

Ligue de Défense des Conducteurs

Audition devant le groupe de travail du Sénat  
sur la sécurité routière

Mardi 6 mars 2018



## Table des matières

<b>Ligue de Défense des Conducteurs</b> .....	1
<b>Audition devant le groupe de travail du Sénat</b> .....	1
<b>sur la sécurité routière</b> .....	1
<b>Mardi 6 mars 2018</b> .....	1
Introduction.....	3
1) Présentation de la Ligue de Défense des Conducteurs.....	3
2) Contexte : la généralisation du 80 km/h sur route .....	4
I. Une méthode confuse.....	5
II. Une mesure contre-productive en matière de sécurité routière .....	6
1) Le facteur vitesse est surestimé .....	6
2) Aucun argument scientifique ne permet de prouver que la baisse de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée permettra de sauver 400 vies.....	6
3) Des experts contestent l'utilité du 80 km/h.....	7
4) De nombreux pays européens dont la vitesse maximale autorisée sur le réseau secondaire est de 90 km/h ou plus, ont de meilleurs résultats que la France en matière de mortalité routière .....	8
5) À 80 km/h, tous les usagers de la route rouleront à la même vitesse et cette mesure entraînera des problèmes de concentration et de somnolence.....	10
III. Le 80 km/h est massivement contesté car il aura un impact négatif en termes économiques et sociaux.....	11
1) Une opposition massive et spontanée de la population au 80 km/h, particulièrement dans les territoires ruraux .....	11
2) Un risque de régression pour l'économie et l'aménagement du territoire .....	15
3) Le nombre des retraits de points augmente avec, à la clé, des retraits de permis .....	16
4) « La perte du permis de conduire, bien souvent, c'est la perte de l'emploi ».....	16
IV. Propositions de la Ligue de Défense des Conducteurs pour l'amélioration de la sécurité routière.....	17
1) Entretien des routes.....	17
2) Développement des enquêtes Comprendre pour agir (ECPA).....	17
3) Formation des conducteurs .....	17
4) Campagnes d'information et de prévention .....	18
5) Développement des contrôles ciblés .....	18
6) Promotion de l'innovation technique tendant à l'amélioration des véhicules.....	18

## Introduction

Présentation de la Ligue de défense des Conducteurs et de son action dans le contexte de la généralisation de la vitesse réglementaire de 80 km/h sur le réseau secondaire

### 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<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> ONISR, *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2016*, Paris, 2017, page 106.

## 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 sur ce sujet.

À la place d'une généralisation du 80 km/h, a alors eu lieu une expérimentation sur trois tronçons pendant deux ans, qui s'est achevée en juillet 2017.

Dans ce contexte, l'association a notamment contacté les députés dont les circonscriptions étaient concernées par cette expérimentation. Les efforts de ces élus pour obtenir une information à ce sujet s'avèrent cependant vains.

Face à ce silence institutionnel et à l'importance de l'enjeu, la Ligue de Défense des Conducteurs a relancé la mobilisation, avec une pétition « Non à la baisse des limitations de vitesses » qui a recueilli plus de 2,1 millions de signatures<sup>2</sup>.

Finalement, le 9 janvier 2018, lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), le Premier ministre a décidé unilatéralement de généraliser le 80 km/h.

Or cette décision du 9 janvier, loin de décourager les conducteurs, les a ulcérés. La Ligue de Défense des Conducteurs s'est alors associée à de nombreuses manifestations organisées par des antennes départementales de la Fédération française des motards en colère (FFMC)<sup>3</sup>. Automobilistes et motards ont ainsi uni leurs forces sur le terrain contre le 80 km/h. En outre, depuis le 9 janvier, chaque jour, par mail ou par courrier, la Ligue de Défense des Conducteurs fait envoyer au Premier ministre entre 1 500 et 18 000 avis de protestation.

Par ailleurs, les premiers résultats sur l'expérimentation du 80 km/h n'ont émergé que sept mois après la fin de l'étude, sans dissiper le malaise qui s'était installé dans l'opinion autour de cette mesure.

Fidèle à son esprit d'ouverture, la Ligue de Défense des Conducteurs bénéficie notamment, dans ce combat, du soutien des organisations suivantes : la Chambre syndicale nationale des forces de vente (CSN), la Fédération française de 4x4 (FF 4x4), l'Association française de prévention des comportements sur la route (AFPC) et la Confédération des randonneurs motorisés et des usagers des chemins (CORAMUC).

