

Dossier de presse

Conférence de presse du 13 juin 2018

Musée Maillol

61, Rue de Grenelle, 75007 Paris



Intervenants

Sébastien Jumel, député de Seine-Maritime, est membre de la Commission des Affaires économiques de l'Assemblée nationale.

Jean-Jacques Gaultier, député des Vosges, est membre de la Commission des Affaires culturelles et de l'éducation de l'Assemblée nationale.

Jean Lassalle, député des Pyrénées-Atlantiques, est membre de la Commission des Finances de l'Assemblée nationale.

Pierre-Olivier Cavey, directeur des études et des campagnes de la *Ligue de Défense des Conducteurs*, association indépendante qui porte la voix de plus d'un million de sympathisants, conducteurs responsables, pour mettre fin aux excès de la répression, et obtenir une sécurité routière véritablement efficace pour sauver des vies sur la route, qui se fasse avec les conducteurs et non plus contre eux.

Introduction

1) Présentation de la Ligue de Défense des Conducteurs

La Ligue de Défense des Conducteurs (LDC) est une association indépendante des partis politiques et des entreprises, qui rassemble plus d'un million de sympathisants, conducteurs responsables, sur l'ensemble du territoire français.

Par le biais de grandes campagnes de mobilisation, l'association fait entendre la voix de ces conducteurs responsables pour mettre fin aux excès de la répression, et obtenir une sécurité routière véritablement efficace pour sauver des vies sur la route, qui se fasse avec les conducteurs et non plus contre eux.

Pendant trente ans, des campagnes de sensibilisation, une répression ciblée, l'amélioration des véhicules et la modernisation du réseau routier avaient permis, année après année, de réduire le nombre d'accidents et de faire passer le nombre de tués sur les routes de 14 000 en 1973 à 5 000 en 2003, année d'installation des premiers radars.

Le problème se posait alors en des termes sains : comment épargner un maximum de vies avec un contrôle acceptable pour la collectivité ?

Ces valeurs se sont totalement inversées.

On assiste maintenant à une mise en accusation généralisée des automobilistes, tous suspectés de "violence routière", et à une recherche systématique de recettes fiscales, par la multiplication des radars, quels qu'en soient les résultats réels. Les conducteurs subissent au quotidien une répression systématique et brutale avec plus de 26,4 millions de PV en 2016, dont 95,4 % parmi les PV pour excès de vitesse concernent de petits dépassements. Et la mortalité, dont la baisse s'était déjà infléchie depuis l'installation des radars fin 2003, est même repartie à la hausse pendant trois ans (2014, 2015 et 2016, avec une légère baisse en 2017) : du jamais vu depuis 1972.

C'est pour lutter contre cette politique injuste et contre-productive, et revenir à une politique de sécurité routière saine et efficace, que la Ligue de Défense des Conducteurs œuvre au quotidien.

2) Contexte : la généralisation du 80 km/h sur route

Dès les premières tentatives gouvernementales d'instaurer le 80 km/h en 2013, la Ligue de Défense des Conducteurs a organisé une large mobilisation qui a abouti, en 2014, à un recul du ministre de l'Intérieur, qui a renoncé à la généralisation de l'abaissement à 80 km/h pour mettre en place une "expérimentation" de cette mesure.

Vigilante quant aux suites données à cette expérimentation, la Ligue de Défense des Conducteurs n'a pas pour autant baissé la garde et ce avec raison, puisque le Premier ministre a décidé unilatéralement de généraliser le 80 km/h le 9 janvier 2018, lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

Forte de plus de 2,1 millions de signatures à sa pétition « Non à la baisse des limitations de vitesses », la Ligue de Défense des Conducteurs a été reçue à Matignon pour porter la colère des conducteurs. L'association a également été entendue au Sénat ainsi qu'à l'Assemblée nationale pour apporter son expertise sur les très graves incidences d'une telle décision.

Face au silence institutionnel et à l'importance de l'enjeu, la Ligue de Défense des Conducteurs a relancé la mobilisation sur tous les terrains.

En s'associant notamment à de nombreuses manifestations organisées par des antennes départementales de la Fédération française des motards en colère (FFMC). Automobilistes et motards ont ainsi uni leurs forces sur le terrain contre le 80 km/h. En outre, depuis le 9 janvier, la Ligue de Défense des Conducteurs a fait envoyer au Premier ministre des milliers d'Avis de protestation, jour après jour, et plus de 347 000 « Lettres au Président de la République » pour protester contre cette mesure d'abaissement injuste et inutile.

