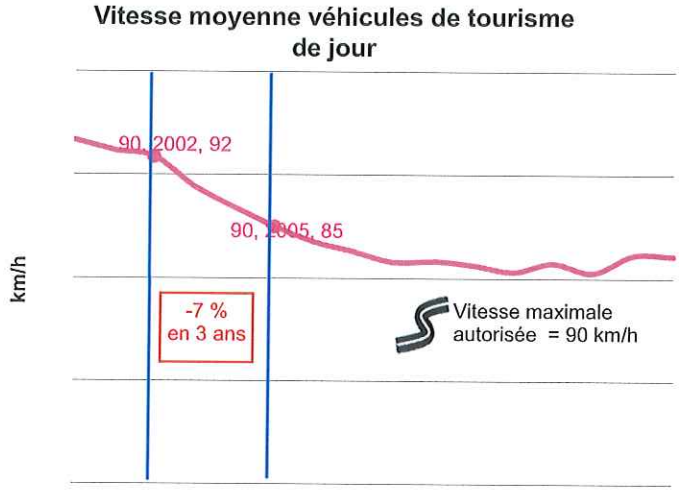
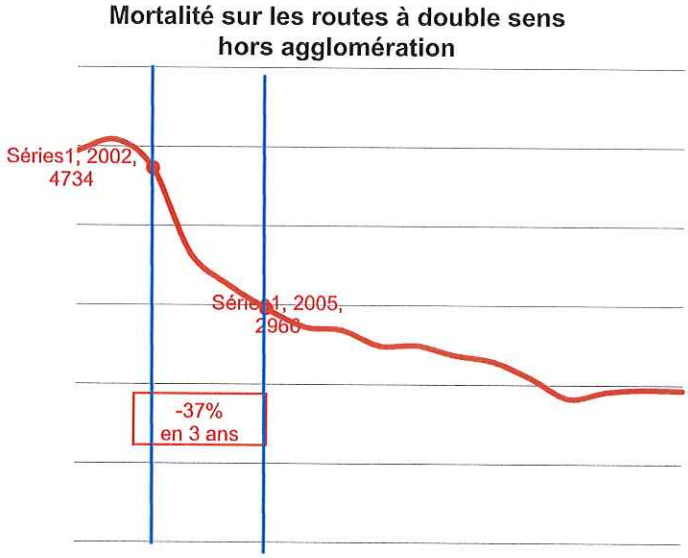
MESURES N°5, 6, 7 et 8

OBJECTIF

Faire baisser le nombre des accidents en réduisant la vitesse moyenne sur les routes les plus accidentogènes.

Entre 2002 et 2005, l'installation et le développement des radars automatiques a eu pour effet une baisse de 7 % des vitesses moyennes pratiquées sur le réseau des routes à double sens hors agglomération ; dans la même période, une baisse de 37 % de la mortalité y était enregistrée.





MESURE N°5

55% des accidents mortels (1 911 morts en 2016), se produisent sur les routes du réseau secondaire où la circulation est à double sens sans séparateur central. Comme l'a établi le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) dans son rapport du 29 novembre 2013, une réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, **aujourd'hui limitée à 90 km/h, permettrait de sauver entre 300 et 400 vies par an.**
La baisse des vitesses maximales autorisées (VMA) sur les routes où la mortalité routière est la plus forte, en passant de 90 à 80 km/h, s'impose donc pour orienter durablement la courbe de la mortalité routière à la baisse. Une telle mesure présente également l'avantage d'améliorer la fluidité du trafic et de diminuer les émissions polluantes dans l'environnement.

MESURE

- Réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens, sans séparateur central, en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés. Il est instauré une clause de rendez-vous au 1er juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette mesure. Échéance prévisionnelle : juillet 2018.

MESURE N°6

MESURE

- Développer la régulation dynamique des vitesses sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions de circulation. Échéance prévisionnelle : 2020.

MESURE N°7

MESURE

- Publier sur le site internet de la Sécurité routière une carte présentant l'implantation des radars automatiques sur le territoire français, le lien avec l'accidentalité et les recettes générées, pour une information fiable et transparente des usagers de la route. Le CNSR sera saisi de ces informations pour en tirer les enseignements nécessaires.
  Échéance prévisionnelle : début 2018.

MESURE N°8

MESURE

- Donner la possibilité à un conducteur contrôlé en excès de vitesse de plus de 40 km/h et faisant l'objet d'une suspension de permis de continuer à conduire, à condition de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un contrôleur électronique de vitesse.[1]
  Échéance prévisionnelle : 2021.

[1] : Le développement de ce dispositif pourrait être financé dans le cadre du fonds d'investissement spécial innovation prévu à la mesure n°18.