Dans cette même démarche de dialogue et de réflexion, notre association est heureuse de contribuer aujourd'hui au débat mis en œuvre par le groupe de travail du Sénat sur la sécurité routière. Nous remercions les membres du groupe de travail d'avoir accepté, à la demande de la Ligue de Défense des Conducteurs, la présence de M. Philippe Touzé, accidentologue, expert près la Cour d'appel d'Amiens, et de Maître Rémy Josseaume, avocat au Barreau de Paris, enseignant à l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines et Président de l'Automobile-Club des Avocats.

---

<sup>2</sup> 2 142 057 signatures au 13/02/2018, Cf.

[https://www.liguedesconducteurs.org/non\\_a\\_la\\_baisse\\_des\\_limitations\\_de\\_vitesse/](https://www.liguedesconducteurs.org/non_a_la_baisse_des_limitations_de_vitesse/)

<sup>3</sup> Liste des manifestations d'antennes départementales (11, 16, 18, 19, 29, 31, 42, 49, 59, 66, 69, 85...) de la FFMC auxquelles la Ligue de Défense des Conducteurs s'est associée contre la généralisation de la limitation à 80 km/h : <https://www.liguedesconducteurs.org/repression/manifestations-contre-la-baisse-de-limitation-de-vitesse-a-80-km/h>

## I. Une méthode confuse

L'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire a été décidé selon une méthode confuse<sup>4</sup> qui n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

En résumé, l'expérimentation du 80 km/h (pendant deux ans sur trois tronçons), dont le gouvernement actuel ne se réclame plus, avait pourtant été instaurée au niveau gouvernemental. Bernard Cazeneuve, ministre de l'Intérieur, avait ainsi promis, en mai 2015, que cette expérimentation serait « transparente, honnête et rigoureuse ». Depuis, des travaux d'amélioration de la voirie ont été réalisés sur les tronçons concernés par l'expérimentation<sup>5</sup>. Par la suite, les autorités ont indiqué : « deux ans et sur un tronçon aussi court ce n'est pas suffisant pour faire une bonne étude d'accidentalité. »<sup>6</sup> Enfin, les enseignements sont d'autant plus difficiles à tirer que l'expérimentation visait à vérifier qu'en abaissant la vitesse... la vitesse diminue : « Le but de l'expérimentation était de mesurer l'effet de la baisse des VMA (Vitesses Maximales Autorisées) sur les vitesses pratiquées. La mission du CEREMA n'a donc pas porté sur l'évolution de l'accidentalité. »<sup>7</sup> Or les effets du 80 km/h sur les accidents sont un critère d'évaluation essentiel de cette mesure. En outre, l'argumentation institutionnelle fait désormais valoir que ce type d'étude dure habituellement cinq ans<sup>8</sup>.

Au total, la création d'un groupe de travail parlementaire sur la sécurité routière pour évaluer notamment l'impact du 80 km/h témoigne de ce que la décision du Premier ministre a été prise sans concertation suffisante ni consensus. Un membre du gouvernement a d'ailleurs exprimé son opposition à la limitation de la vitesse à 80 km/h<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> PENNEC (Pascal), « Passage au 80 km/h. Le gouvernement n'est plus crédible », *Auto Plus*, N° 1538, 23/02/2018, pp. 2-3.

<sup>5</sup> *Auto Plus* n°1504, 30/06/2017, p. 44 et LASBARRERES (Agnès), « 80 km/h sur route nationale : le bilan d'Auto Plus », 30/06/2017, <https://news.autoplus.fr/Route-nationale-Limitation-Vitesse-80-kmh-Bilan-1517868.html>

Voir aussi CHEVALIER (Jacques), « 80 km/h sur route : les curieuses convictions de Monsieur Sécurité routière », *Le Point.fr*, 12/12/2017, [http://www.lepoint.fr/automobile/securite/80-km-h-sur-route-les-curieuses-convictions-de-monsieur-securite-routiere-12-12-2017-2179062\\_657.php](http://www.lepoint.fr/automobile/securite/80-km-h-sur-route-les-curieuses-convictions-de-monsieur-securite-routiere-12-12-2017-2179062_657.php)

<sup>6</sup> Emmanuel Barbe, Délégué interministériel à la Sécurité Routière, *France Info*, décembre 2017.