En parallèle, l'association mène une campagne d'information sur ses réseaux sociaux intitulée « #1jour1nonau80kmh ».

La Ligue de Défense des Conducteurs est heureuse d'organiser cette conférence de presse à laquelle ont bien voulu s'associer des élus.

A ce titre, nous remercions Sébastien Jumel, député de Seine-Maritime, Jean-Jacques Gaultier, député des Vosges et Jean Lassalle, député des Pyrénées-Atlantiques de leur présence.

I. Une méthode autoritaire reposant sur la doctrine anti-vitesse

La décision d'abaisser la vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire a été prise sans concertation aucune, et suscite une levée de boucliers quasi-unanime au sein à la fois des élus locaux comme nationaux, des acteurs économiques et des citoyens.

Un groupe de travail a ainsi été créé au Sénat pour évaluer l'impact de la mesure, et dont les conclusions ont abouti à une demande de retrait de la mesure, et de son application au cas-par-cas, de manière locale et raisonnée.

Plusieurs membres du gouvernement ont également exprimé leur opposition à la limitation de la vitesse à 80 km/h¹. Le ministre de l'Intérieur Gérard Collomb, fort de son « joker »², n'a pas souhaité donner son avis sur la question, laissant penser que cette mesure était au mieux inutile.

De nombreux Conseils départementaux, gestionnaires de la voirie départementale et opposés à la généralisation de la limitation de vitesse maximale autorisée à 80 km/h, ont également manifesté avec vigueur leur opposition, sans être entendus par le Gouvernement³.

De même, 68 parlementaires ont écrit au Premier ministre pour lui demander notamment de laisser les préfetures et les Conseils départementaux apprécier la pertinence de limiter tel ou tel axe à 80 km/h⁴

Malgré la levée de boucliers de ces derniers et plus généralement des élus locaux, le Premier ministre reste campé sur ses positions. Selon lui, l'abaissement de la vitesse à 80 km/h permettrait de sauver 400 vies. Pourtant, le gouvernement s'appuie sur une estimation totalement erronée, soutenant l'idée selon laquelle vitesse et mortalité routière sont liées par la formule mathématique de Nilsson et Elvik. Ce modèle s'appuie sur la formule : « 1 % de vitesse en moins, c'est 4 % de morts en moins ». Or cette formule n'a, selon les experts, aucun fondement scientifique.

À la demande de la Ligue de Défense des Conducteurs, la Société de Calcul Mathématique, cabinet de mathématiques indépendant, a réalisé une étude qui met en lumière la totale absence de légitimité des formules utilisées pour lier scientifiquement la vitesse à la mortalité routière⁵.

La conclusion est sans appel : *« les modèles sont faux, parce qu'ils ne représentent qu'une approche non scientifique, et ils oublient beaucoup de paramètres importants. On constate donc ceci : des auteurs construisent des modèles non scientifiques, constatent qu'ils ne représentent pas la réalité, et en déduisent l'efficacité de la politique qu'ils préconisent. »*

Face à cet acharnement borné à mettre en place une mesure manifestement infondée et impopulaire, la Ligue de Défense des Conducteurs, rejointe par les députés Jumel, Gaultier et Lassalle, ne désarme pas et continue son combat contre cette décision contre-productive en matière de sécurité routière et qui ne prend pas en compte la réalité du terrain.

¹ Intervention de Jacques Mézard, ministre de la Cohésion des territoires, Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR), 9 janvier 2018.

² Intervention de Gérard Collomb, ministre de l'Intérieur, réunion publique à Rungis, 17 mai 2018.

³ L'éveil de la Haute-Loire, « Trente quatre élus du Massif Central contre la limitation de vitesse à 80 km/h », 27 février 2018 ; www.caissedesdepotsdesterritoires.fr, « 28 départements demandent au gouvernement de renoncer à la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires », 5 mars 2018.

⁴ Roussin (Thierry), « Limitation à 80 km/h. Véronique Louwagie écrit au Premier ministre Edouard Philippe pour qu'il renonce à son projet », Le Réveil Normand, 14 février 2018, https://actu.fr/normandie/aigle_61214/limitation-80-kmh-veronique-louwagie-ecrit-premier-ministre-edouard-philippe-quil-renonce-projet_15530037.html

⁵ *Analyse critique des études utilisées par la sécurité routière*, Société de Calcul Mathématique, 2014.

