



Paris, le 9 juillet 2019

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

À l'occasion de la clôture de la séance plénière du CNSR, Christophe CASTANER salue les travaux du Conseil et fait le point sur un an d'abaissement de la vitesse à 80 km/h et sur d'autres mesures décidées en janvier 2018.

Christophe CASTANER, ministre de l'Intérieur, a clôturé ce jour la séance plénière du Conseil national de la sécurité routière (CNSR). Présidé par Yves GOASDOUÉ, maire de Flers, le CNSR, instance indépendante regroupant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière a pour mission de formuler des avis et recommandations au Gouvernement.

Le ministre a salué le travail de ce Conseil, en soulignant que ses travaux étaient à l'origine de nombreuses mesures adoptées ces dernières années.

Le ministre a fait le bilan du bon avancement de la mise en œuvre des 18 mesures décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, et en particulier de **l'abaissement à 80 km/h** de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central hors agglomération, un an après son entrée en vigueur.

Christophe CASTANER s'est également félicité de l'intégration au projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM) de la plupart des mesures du CISR impliquant l'adoption d'une disposition législative, et notamment **l'invisibilité temporaire de certains contrôles routiers** par les forces de l'ordre sur les applications communautaires d'aide à la conduite.

Le ministre a évoqué la mesure 13 du CISR, désormais prévue dans la LOM. Cette mesure permet la suspension du permis de conduire en cas d'infraction commise en même temps que l'usage du téléphone portable tenu en main.

Le ministre a enfin rappelé l'importance de **l'éthylotest anti-démarrage** dans la lutte contre l'alcoolémie au volant.

BILAN DE LA MESURE 80 KM/H

Le ministre a rappelé, qu'un an après sa mise en œuvre, la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h sur la partie la plus accidentogène du réseau routier aura permis d'épargner, selon les chiffres encore provisoires de l'ONISR, **206 vies** humaines par rapport à la moyenne sur cinq ans (2013 – 2017) : au deuxième semestre 2018 ce sont 125 vies épargnées sur les routes hors agglomération et 81 au premier semestre 2019. Ces chiffres s'inscrivent dans un contexte de trafic routier en hausse, environ + 7 % entre 2013 et 2018.

D'autres éléments à retenir de l'évaluation de la mesure à 12 mois par le CEREMA
(Centre d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

- *Sur le réseau passé à 80 km/h, la vitesse pratiquée des véhicules légers a chuté dès le dimanche 1^{er} juillet 2018 de - 3,9 km/h (en comparant juin et septembre 2018). Les vitesses pratiquées sont restées globalement stables jusqu'en novembre, avant de connaître une remontée de + 1 km/h. Les vitesses pratiquées sur le réseau après le 1^{er} juillet 2018 restent à la baisse, une baisse qui s'établit à - 3 km/h par rapport à juin 2018.*
- *Une des principales inquiétudes des Français lors de la mise en place de la mesure résidait dans la perte de temps générée par cette baisse de vitesse sur des trajets quotidiens. Toutefois, il apparaît que l'allongement du temps de parcours, depuis le 1^{er} juillet 2018, est de l'ordre en moyenne d'une seconde au kilomètre. Il a même été constaté un gain de temps sur 34 % des itinéraires observés.*
- *Dans le cadre de son évaluation, le CEREMA a également conduit une enquête Ipsos relative au ressenti des usagers en interrogeant un panel représentatif des Français âgés de 18 ans et plus (84 % des interrogés conduisent sur les routes concernées par la mesure), avant et après le passage de la mesure. Voici ce qu'il en ressort : 40 % se disent favorables à la mesure (versus 30 % avant son application), 25 % y sont encore aujourd'hui opposés (versus 40 % avant son application) et 76 % déclarent respecter le plus souvent ou systématiquement la nouvelle limitation de vitesse*

La future loi d'orientation des mobilités offrira aux présidents de Conseil départemental ainsi qu'aux maires et aux présidents d'intercommunalité la possibilité de relever sur certaines portions de leur domaine routier cette vitesse maximale à 90 km/h.

Christophe CASTANER a indiqué que le rapport du Comité des experts, fournissant des éléments d'aide à la décision de rehaussement des vitesses, servirait de base aux commissions départementales de la sécurité routière lorsqu'elles seront, conformément à la loi, amenées à donner un avis sur les projets des autorités compétentes en matière de limitation de vitesse.

Le Comité des experts du CNSR recommande des dispositions limitant les risques d'accident sur les portions de route où la VMA sera relevée à 90 km/h.

Articulée autour de six étapes, cette grille d'analyse est un apport extrêmement précieux pour accompagner les décisions des élus après les avis qui seront donnés par les commissions départementales :

1. Réaliser un état des lieux des usages et de l'accidentalité des divers types de routes de leur réseau.
2. Énoncer l'objectif recherché et les gains à retirer d'un relèvement de la vitesse maximale autorisée.
3. Effectuer une liste des tronçons candidats en fonction de l'état des lieux réalisé et des objectifs poursuivis. Afin d'éviter la multiplication des changements de VMA sur les itinéraires, choisir des tronçons homogènes de longueur supérieure à 10 kilomètres.
4. Évaluer les risques des tronçons concernés en fonction des usages (trafic, vitesses pratiquées, modes doux).
5. Définir les mesures compensatoires à adopter pour limiter les risques liés à la modification de la VMA sur les tronçons envisagés : prévenir le choc frontal (séparation physique) ; prévenir les sorties de route (alerte sonore en rives et zones de récupération) ; limiter la gravité des accidents (zone de sécurité, traitement des obstacles latéraux) ; protéger les intersections (pas de traversée ni de tourne à gauche) ; limiter les interactions avec les modes doux ; maîtriser les vitesses pratiquées.
6. Organiser le suivi des comportements des usagers et de l'accidentalité au niveau local et national avant / après modification des VMA.

Le rapport détaillé est disponible sur le lien <https://conseilnational-securiteroutiere.fr/>

L'INVISIBILITÉ DES CONTRÔLES ROUTIERS

Il s'agit d'éviter que des conducteurs sous l'emprise d'alcool ou de produits stupéfiants puissent échapper à un contrôle des forces de l'ordre signalé sur une application communautaire d'aide à la conduite. Le système pourra également être utilisé lors de la recherche de criminels.

Les forces de l'ordre indiqueront leurs contrôles sur une période limitée et une zone donnée aux opérateurs de ces applications. Ces derniers devront, momentanément, interrompre la retransmission des signalements de ces contrôles à leur communauté. Seuls les opérateurs sont responsables et s'exposent à des sanctions. Ce système ne pourra pas être utilisé pour les contrôles de vitesse.

L'ÉTHYLOTEST ANTI-DÉMARRAGE (EAD) EN ALTERNATIVE À LA SUSPENSION DU PERMIS

La mesure éthylotest anti-démarrage a d'ores et déjà donné lieu à 1 700 décisions préfectorales et à l'installation d'environ 700 EAD (seulement 40 % des personnes visées ayant fait le choix de l'installer, à leurs frais). L'EAD permet de lutter plus efficacement contre la récurrence de conduite en état d'alcoolémie, tout en évitant la désocialisation liée au retrait du permis. Cette mesure alternative à la suspension du permis de conduire sera généralisée à l'ensemble des départements français d'ici à la fin de l'année.

Contacts presse Sécurité routière :

Thierry MONCHÂTRE : 01 86 21 59 65 / 06 88 16 08 78

Alexandra THERIZOL : 01 86 21 59 83 / 06 75 19 83 90