<sup>7</sup> Note du ministère de l'Intérieur aux préfets, décembre 2017. Cf Dossier préfets, « Réduction de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central », p. 4. <https://www.motoservices.com/media/attachments/dsr-kit-prefets-reduction-vma-.pdf>

<sup>8</sup> *Ibid.*, « la période considérée et le faible nombre de kilomètres concernés sont cependant trop réduits pour pouvoir en tirer des conclusions définitives, cinq années étant le délai scientifique retenu dans ce type d'études », <https://www.motoservices.com/media/attachments/dsr-kit-prefets-reduction-vma-.pdf>

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

## II. Une mesure contre-productive en matière de sécurité routière

### 1) Le facteur vitesse est surestimé

Voici deux témoignages adressés à la Ligue de Défense des Conducteurs. Ils permettent de situer le facteur vitesse dans le cadre des multiples causes d'accidents.

Un ancien gendarme déclare ainsi : « À chaque accident constaté est établi un bulletin d'analyse (BAAC). Pour le valider, l'enquêteur est obligé de cocher une cause matérielle ou humaine. Sans cause matérielle, et sans éléments sur la cause humaine, tout le monde coche "vitesse excessive dans le cas où elle doit être réduite" mais, en bout de chaîne, on retrouve un pourcentage excessif de cette cause. Difficile de faire autrement : le BAAC doit être établi dans les jours qui suivent l'accident et l'enquête sur les causes n'est pas terminée. Donc impossible de mettre les causes déduites de l'enquête. » (J.N.T., 25/01/2018)

Un autre ancien gendarme apporte les précisions suivantes : « Le plus grand nombre d'accidents corporels et mortels sont dus à des facteurs autres que la vitesse, soit : l'alcool ; l'endormissement ; l'inattention ; la configuration du terrain [...] ; la drogue ; l'inexpérience de la conduite [...] ; l'exécrable entretien des routes [...] ; la conduite par mauvais temps (pluie, neige, verglas, etc.) [...] ; les pannes (pneus qui crèvent en roulant) ; mauvais entretien des véhicules (freinage défectueux) ; sans oublier le non respect des signalisations [...], soit : feux rouges, orange, stop, cédez-le-passage, sens interdit (contre sens sur autoroute) [...]. » (J.E., 26/01/2018)

### 2) Aucun argument scientifique ne permet de prouver que la baisse de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée permettra de sauver 400 vies

Pour justifier la baisse de limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, le gouvernement affirme que cette mesure 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. Ce modèle s'appuie sur la formule : « 1 % de vitesse en moins, c'est 4 % de morts en moins », qui 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 routière<sup>10</sup>.

L'étude s'est penchée sur quatre modèles, dus à Nilsson, Elvik, Finch et Taylor, liant la vitesse et le nombre des accidents. 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*

---

<sup>10</sup> Analyse critique des études utilisées par la sécurité routière, Société de Calcul Mathématique, 2014.

*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. »*

Baisser la vitesse à 80 km/h ne permettra donc pas de sauver 400 vies, d'autant plus que de nombreux exemples montrent que vitesse et mortalité ne sont pas liées. Ainsi, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), entre 2011 et 2012 si la vitesse moyenne des usagers de la route a progressé de 0,67 km/h, dans le même temps, le nombre de morts a diminué de 7,8 %. Toujours d'après l'ONISR, sur les routes à 90 km/h, les vitesses moyennes pratiquées sont stables depuis 2009. Si la mortalité routière a augmenté depuis cette date, l'argument d'une augmentation de vitesse pour justifier cette hausse ne fonctionne pas.

À Rennes, l'expérimentation du 70 km/h sur le périphérique pendant un an n'a pas été concluante. D'après le bilan des résultats de l'expérimentation de la réduction des vitesses maximales autorisées sur la rocade de Rennes<sup>11</sup>, les résultats en termes d'accidentologie sont moins bons qu'à 90 km/h. Sur les 7 mois pour lesquels les données sont disponibles, le nombre d'accidents est passé de 28 à 33. Le nombre de blessés est passé de 38 à 43 et le nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels est passé de 54 à 71. À la suite de cette expérimentation infructueuse, la mesure a été abandonnée. D'ailleurs, dans le même département d'Ille-et-Vilaine, l'étude des accidents de janvier 2018 sur la RD 137, entre Rennes et Saint-Malo, montre que les trois quarts de ces accidents ne sont pas liés à une vitesse excessive mais à des imprudences telles que l'absence de clignotant ou le non-respect des distances de sécurité<sup>12</sup>.