FAITS ET CHIFFRES

ROULER VITE, UN MAUVAIS CALCUL

En 2016, la vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente dans 31 % des accidents.

DES DISTANCES D'ARRÊT INCOMPRESSIBLES

La distance d'arrêt est égale au cumul de la distance parcourue pendant le temps de réaction et de la distance de freinage.

- **À 50 km/h, la distance d'arrêt est de 28 mètres :**
c'est-à-dire 14 mètres de distance parcourue pendant le temps de réaction,
ainsi que 14 mètres de distance de freinage.

- **À 80 km/h, la distance d'arrêt est de 57 mètres :**
c'est-à-dire 22 mètres de distance parcourue pendant le temps de réaction,
ainsi que 35 mètres de distance de freinage.

- **À 90 km/h, la distance d'arrêt est de 70 mètres :**
c'est-à-dire 25 mètres de distance parcourue pendant le temps de réaction,
ainsi que 45 mètres de distance de freinage.

- **À 130 km/h, la distance d'arrêt est de 129 mètres :**
c'est-à-dire 36 mètres de distance parcourue pendant le temps de réaction,
ainsi que 93 mètres de distance de freinage.

PEU DE DIFFÉRENCE DANS LE TEMPS DE TRAJET

EN ROULANT À 90 KM/H PLUTÔT QU'À 80 KM/H, LE TEMPS EN MOINS PASSÉ SUR LA ROUTE EST SEULEMENT DE :

- **50 secondes** sur un trajet de 11 kilomètres (Cluny - Taizé) ;

- **2 minutes** sur un trajet de 25 kilomètres (Pontivy - Baud) ;

- **3 minutes et 20 secondes** sur un trajet de 41 kilomètres (Châteauroux – Lignières).

PLUS DE DÉPENSES ET PLUS DE POLLUTION

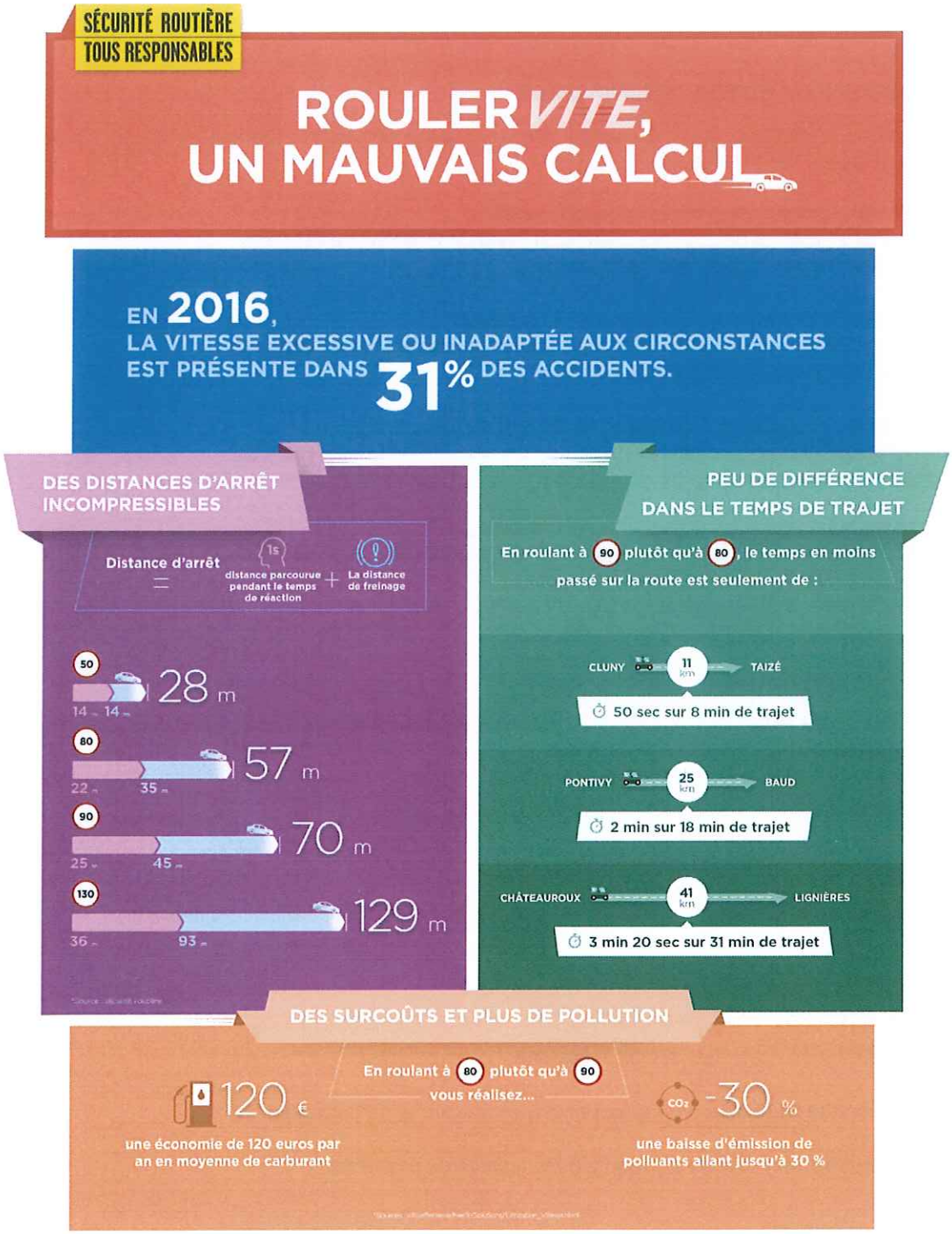
EN ROULANT À 90 KM/H PLUTÔT QU'À 80 KM/H,