II. Une opposition inter-partisane au service de la mobilité rurale

Sur l'invitation de la Ligue de Défense des Conducteurs, association libre et indépendante de tout parti politique et des entreprises, les députés Sébastien Jumel (Parti communiste français), Jean-Jacques Gaultier (Les Républicains) et Jean Lassalle (Non inscrit) ont accepté de faire part de leur inquiétude.

Les témoignages de ces derniers sont édifiants :

Une «telle décision (...) risque une fois de plus de pénaliser les territoires les plus éloignés des métropoles et souvent oubliés de la République».
Sébastien Jumel, député de Seine-Maritime

"Les gens parlent de harcèlement. Pour eux les accidents sont dus à un mauvais entretien des routes, alors qu'ils paient des impôts aux collectivités". Jean Lassalle, député des Pyrénées-Atlantiques

Cette mesure « sera pénalisante pour les habitants des départements qui n'ont pas la chance de bénéficier d'infrastructures routières modernes à deux fois deux voies et qui n'ont d'autre alternative que d'utiliser leur véhicule pour se déplacer». Jean-Jacques Gaultier, député des Vosges

L'annonce de la généralisation du 80 km/h suscite une opposition massive: des manifestations conjointes de motards et d'automobilistes s'égrènent dans les départements et témoignent d'un malaise profond, notamment dans la France rurale. En effet, il s'agit de territoires où la possession d'un véhicule est une obligation et où, sur de longues distances, la diminution des vitesses réglementaires entraînera un allongement sensible des temps de trajet, sans parler d'une explosion du nombre de PV et retraits de points pour de petits dépassements.

L'opposition à la généralisation du 80 km/h se retrouve à l'échelle d'une assemblée départementale entière : le 15 février 2018, les conseillers départementaux de la Corrèze ont décidé, à l'unanimité, de proposer au Premier ministre une expérimentation dérogatoire de maintien à 90 km/h de la vitesse réglementaire sur 975 km de routes départementales. Les routes choisies pour l'expérimentation sont celles sur lesquelles le taux d'accident est peu important : le Conseil départemental estime que le passage à 80 km/h aura peu d'impact sur le nombre d'accidents ; en effet, à cette échelle, « entre 2012 et 2017, le nombre d'accidents corporels survenus sur les routes secondaires est passé de 79 à 66, le nombre de blessés de

109 à 80 et le nombre de tués de 13 à 9. »⁶ Ce département met en avant les travaux qu'il mène régulièrement sur les routes, et en priorité sur celles où le risque d'accident est le plus fort.

1) Un risque de régression pour l'économie et l'aménagement du territoire

En ce qui concerne le lien entre les vitesses réglementaires et l'économie, il importe de se référer aux travaux de Jean Poulit⁷, ancien Directeur général de l'Institut géographique national, ancien chef du service de l'exploitation et de la sécurité routière et initiateur de l'opération Bison Futé. Il a évalué l'impact économique d'une « proposition de limiter les vitesses sur les autoroutes (de 130 à 120 ou 110 km/h), les routes (de 90 à 80 km/h) et en ville (de 50 à 30 km/h sur 80 % de la superficie des zones urbaines en maintenant à 50 km/h la vitesse sur la partie la moins centrale) »⁸. Jean Poulit estime qu'une telle diminution de la vitesse pourrait entraîner « une réduction du produit intérieur brut de 1,94 %, soit de 39,55 milliards d'euros par an ». Or le passage à 80 km/h décidé le 9 janvier 2018 concerne le réseau secondaire qui représente 400 000 km de routes⁹. L'impact de cette mesure sera donc important.

Pour mieux percevoir l'importance de cet enjeu, voici un extrait des travaux de Jean Poulit : « Contrairement à une idée intuitive, la réduction de la vitesse sur route et autoroute ne conduit pas, statistiquement, à augmenter les temps de trajet mais à diminuer la distance moyenne parcourue par trajet, ce que l'on appelle la portée du déplacement. Il en résulte une perte d'efficacité économique. [...] Une réduction de la vitesse moyenne de 12,5 % a pour effet de réduire de 23,44 % le territoire accessible, à temps de trajet constant. Cela signifie que le marché de l'emploi accessible en une heure baisse de 23,5 %, que les commerces et les équipements commodément accessibles baissent également en nombre de 23,5 %. »¹⁰