Il est donc encore possible de faire machine arrière sur le 80 km/h, d'autant que le Premier ministre a déclaré, à ce sujet : « La mesure que nous venons de décider s'appliquera dès le 1<sup>er</sup> juillet 2018, et je souhaite que son impact sur l'accidentalité soit étudié avec la plus grande précision et la plus grande objectivité. Pour ce qui concerne cette mesure, j'ai donc pris la décision d'instaurer une clause de rendez-vous au 1<sup>er</sup> juillet 2020. Si les résultats ne sont pas à la hauteur de nos espérances, après deux années de mise en œuvre, le Gouvernement prendra ses responsabilités. »<sup>13</sup>

### 3) Des experts contestent l'utilité du 80 km/h

Au cours d'une émission télévisée de la chaîne *Public Sénat* du 08/01/2018, a été posée la question « La limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes nationales peut-elle être efficace pour lutter contre la mortalité routière ? ». Un accidentologue a répondu : « Il n'y a pas une cause dans un

---

<sup>11</sup> *Bilan des résultats de l'expérimentation de la réduction des vitesses maximales autorisées sur la rocade de Rennes et ses principaux accès, Préfecture d'Ille-et-Vilaine, 26 septembre 2016.*

<sup>12</sup> CHASSEVANT (Émilie), « Pourquoi tant d'accidents entre Rennes et Saint-Malo ? », *Ouest-France*, 27-28 janvier 2018 : « La gendarmerie a étudié de près ces accidents pour en déterminer les causes. "Les trois quarts ne sont pas liés à l'alcool ou à une vitesse excessive", exclut d'emblée le commandant de la compagnie, Emmanuel Aubry. C'est davantage le comportement des automobilistes qui est pointé du doigt. "Il s'agit davantage d'imprudences telles que l'absence de clignotant lors des changements de direction, une circulation abusive sur la voie de gauche, des distances de sécurité non respectées", détaille-t-il. Parfois le régulateur de vitesse peut également être mis en cause, "lors d'un ralentissement ou quand le conducteur vous précédant s'engage sur la voie". Le capitaine Aubry dénonce également les conduites non adaptées aux conditions climatiques. "Ce mois de janvier a été particulièrement pluvieux et venteux. Dans ces conditions, on doit abaisser sa vitesse". »

<sup>13</sup> PHILIPPE (Edouard), *Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre, Comité interministériel de la sécurité routière*, Hôtel de Matignon, le mardi 9 janvier 2018, p. 4.

accident ; c'est une suite d'évènements : le facteur humain, les infrastructures, les intempéries ; il y a plusieurs facteurs qui vont produire un accident [...] La vitesse est un facteur aggravant dans un mécanisme accidentel. Par contre, mettre le 80 km/h sur tout le réseau secondaire, ça ne sert à rien. Il y a déjà des zones accidentogènes où la vitesse est abaissée à 70 km/h, et là, c'est bien. »<sup>14</sup>

#### 4) De nombreux pays européens dont la vitesse maximale autorisée sur le réseau secondaire est de 90 km/h ou plus, ont de meilleurs résultats que la France en matière de mortalité routière

Abaisser la limitation de vitesse n'est pas synonyme de baisse de la mortalité routière. De nombreux exemples en Europe montrent qu'avec des vitesses maximales autorisées sur le réseau secondaire plus élevées qu'en France, les résultats sont souvent meilleurs que dans l'hexagone.

En Allemagne et en Autriche où la vitesse sur le réseau secondaire est limitée à 100 km/h, le nombre de tués par million d'habitants en 2016 est respectivement de 39 et 50, quand la France compte 54 morts par million d'habitants.

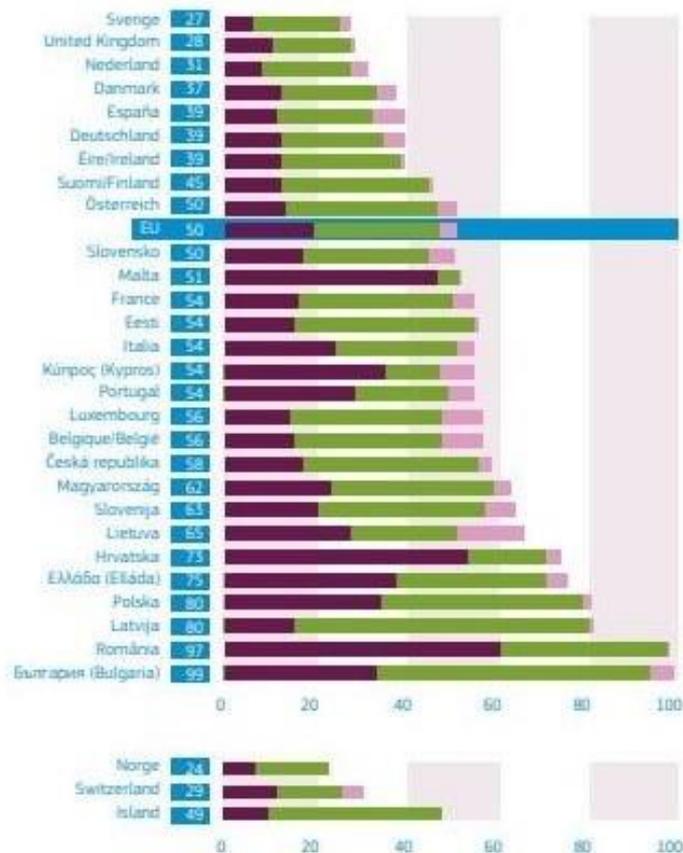
En Angleterre, si la vitesse maximale autorisée est de 96 km/h, le pays se situe au second rang des meilleurs élèves d'Europe avec 28 morts par million d'habitant. Avec une mortalité routière presque deux fois moins élevée qu'en France, l'Angleterre continue pourtant de rouler plus vite que dans l'hexagone.

