



COMITÉ INDÉPENDANT D'ÉVALUATION DES 80KM/H

Dossier de presse
12/02/2020



Après 18 mois d'expérience des 80 km/h, les résultats ne sont pas au rendez-vous

La présentation des données et les commentaires surprenants relatifs à la mortalité routière en 2019 publiés par la Sécurité Routière (DSR) le 1^{er} février 2020 appellent les plus nettes réserves du Comité indépendant d'évaluation des 80 km/h.

Le contraste entre le dithyrambe du commentaire et la médiocrité du résultat est saisissant

L'autocongratulation officielle (« un moment historique », « jamais un aussi bon résultat n'a été obtenu ») donne à imaginer un grand bond en avant de la sécurité et une baisse spectaculaire de la mortalité. En réalité, les chiffres officiels des **décès routiers dénombrés en 2019 - première année pleine d'application des 80 km/h - révèle que le nombre des tués s'est accru de 5 pour l'ensemble de la France par rapport à 2018** (dont -9 en métropole).

En réalité, ce triste résultat pour 2019 est à rapprocher de la baisse générale de la mortalité routière en Europe et en France : au cours des cinquante dernières années, notre pays a connu, en moyenne, une baisse de 246 tués par an. Au cours des vingt dernières années, une baisse de 283 tués par an. Et au cours des dix dernières années, une baisse de 103 tués par an. Présenter la stagnation de 2019 comme un succès historique inédit est tout simplement insultant pour le bon sens des Français.

Comparés à ceux des autres grands pays européens, les résultats de la France sont navrants

Pour 2018 (en décès par millions d'habitants) : 39 en Allemagne, 28 au Royaume-Uni, 50 en France. La vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires n'est certainement pas la cause de ce désastre de la politique française de sécurité routière : elle est de 100 km/h en Allemagne, et de 97 km/h au Royaume-Uni, bien supérieure au 80 km/h imposé à la France en 2019. **Et tandis que nos voisins d'outre-rhin enregistraient en 2019 une baisse de la mortalité routière de 200 tués environ par rapport à 2018, nos routes passées à 80 km/h ne connaissent aucune embellie pour la même période.** (Voir fiche n°1)

Une perte de temps et un clivage social (Voir fiche n°1)

De plus, les données et commentaires administratifs **escamotent les pertes de temps causées** par le 80 km/h. Le calcul en est pourtant très simple : un trafic de 257 milliards de véhicules*km occupés en moyenne par 1,55 passagers s'effectue avant à 82 km/h, et après à 79 km/h : quelle est la variation du temps de transport entre avant et après ? C'est un problème de certificat d'études primaires. La réponse est : 184 millions d'heures (par an) perdues. Et en multipliant par la valeur officielle du temps de transport (14,4 €/h), un coût en temps perdu de 2,6 milliards d'euros par an.

Les commentaires et les données officielles ignorent les **dimensions territoriale et sociale** de l'évaluation. Les millions d'heures perdues le sont principalement par les habitants relativement pauvres des zones périurbaines et rurales. Les habitants relativement riches des zones métropolitaines qui prennent les transports urbains (lourdement subventionnés) et les autoroutes ne sont guère affectés. La mesure (ou plutôt ce « deux poids, deux mesures » imposé depuis Paris) qui divise la France et les Français a donc un caractère régressif marqué, qu'une « évaluation » objective doit évidemment souligner si elle veut être crédible.

Sur 12 mois, 206 vies épargnées : une affirmation triplement inexacte (Voir fiche n°1)

La DSR continue d'estimer à **206 tués en moins** sur un an la mise en œuvre des 80 km/h pour un abaissement de la vitesse réelle de 3 à 4 km/h.

Primo, sur l'ensemble des routes métropolitaines, la mortalité qui avait diminué de 185 tués pendant les 12 mois précédant l'entrée en vigueur des 80 km/h n'a baissé que de 107 tués pendant les 12 premiers mois des 80 km/h puis est restée stable de l'année pleine 2018 à l'année pleine 2019.

Secundo, à l'intérieur du réseau dit hors agglomération et hors autoroutes (HAAA), les tronçons auxquels s'appliquent les 80 km/h apparaissent mal définis et dépourvus de véritables statistiques malgré les demandes de communication réitérées du CIE. Il serait donc hasardeux de prétendre que des estimations à la méthodologie opaque pourraient servir de base à un bilan objectif.

Tertio et surtout, il n'est pas sérieux de dire que cette variation serait due à la baisse de la vitesse autorisée (de 3 à 4 km/h réels). D'autres causes que la vitesse ont en effet joué un rôle décisif dans la baisse de mortalité quasi-continue observée durant les cinquante années écoulées. La preuve en est que dans les 12 mois précédant la mesure, la mortalité sur le réseau HAAA avait diminué de 96 tués alors que la vitesse maximale restait fixée à 90 km/h (voir fiche N°2).

Enfin l'objectif de 2000 tués en 2020 assigné en 2014 n'a à l'évidence pas été atteint. Plus grave encore, la vérité oblige à reconnaître que la mortalité routière de la France (métropole et outre-mer) s'est au contraire aggravée de 61 décès en 2018 et de 65 décès en 2019 par rapport à l'année de référence de 2013, malgré la multiplication des radars et l'imposition de la mesure des 80 km/h - contre la volonté il est vrai des citoyens et de leurs élus. Mais aussi avec la dégradation accélérée de l'état des routes, cause croissante d'une accidentalité parfois tragique.

CONTACTS PRESSE

contact@cie80kmh.fr

Téléphone : 02 43 50 06 35

Fiche n°1

• Variation du nombre des tués sur les routes de France

Année 2019 France entière, y compris DOM-TOM	+5 par rapport à 2018
Année 2019 France métropolitaine seule	-9 par rapport à 2018
Moyenne annuelle / 50 dernières années	-246
Moyenne annuelle / 20 dernières années	-283
Moyenne annuelle / 10 dernières années	-103

• Comparaisons internationales

	Décès par routes secondaires	Vitesse max/
million d'habitants		
France	50	80
Allemagne	39	100
Royaume-Uni	28	97

- Temps perdu par an du fait des 80 km/h : 180 millions d'heures = 2,6 milliards d'euros

NOTA En l'absence de chiffres détaillés et non retraités, sollicités en vain auprès de la DSR, l'ensemble des données utilisées sont celles publiées par les services relevant de la DSR (ONISR et CEREMA).

Fiche n°2