Cela veut dire que quand on sait qu'un trajet va prendre davantage de temps, on a tendance à l'éviter, sauf s'il est impératif. Par exemple, si le parcours entre deux villes est allongé de vingt minutes, on peut renoncer à faire un achat. Dans certains cas, si le trajet quotidien à prévoir devient trop important entre le domicile et le lieu de travail envisagé, certains renoncent à présenter leur candidature à une offre d'emploi. Or un véhicule individuel reste essentiel pour se rendre à son travail pour trois quarts des Français, selon une étude de la Dares (Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques)¹¹. En résumé,

⁶ ABALO (Hélène), « Corrèze : le conseil départemental dit non à la limitation à 80 km/h », France 3, 15/02/2018, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/correze/correze-conseil-departemental-dit-non-limitation-80kmh-1424709.html>

⁷ POULIT (Jean), « Réduire les limitations de vitesse, c'est freiner la croissance et l'emploi », *La Tribune*, 06/01/2014.

⁹ PHILIPPE (Edouard), *Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre, Comité interministériel de la sécurité routière*, Hôtel de Matignon, le mardi 9 janvier 2018, p. 3.

¹⁰ POULIT (Jean), « Réduire les limitations de vitesse, c'est freiner la croissance et l'emploi », *La Tribune*, 06/01/2014.

¹¹ Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques, « Les temps de déplacement entre domicile et travail. Des disparités selon l'organisation des horaires de travail », *Dares Analyses*, N° 081, novembre 2015, pp. 1, 4 et 6.

l'abaissement de la vitesse à 80 km/h est un revirement au regard de l'histoire des transports, c'est-à-dire de tous les efforts qui ont été faits pour « rapprocher » les territoires par la réduction du temps de transport.

2) Le nombre des retraits de points augmente avec, à la clé, des retraits de permis

En 2016, 13 179 802 points ont été retirés, soit une hausse de 5,7 % en un an¹². 8,6 millions de ces points retirés sont la conséquence d'excès de vitesse. Le nombre de permis au solde nul (et donc invalidés pour défaut de points) était, cette année-là, de 63 170. Le profil de ces conducteurs est souvent celui de gens qui font 80 000 km par an sur la route ; il s'agit notamment de commerciaux¹³. En outre, chaque année, 150 000 suspensions (administratives et/ou judiciaires) sont prononcées¹⁴. Au total, environ 200 000 permis sont donc retirés chaque année. Or il existe souvent un lien entre la perte du permis et la perte d'emploi, notamment pour certaines fonctions logistiques et commerciales. Les politiques de sécurité routière ont donc aussi des conséquences socio-économiques non négligeables.

3) « La perte du permis de conduire, bien souvent, c'est la perte de l'emploi »

Le débat sur l'abaissement des limitations de vitesse omet souvent les conséquences professionnelles pourtant importantes que peuvent entraîner certaines suppressions de points du permis de conduire. En 2014, un colloque organisé au Sénat par la Ligue de Défense des Conducteurs mettait ainsi notamment en avant les conséquences désastreuses engendrées par la politique anti-vitesse du gouvernement.

Une des intervenantes était Marie-Thérèse Giorgio, médecin agréé pour les permis de conduire. Elle a ainsi fait part de son expérience : « toute personne qui est victime d'une suspension ou d'une annulation de son permis de conduire doit passer une visite médicale. [...] L'excès de vitesse peut conduire soit à une annulation du permis de conduire si c'est un excès de vitesse de plus de 30 km/h, mais surtout nous ce qu'on voit ce sont des annulations parce que les gens n'ont pas vu qu'ils n'avaient plus de points sur leur permis [...]. C'est un cumul de petites infractions [...]. Les conséquences de cette perte du permis de conduire, bien souvent, c'est la perte de l'emploi. Si la personne est salariée, l'employeur la licencie puisqu'elle ne peut plus remplir son contrat de travail. Les artisans cessent leur activité. » Mme Giorgio précise : « On est dans une société qui est hyper assistée, et paradoxalement

<http://dares.travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/2015-081.pdf>

¹² Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2016*, Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2017, page 108.

¹³ GIORGIO (Marie-Thérèse), « La perte du permis de conduire, bien souvent, c'est la perte de l'emploi », in *Vitesse : stop aux idées reçues ! Pour une nouvelle approche de la sécurité routière. Actes du colloque tenu le 22 avril 2014 au Sénat*, Paris, Ligue de Défense des Conducteurs, p. 28.