Comme le montre le tableau ci-dessous, d'autres pays d'Europe qui roulent à 90 km/h ont des résultats meilleurs que la France. L'Espagne, par exemple, compte 39 tués par million d'habitants.

---

<sup>14</sup> Émission « Sénat 360 », *Public Sénat*, 08/01/2018.

### Nombre de tués par million d'habitants (2016)



© Commission européenne, Mobilité et transports, Sécurité routière – Quelle est la situation dans votre pays ? 17/11/2017

Enfin, au Danemark, où la limitation de vitesse était de 80 km/h sur le réseau secondaire, une expérimentation à 90 km/h a eu lieu sur 18 tronçons routiers entre 2011 et 2014. Durant cette période, 15 accidents et 11 personnes blessées ont été recensés chaque année contre 18 accidents et 13 blessés avant l'expérimentation. Avec une baisse de l'accidentalité de 20 %, les autorités ont donc décidé d'augmenter à 90 km/h la vitesse maximale autorisée sur certains axes du réseau secondaire<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Source (en anglais et en danois) : [http://vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/897/Evalueringssrapport%2090%20km.pdf](http://vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/897/Evalueringssrapport%2090%20km.pdf)

5) À 80 km/h, tous les usagers de la route rouleront à la même vitesse et cette mesure entraînera des problèmes de concentration et de somnolence

Avec un abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h, tous les usagers de la route seront soumis à la même vitesse maximale autorisée. Or les poids lourds et les conducteurs novices vont continuer de rouler à 80 km/h, rendant ainsi les dépassements plus difficiles et dangereux. En outre, en maintenant une vitesse identique entre tous les véhicules, ces derniers vont évoluer en « paquets », ce qui entraînera une réduction des distances de sécurité. En outre, faire rouler tout le monde à la même vitesse ramène les conducteurs confirmés de véhicules légers au rang d'éternels novices en phase de validation.

Par ailleurs, comme les conducteurs rouleront plus lentement, les problèmes de concentration vont se multiplier, avec des risques de somnolence ou d'utilisation du smartphone plus élevés.

### III. Le 80 km/h est massivement contesté car il aura un impact négatif en termes économiques et sociaux

L'opposition très nette de l'opinion publique au 80 km/h traduit la perception immédiate par la population des effets néfastes de la généralisation du 80 km/h pour l'économie et la société. En outre, bien des voix se font entendre, notamment dans les départements, qui estiment que les accidents diminueront plus sûrement par l'entretien des routes que par la généralisation du 80 km/h. Surtout, des experts rappellent l'importance du réseau routier pour l'aménagement du territoire, particulièrement dans un contexte difficile.

#### 1) Une opposition massive et spontanée de la population au 80 km/h, particulièrement dans les territoires ruraux

L'annonce de la généralisation du 80 km/h suscite une opposition massive<sup>16</sup> : des manifestations conjointes de motards et d'automobilistes s'égrènent dans les départements et témoignent d'un malaise profond, notamment dans le 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. Le député du Cantal Vincent Descoeur voit ainsi dans le 80 km/h une mesure « injuste et pénalisante pour les territoires ruraux. »<sup>17</sup>

Le contexte de cette opposition au 80 km/h est celui d'un gouvernement qui ne soutient pas certains projets de transports en province, alors que d'importants crédits sont mobilisés pour le Grand Paris Express, ce métro automatique autour de la capitale : en 2013, son coût était évalué à 25,5 milliards d'euros mais les estimations actuelles laissent présager une dépense de 38,5 milliards d'euros<sup>18</sup>. En outre, la hausse du tarif des péages d'autoroutes et des taxes sur le carburant concourt à l'existence, en France, d'un environnement défavorable aux conducteurs.