- **vous dépensez 120 euros de plus par an,** en moyenne, de carburant ;

- **vous émettez, en moyenne, jusqu'à 30 %** en plus de polluants.

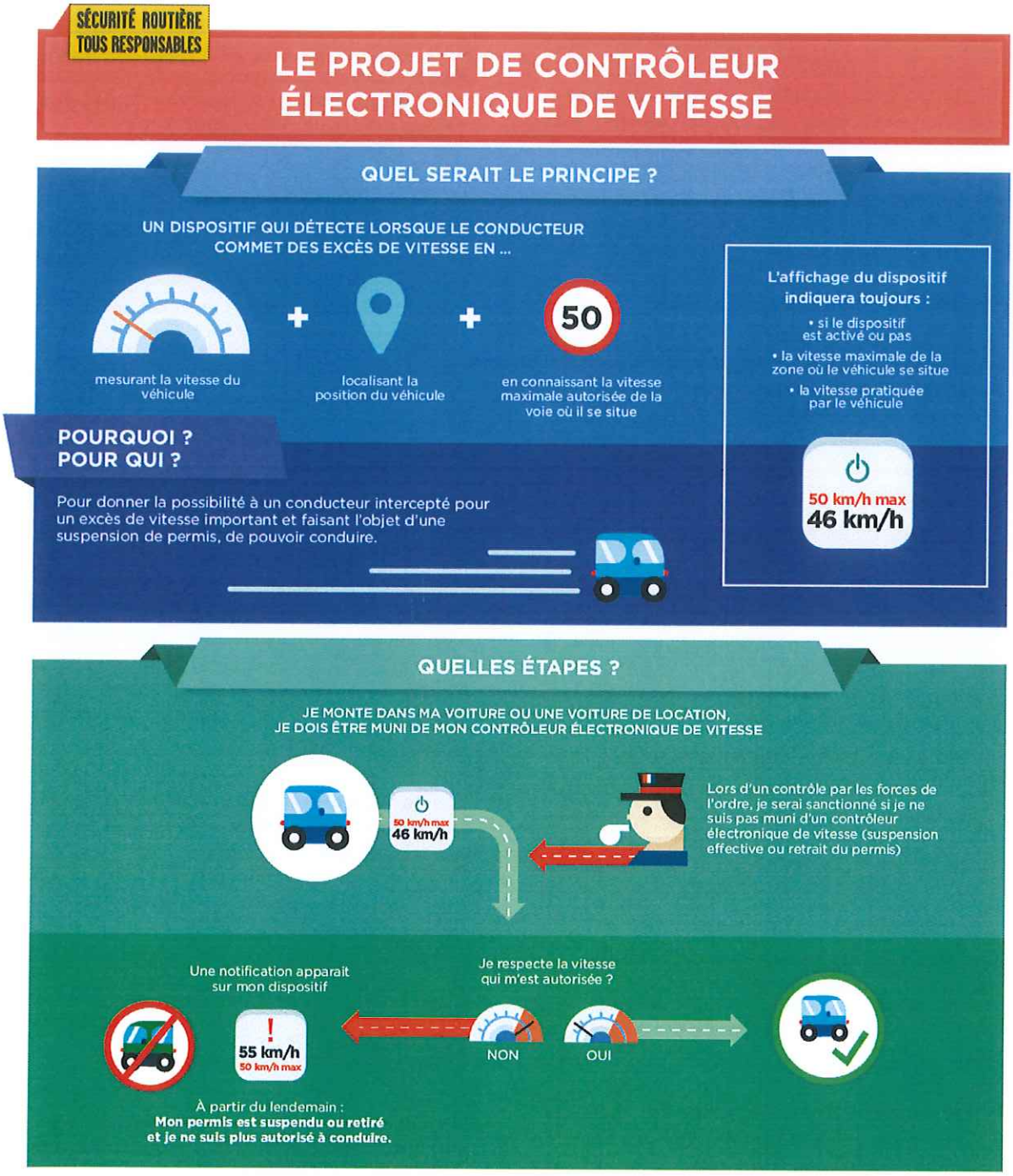
INFOGRAPHIE À DISPOSITION DES PRÉFECTURES