¹⁴ NEGRONI (Angélique), « Des milliers de suspensions de permis irrégulières », *Le Figaro*, 30/10/2013, <http://www.lefigaro.fr/automobile/2013/10/30/30002-20131030ARTFIG00558-des-milliers-de-suspensions-de-permis-irregulieres.php>

pour le solde de points, personne ne dit rien. [...] Les courriers arrivent en lettre simple, les gens ne sont pas au courant, et un beau jour on leur demande de rendre leur permis. »

Si les routes nationales et départementales sur lesquelles s'appliquera la limitation à 80 km/h comptent beaucoup d'accidents, c'est parce qu'elles sont plus fréquentées et moins entretenues que les autoroutes. Or, comme le rappelait Marie-Thérèse Giorgio, « beaucoup d'entreprises de transports [...] demandent à leurs chauffeurs de ne plus prendre les autoroutes parce que ça coûte beaucoup trop cher, et les commerciaux de même. [...] Donc les commerciaux doivent prendre davantage les routes nationales, doivent traverser plus de villages, et sont nettement plus exposés aux excès de vitesse. » Il est donc essentiel de favoriser l'entretien de ces routes si fréquentées.

III. Propositions de la Ligue de Défense des Conducteurs pour l'amélioration de la sécurité routière

1) Entretien des routes

En 2011, la qualité des routes françaises figurait en pole position (sur 140 pays) du classement mondial établi par le *World Economic Forum* ; en 2015, elle était à la septième place ; et en 2017, elle tombait à la 12^{ème} place¹⁵. En effet, les routes françaises se dégradent faute d'entretien : les dépenses d'investissement des départements dans le réseau routier ont baissé de 30 %, passant de 4,7 milliards d'euros en 2008 à 3,3 milliards d'euros en 2014. Entre 2009 et 2015, les dépenses de l'Etat allouées à l'entretien des routes ont également baissé de 100 millions d'euros. Compte tenu de l'importance de l'état du réseau routier dans la sécurité des conducteurs, il apparaît indispensable que les pouvoirs publics investissent dans l'entretien et la rénovation du réseau routier : aménager les intersections dangereuses, rénover la signalisation au sol et réparer les nids de poule. Cet investissement pourrait se faire à moindre coût en utilisant l'argent provenant de la répression des radars¹⁶.

2) Développement des enquêtes Comprendre pour agir (ECPA)

Il est essentiel que les causes d'accidents soient identifiées pour y remédier, et ainsi éviter l'acharnement contre la vitesse. À cet effet, depuis le 7 juillet 2004, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a placé sous l'autorité du préfet de chaque département, le programme « Enquêtes comprendre pour agir ». En sa qualité de responsable de la sécurité routière, il peut diligenter ces enquêtes dès qu'un accident mortel ou grave survient sur le territoire de son département. Ces commissions permettent de mieux comprendre les raisons d'un accident. Il importe d'utiliser davantage cet outil car, en France, 37 % des causes

¹⁵ SCHWAB (Klaus), SALA-I-MARTIN (Xavier), *The global competitiveness report 2016-2017*, World Economic Forum, Genève.

http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf

¹⁶ Pour rappel : en 2016, les contrôles radars ont généré 920 millions d'euros provenant des amendes.

d'accidents ne sont pas élucidées. Par comparaison, en Suède, où la mortalité routière est deux fois inférieure à la nôtre, des enquêtes sont diligentées dès qu'un accident grave survient.

3) Formation des conducteurs.

Il apparaît nécessaire de développer et d'encourager les formations post-permis. Celles-ci ont fait leur preuve en permettant de réduire la mortalité des jeunes conducteurs en Autriche et en Finlande, par exemple.

4) Campagnes d'information et de prévention

Compte tenu des graves conséquences de l'usage de stupéfiants sur la conduite, il serait souhaitable que davantage de campagnes d'information à destination du grand public soient réalisées à ce sujet.

5) Développement des contrôles ciblés

Une présence plus marquée des forces de l'ordre sur les routes pour y prévenir et sanctionner les comportements dangereux (alcool, drogue...) est indispensable.

6) Promotion de l'innovation technique tendant à l'amélioration des véhicules

L'amélioration des véhicules constitue un important facteur de sécurité qui concourt notamment à la diminution des distances de freinage et à la protection des passagers et du conducteur en cas de choc. Il importe donc de maintenir et accroître le soutien institutionnel à tous les acteurs de l'innovation au service des véhicules et de la route.

Informations pratiques



Pierre-Olivier CAVEY – Directeur des études et des campagnes

Ligue de Défense des Conducteurs – 23 Avenue Jean Moulin 75014 Paris

Tél. : 01 43 95 40 20 – Mail : servicepresse@liguedesconducteurs.org