L'opposition spontanée au « 80 km/h » est aussi le fait d'élus : le 2 mars 2018, les présidents de 28 départements ont ainsi adressé une lettre ouverte au Premier ministre<sup>19</sup>. Ce document demandait

---

<sup>16</sup> Cf supra, « Introduction »/ « 2) contexte : la généralisation du 80 km/h sur route », page 4.

<sup>17</sup> MOURGUE (Marion), « La limitation de vitesse à 80 km/h reste mal comprise en zone rurale », Le Figaro, 12 février-2018, [www.lefigaro.fr/actualite-france/2018/02/11/01016-20180211ARTFIG00158-la-limitation-de-vitesse-a-80kmh-reste-mal-comprise-en-zone-rurale.php?redirect\\_premium](http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2018/02/11/01016-20180211ARTFIG00158-la-limitation-de-vitesse-a-80kmh-reste-mal-comprise-en-zone-rurale.php?redirect_premium)

<sup>18</sup> COLLET (Valérie), « Les coûts du Grand Paris Express dérapent de 13 milliards », Le Figaro, 17/01/2018 : [www.lefigaro.fr/societes/2018/01/16/20005-20180116ARTFIG00351-les-couts-du-grand-paris-express-derapent.php?redirect\\_premium](http://www.lefigaro.fr/societes/2018/01/16/20005-20180116ARTFIG00351-les-couts-du-grand-paris-express-derapent.php?redirect_premium)

<sup>19</sup> Lefigaro.fr avec AFP, « Vitesse à 80 km/h : 28 départements interpellent le gouvernement », 2 mars 2018, [http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2018/03/02/97001-20180302FILWWW00282-vitesse-a-80kmh-28-departements-interpellent-le-gouvernement.php?utm\\_source=app&utm\\_medium=sms&utm\\_campaign=fr.playsoft.lefigarov3](http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2018/03/02/97001-20180302FILWWW00282-vitesse-a-80kmh-28-departements-interpellent-le-gouvernement.php?utm_source=app&utm_medium=sms&utm_campaign=fr.playsoft.lefigarov3)

« François Sauvadet, président de la Côte d'Or [...]. Les autres signataires sont les président des Conseils départementaux de l'Aisne, des Ardennes, de l'Aube, de l'Allier, des Hautes-Alpes, du Calvados, du Cantal, de Charente, Corrèze, de la Creuse, de l'Essonne, de l'Indre, de l'Isère, du Jura, de Haute-Loire, du Loiret, de la Manche, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meuse, de la Moselle, du Nord, de l'Orne, du Rhône, de Saône-et-Loire, du Val d'Oise et de l'Yonne. »

au gouvernement de renoncer à la généralisation du 80 km/h pour privilégier une approche au cas par cas sur les routes accidentogènes. Ces élus indiquent : « les habitants des territoires ruraux sont directement impactés par cette mesure, la voiture constituant souvent le seul moyen de transport de proximité »<sup>20</sup>.

Une autre démarche significative est celle de 34 parlementaires du Massif central qui ont cosigné, le 27 février 2018, une lettre ouverte au Président de la République pour lui demander de renoncer au 80 km/h. Leurs préoccupations sont très claires : cette mesure « s'apparenterait à une double peine pour les départements du Massif Central que l'Etat a oubliés dans ses grands projets d'infrastructures routières et ferroviaires et qui verront leurs temps de déplacement vers les métropoles et les principales autoroutes sensiblement augmenter ». Dans le même ordre d'idées, « cette décision porterait un coup fatal à l'attractivité des départements du Massif Central qui se trouvent encore à l'écart des grandes voies de communication et voient s'éloigner la perspective de bénéficier demain de lignes ferroviaires à grande vitesse. Elle viendrait anéantir les efforts engagés par les collectivités pour moderniser leurs infrastructures routières, diminuer les temps de parcours vers les autoroutes et en même temps améliorer les conditions de sécurité »<sup>21</sup>

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/h<sup>22</sup>.

