci-joint une carte départementale, établie en juin 2018 par la Ligue, en collaboration avec le professeur Claude Got, qui présente les axes concentrant la majorité des accidents mortels observés dans votre département sur une période de 10 années (2006-2015). Cette carte montre que les accidents mortels se concentrent sur un faible pourcentage du linéaire des routes qui sont ces axes routiers que l'on pourrait, à tort, considérer comme les plus sûrs. À l'échelle nationale, 50 % des tués sont recensés sur 15 % en moyenne de la longueur totale des routes.

Par ailleurs, figure dans ce dossier, une carte de l'accidentalité (2013-2017) des tués et des blessés hospitalisés sur les routes (hors agglomération et réseau autoroutier) de votre département. Elle prouve que durant ces cinq années l'essentiel des accidents est localisé tout au long des mêmes routes répertoriées l'an passé (4).

Votre responsabilité est capitale, et nous vous invitons à opter pour la poursuite de l'expérimentation de la mesure jusqu'à son terme en juillet 2020.

Notre association est prête à échanger avec vous sur ce sujet, et contribuer à votre réflexion. Pour plus d'informations, vous pouvez d'ores et déjà consulter le site internet suivant : <https://violenceroutiere.fr>. Pour les nombreux départements où une association départementale de la Ligue contre la violence routière existe, sachez que celle-ci est à votre disposition pour expliquer notre position.

Notre association sera très vigilante, car la violence extrême que subissent les victimes de la route est d'autant plus inacceptable qu'elle peut être évitée ; elle suivra attentivement l'accidentalité sur les axes dont vous estimerez que la vitesse devrait être ramenée à 90 km/h.

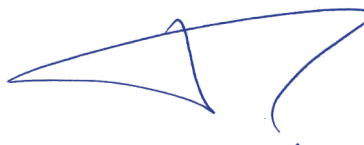
Par ailleurs, il convient de souligner que l'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h a également un impact positif en matière d'environnement, avec réduction de l'émission de CO₂ qui contribue au réchauffement climatique, et en matière de santé publique en diminuant l'émission des polluants.

Autoriser des « assouplissements » à 90 km/h, c'est laisser libre cours à l'interprétation des règles techniques de la sécurité routière, c'est dégrader le modèle d'une signalisation unitaire pour tous les départements et tous les usagers, c'est se priver d'une mesure positive en faveur de l'environnement, et enfin et surtout, c'est admettre que des vies seront perdues et des familles ravagées.

Comptant sur vous, pour que votre décision contribue à rendre durablement vos routes plus sûres, je vous prie de croire, Monsieur, Madame le (la) Président(e), en l'expression de ma considération distinguée.

Chantal Perrichon

Présidente de la Ligue contre la violence routière



(3) Étude 2006-2015 – Ligue contre la violence routière : 8 à 20 % des kilomètres de voies concentrent plus de la moitié des tués.

(4) La Ligue contre la violence routière est une association de bénévoles qui, vu l'urgence des débats, a décidé de produire des cartes sur l'accidentalité dans les départements. Nous ne bénéficions pas des moyens de l'État pour présenter aujourd'hui la totalité des cartes (une soixantaine a été réalisée à ce jour). Si cette seconde carte est manquante, vous la trouverez courant septembre sur notre site.



Ligue contre la violence routière

POUR INFORMATION

Lettre ouverte aux Présidents des départements sur la mesure du 80 km/h

Monsieur, Madame le (la) Président(e),

À l'issue d'une période de quatre années de dégradation des résultats de la sécurité routière de 2014 à 2017, le gouvernement a pris la décision de mettre en œuvre une nouvelle mesure consistant à limiter la vitesse autorisée sur les routes bi-directionnelles dépourvues de séparateurs médians.

Le choix de cette mesure est validé par les scientifiques et par les propres services de l'État (1) qui ont jugé que cette disposition était la plus pertinente pour réduire rapidement le nombre de victimes sur 400 000 km de routes départementales qui concentrent 2/3 des tués et des blessés graves en France chaque année. Partant du constat vérifié partout dans le monde, selon lequel une baisse de 1 % de la vitesse moyenne de l'ensemble du trafic génère une baisse de 4 % du nombre de morts sur les routes, les experts du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) ont estimé que la mesure du 80 km/h permettrait de sauver environ 350 vies dès la première année de mise en œuvre.

En 2018, avec l'application de la mesure au 1^{er} juillet, l'inversion de tendance attendue depuis plusieurs années s'est enfin produite : 206 vies ont été épargnées du fait du passage à 80 km/h, alors que les années précédentes la mortalité augmentait.

Pourtant, malgré ces premiers résultats porteurs d'espoir, la sécurité routière est devenue l'exutoire d'une contestation du pouvoir de l'État. 2/3 des radars fixes assurant le contrôle automatisé de la vitesse ont été dégradés. Le relâchement du comportement des conducteurs qui a suivi a généré, fin 2018 et début 2019, une augmentation des vitesses moyennes avec, à nouveau, une dégradation des résultats.

Face à cette incompréhension, le gouvernement a finalement pris la décision de proposer aux parlementaires l'assouplissement du dispositif en confiant la responsabilité aux Présidents des Conseils départementaux d'identifier les routes pour lesquelles la limitation de la vitesse autorisée pourrait être ramenée à 90 km/h.