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

---

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> Newsauvergne.com, « 80 km/h sur les routes : la fronde de 34 parlementaires du Massif Central », 27 février 2018, <http://www.newsauvergne.com/societe-actualite-auvergne-letacuteessentiel-des-actualites--des-news-des-infos-en-auvergne---newsauvergnecom-ra7/80-km-h-sur-les-routes--la-fronde-de-34-parlementaires-du-massif-central-actualite-auvergne-letacuteessentiel-des-actualites--des-news-des-infos-en-auvergne---newsauvergnecom-ac9963.html>

<sup>22</sup> 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](https://actu.fr/normandie/aigle_61214/limitation-80-kmh-veronique-louwagie-ecrit-premier-ministre-edouard-philippe-quil-renonce-projet_15530037.html)

« Selon Véronique Louwagie, [...] "pourquoi ne pas laisser de la latitude, de l'appréciation des situations au cas par cas, [...] aux territoires par la voix des Préfetures ou des Conseils départementaux ? [...] Pourquoi ne pas laisser celles et ceux qui connaissent nos routes, leurs fréquentations, leurs points faibles et points forts, juger et apprécier des dispositions à mettre en place ?" »

secondaires est passé de 79 à 66, le nombre de blessés de 109 à 80 et le nombre de tués de 13 à 9. »<sup>23</sup> 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.

En outre, la Corrèze souhaite prendre en compte les multiples facteurs d'accidents mortels : si, au niveau national, la vitesse est en cause principale dans 31 % des cas, en Corrèze, ce facteur représente 17 % des cas, en concurrence notamment avec l'alcool (19 %) le défaut de maîtrise (16 %) et le refus de priorité (14 %).<sup>24</sup> En conséquence, la Corrèze envisage diverses pistes pour réduire le nombre d'accidents : « L'expérimentation s'accompagnerait d'actions de prévention contre les addictions, de stage de sensibilisation à la sécurité routière et de perfectionnement à la conduite, modification de l'implantation des radars, ou encore développement du covoiturage. »<sup>25</sup> La communication sur ces questions au niveau national gagnerait à s'inspirer de cette approche diversifiée car, par exemple, un oubli de clignotant peut avoir de graves conséquences, indépendamment de la vitesse réglementaire.

Les chambres consulaires s'inquiètent également des conséquences économiques du 80 km/h. Dans le Cantal, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat et la Chambre d'Agriculture ont ainsi adopté une motion commune pour demander le retrait de cette mesure<sup>26</sup>. Elles y voient en effet un grand risque pour l'attractivité de leur territoire. De même, le Conseil départemental du Cantal a adopté le 22 décembre 2017 un vœu contre le 80 km/h<sup>27</sup>. Enfin, sur le même sujet, à Aurillac, le ministre de la Cohésion des territoires, « Jacques Mézard a rappelé que "sa position est connue au sein du gouvernement. Aurillac est l'une des préfectures les plus enclavées de France et tout ce qui peut concourir à aggraver la situation ne me paraît pas positif." »<sup>28</sup>

Par ailleurs, le maire d'Aubusson, Michel Moine, a demandé au préfet de la Creuse de mettre en œuvre son pouvoir dérogatoire pour maintenir deux routes départementales à 90 km/h dans le sud de la Creuse, notamment pour des raisons économiques<sup>29</sup>. Il avance notamment la raison suivante :

---

<sup>23</sup> 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>

<sup>24</sup> MERCIER (Jean-Louis), « Corrèze : les élus du Conseil départemental veulent garder 1.000 km à 90 km/h », La Montagne, 16/02/2018, [https://www.lamontagne.fr/tulle/politique/2018/02/16/les-elus-vont-demander-une-experimentation-pour-garder-1-000-km-a-90-km-h\\_12741503.html#refresh](https://www.lamontagne.fr/tulle/politique/2018/02/16/les-elus-vont-demander-une-experimentation-pour-garder-1-000-km-a-90-km-h_12741503.html#refresh)

<sup>25</sup> MERCIER Jean-Louis, *op. cit.*

<sup>26</sup> Lamontagne.fr, « Le "non à la double peine" des 80 km/h des chambres consulaires », 31 janvier 2018, [https://www.lamontagne.fr/aurillac/economie/btp-industrie/2018/01/31/le-non-a-la-double-peine-des-80-km-h-des-chambres-consulaires\\_12720953.html](https://www.lamontagne.fr/aurillac/economie/btp-industrie/2018/01/31/le-non-a-la-double-peine-des-80-km-h-des-chambres-consulaires_12720953.html)

<sup>27</sup> RAYNAUD (Pierre), « Le budget 2018 du Cantal a été adopté sans faire l'unanimité », Lamontagne.fr, 23 décembre 2017, [https://www.lamontagne.fr/aurillac/politique/2017/12/23/le-budget-2018-du-cantal-a-ete-adopte-sans-faire-l-unaninite\\_12679724.html](https://www.lamontagne.fr/aurillac/politique/2017/12/23/le-budget-2018-du-cantal-a-ete-adopte-sans-faire-l-unaninite_12679724.html) « Le Département a adopté en fin de session un vœu contre le projet de limitation de la vitesse à 80 km/h sur les nationales et les départementales. »