On peut s'interroger sur la position des parlementaires et des Présidents des conseils départementaux qui se sont opposés à la mesure et qui ont souhaité l'« assouplir » – ce qui revient à l'affaiblir – en réaction au « pouvoir parisien » contre les « territoires ». On peut également s'interroger sur le degré de prise en compte de l'objectif de moins de 2 000 morts en 2020 pourtant fixé par le gouvernement précédent. S'il est légitime et légal que les responsables adaptent les vitesses selon les circonstances et l'accidentalité locales (2), ce ne peut être hors du cadre réglementaire défini par le Code de la route, notamment pour les vitesses maximales autorisées : il ne peut y avoir pour une infrastructure donnée une règle pour un département et une autre pour le département voisin.

Par conséquent, nous vous adressons ce courrier pour faire appel à votre responsabilité de représentant départemental, car les décisions que vous prendrez seront lourdes de conséquences. Dans le domaine de la sécurité routière il faut se méfier du « bon sens » et privilégier la connaissance scientifique.

(1) IFFSTAR – Institut Français des Sciences et Techniques des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux : études et publications diverses.

(2) Exemple : 70 km/h au lieu de 80.

Aussi, nous attirons tout particulièrement votre attention sur l'erreur qui consisterait à refaire passer à 90 les axes routiers jugés comme des axes sûrs, au prétexte qu'ils apparaissent comme bien aménagés (largeur des voies, aménagement des accotements, lignes droites...). En réalité, cette étude montre (3) que le volume du trafic est, avec la vitesse, l'un des facteurs les plus déterminants du nombre d'accidents sur les RD et qu'abaisser globalement la vitesse sur les axes les plus circulés est le moyen le plus rapide à mettre en œuvre et le plus pertinent pour diminuer le nombre d'accidents.

À l'inverse, augmenter la vitesse maximale autorisée sur ces axes générera inévitablement une augmentation de l'accidentalité.

Pour information, vous trouverez ci-joint une carte départementale, établie en juin 2018 par la Ligue, en collaboration avec le professeur Claude Got, qui présente les axes concentrant la majorité des accidents mortels observés dans votre département sur une période de 10 années (2006-2015). Cette carte montre que les accidents mortels se concentrent sur un faible pourcentage du linéaire des routes qui sont ces axes routiers que l'on pourrait, à tort, considérer comme les plus sûrs. À l'échelle nationale, 50 % des tués sont recensés sur 15 % en moyenne de la longueur totale des routes.

Par ailleurs, figure dans ce dossier, une carte de l'accidentalité (2013-2017) des tués et des blessés hospitalisés sur les routes (hors agglomération et réseau autoroutier) de votre département. Elle prouve que durant ces cinq années l'essentiel des accidents est localisé tout au long des mêmes routes répertoriées l'an passé (4).

Votre responsabilité est capitale, et nous vous invitons à opter pour la poursuite de l'expérimentation de la mesure jusqu'à son terme en juillet 2020.

Notre association est prête à échanger avec vous sur ce sujet, et contribuer à votre réflexion. Pour plus d'informations, vous pouvez d'ores et déjà consulter le site internet suivant : <https://violenceroutiere.fr>. Pour les nombreux départements où une association départementale de la Ligue contre la violence routière existe, sachez que celle-ci est à votre disposition pour expliquer notre position.

Notre association sera très vigilante, car la violence extrême que subissent les victimes de la route est d'autant plus inacceptable qu'elle peut être évitée ; elle suivra attentivement l'accidentalité sur les axes dont vous estimerez que la vitesse devrait être ramenée à 90 km/h.

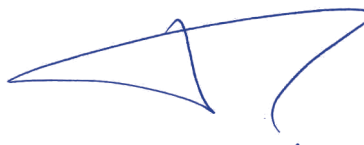
Par ailleurs, il convient de souligner que l'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h a également un impact positif en matière d'environnement, avec réduction de l'émission de CO₂ qui contribue au réchauffement climatique, et en matière de santé publique en diminuant l'émission des polluants.

Autoriser des « assouplissements » à 90 km/h, c'est laisser libre cours à l'interprétation des règles techniques de la sécurité routière, c'est dégrader le modèle d'une signalisation unitaire pour tous les départements et tous les usagers, c'est se priver d'une mesure positive en faveur de l'environnement, et enfin et surtout, c'est admettre que des vies seront perdues et des familles ravagées.

Comptant sur vous, pour que votre décision contribue à rendre durablement vos routes plus sûres, je vous prie de croire, Monsieur, Madame le (la) Président(e), en l'expression de ma considération distinguée.

Chantal Perrichon

Présidente de la Ligue contre la violence routière



(3) Étude 2006-2015 – Ligue contre la violence routière : 8 à 20 % des kilomètres de voies concentrent plus de la moitié des tués.

(4) La Ligue contre la violence routière est une association de bénévoles qui, vu l'urgence des débats, a décidé de produire des cartes sur l'accidentalité dans les départements. Nous ne bénéficions pas des moyens de l'État pour présenter aujourd'hui la totalité des cartes (une soixantaine a été réalisée à ce jour). Si cette seconde carte est manquante, vous la trouverez courant septembre sur notre site.