<sup>28</sup> RAYNAUD (Pierre), « Les élus de la majorité et de l'opposition ont débattu de la limitation de vitesse à 80 km/h », Lamontagne.fr, 19 février 2018, [https://www.lamontagne.fr/aurillac/vie-pratique-consommation/institutions/2018/02/19/les-elus-de-la-majorite-et-de-l-opposition-ont-debattu-de-la-limitation-de-vitesse-a-80-km-h\\_12744433.html#refresh](https://www.lamontagne.fr/aurillac/vie-pratique-consommation/institutions/2018/02/19/les-elus-de-la-majorite-et-de-l-opposition-ont-debattu-de-la-limitation-de-vitesse-a-80-km-h_12744433.html#refresh)

<sup>29</sup> RAPEGNO (Julien), « Le maire d'Aubusson demande une dérogation pour conserver une zone à 90 km/h dans le sud de la Creuse. », La Montagne, 24/01/2018,

« Les experts considèrent comme une absolue nécessité pour les entreprises de se situer à moins de 30 minutes d'une 2x2 voies. [...] La décision de limiter la vitesse annule de fait les efforts des collectivités régionales, qui ont réalisé de très lourds investissements sur la RD941 et sur la RD990, car cela allongera les temps de parcours jusqu'à Aubusson. » Valérie Simonet, Présidente du Conseil départemental de la Creuse, demande également au gouvernement que les principales routes de ce département restent limitées à 90 km/h<sup>30</sup>.

---

[https://www.lamontagne.fr/aubusson/transport/creuse/2018/01/24/le-maire-d-aubusson-demande-une-derogation-pour-conserver-une-zone-a-90-km-h-dans-le-sud-de-la-creuse\\_12713104.html](https://www.lamontagne.fr/aubusson/transport/creuse/2018/01/24/le-maire-d-aubusson-demande-une-derogation-pour-conserver-une-zone-a-90-km-h-dans-le-sud-de-la-creuse_12713104.html)

<sup>30</sup> BERTRAND (Marc), « Limitation à 80 km/h : Valérie Simonet veut "rester à 90 km/h sur les axes structurants" », France Bleu Creuse, 5 mars 2018, <https://www.francebleu.fr/infos/transports/limitation-a-80-km-h-valerie-simonet-veut-rester-a-90km-h-sur-les-axes-structurants-du-departement-1520192638> « "Des réseaux routiers qui sont en bon état et qui sont structurants, pourraient rester à 90 km/h", estime Valérie Simonet. »

## 2) 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 Poulit, 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 évalue 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) »<sup>31</sup>. 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 routes<sup>32</sup>. 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 %. »<sup>33</sup>

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)<sup>34</sup>. En résumé, avec une réduction de la vitesse réglementaire à 80 km/h, les voyageurs ne souhaitent pas augmenter leur temps de trajet donc ils iront moins loin. Ceci pénalisera les villes situées en périphérie. C'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.

---

<sup>31</sup> POULIT (Jean), « Réduire les limitations de vitesse, c'est freiner la croissance et l'emploi », *La Tribune*, 06/01/2014.

<sup>32</sup> 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.

<sup>33</sup> POULIT (Jean), « Réduire les limitations de vitesse, c'est freiner la croissance et l'emploi », *La Tribune*, 06/01/2014.

<sup>34</sup> 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.

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

### 3) 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 an<sup>35</sup>. 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 commerciaux<sup>36</sup>. En outre, chaque année, 150 000 suspensions (administratives et/ou judiciaires) sont prononcées<sup>37</sup>. 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.

### 4) « 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 a fait le point sur les rapports complexes entre vitesse et sécurité routière.

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 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.

---

<sup>35</sup> 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.

<sup>36</sup> 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.

<sup>37</sup> 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>

## IV. 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<sup>ème</sup> place<sup>38</sup>. 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 radars<sup>39</sup>.

### 2) Développement des enquêtes Comprendre pour agir (ECPA)

Il est essentiel que les causes d'accidents soient identifiées pour y remédier. 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 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.

---

<sup>38</sup> 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](http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf)

<sup>39</sup> Pour rappel : en 2016, les contrôles radars ont généré 920 millions d'euros provenant des amendes.

#### 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.



**Contact :**

**Ligue de Défense des Conducteurs**

**01.43.95.40.20 / 07 89 42 27 19**

**Pierre-Olivier Cavey**

**Directeur des études et des campagnes**

**servicepresse@liguedesconducteurs.org**

**<http://www.liguedesconducteurs.org>**

**<http://www.activroute.org/>**