(Pour commander cette infographie, écrire à diffusion-com.dscr@interieur.gouv.fr)



INFOGRAPHIE À DISPOSITION DES PRÉFECTURES

(Pour commander cette infographie, écrire à diffusion-com.dscr@interieur.gouv.fr)



NB : Les excès supérieurs à 40 km/h sont, lors d'une interception par les forces de l'ordre, suivis d'une rétention du permis de conduire immédiate durant 72 heures, le temps que le préfet prenne – s'il le décide – un arrêté de suspension du permis de conduire. Les infractions relevées pour des excès de vitesse supérieurs à 40 km/h en interception en 2016 (rapport ONISR) se sont traduites par 53 900 rétentions (35 000 rétentions entre 40 et 50 km/h et 18 900 au-dessus de 50 km/h).

EN SAVOIR PLUS

Quels enseignements peut-on tirer de l'expérimentation menée sur la réduction des vitesses de 90 à 80 km/h sur certaines portions de routes ?

Depuis le 1er juillet 2015, une expérimentation a été lancée sur l'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) de 90 km/h à 80 km/h. Trois sections de routes nationales à double sens sans séparateur central sont concernées, dans 4 départements : 18 kilomètres de la RN 7 entre Crozes-Hermitage et Valence dans la Drôme, 22 kilomètres de la RN 151 dans la Nièvre et 33 kilomètres dans l'Yonne entre la Charité (58) et Auxerre (89), et 13 kilomètres sur la RN 57 entre Échenoz-le-Sec et Rioz dans la Haute-Saône.

Des équipes spécialisées du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ont procédé à 7 campagnes de mesures de vitesse sur chacun des itinéraires. À l'issue des 2 ans annoncés pour cette observation, il en ressort :

- Une nette diminution des vitesses moyennes

Le premier enseignement est une diminution des vitesses moyennes sur tous les itinéraires concernés. Cette baisse est de l'ordre de 2 à 6 km/h sur la RN 7, de 7 à 9 km/h sur la RN 57 et de 3 à 6 km/h sur la RN 151. Elle correspond à une évolution favorable du comportement des usagers.

- Pas de bouchons supplémentaires

Le deuxième enseignement est que l'abaissement des vitesses n'a pas provoqué de surplus d'embouteillages sur ces trois axes. La baisse des vitesses n'a pas été, dans cette expérimentation, un facteur d'engorgement de la circulation.

- Une accidentalité amorcée à la baisse

L'expérimentation conduite entre le 1er juillet 2015 et le 1er juillet 2017 a présenté des résultats positifs : l'accidentalité a diminué, avec une réduction de 25 % du nombre d'accidents et 50 % de tués en moins. On dénombre ainsi 3 morts contre 6 au cours des 2 années précédentes, 5 blessés hospitalisés en moins (soit 21 au lieu de 26).

Il n'est cependant nul besoin d'avoir recours à ce type d'expérimentation pour savoir que la diminution des vitesses en France sur les routes départementales permet de faire baisser la mortalité : entre 2002 et 2005, avec le déploiement des radars automatiques, les vitesses moyennes observées sur ces routes ont baissé de 8% (passant de 92 à 85 km/h), permettant dans le même temps que le nombre de morts sur ces mêmes routes diminuent de 37% (de 4 734 en 2002 à 2 966 en 2005).

Comment ont été calculées les estimations de gain de vies que permettrait la diminution des vitesses de 90 à 80 km/h sur le réseau à double sens sans séparateur central ?

Il s'agit d'une étude réalisée par le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), rendue publique le 29 novembre 2013 (https://www.conseil-national-securite-routiere.fr/wp-content/uploads/2015/03/2013-11-05-Comité-des-experts-Tome-1.pdf).

Les estimations ont notamment reposé sur des travaux conduits dans les années 80 par le chercheur Göran Nilsson et confirmés en 2009 par Rune Elvik, à partir de l'observation de 115 situations réelles de baisse ou de hausse de la vitesse partout dans le monde. Ils ont démontré qu'« *une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %* ».

Les experts du CNSR ont calculé que les gains de vies d'une baisse de la vitesse sur toutes les routes à double sens sans séparateur central pourraient se situer entre 300 et 400 par an.

Existe-t-il d'autres pays dans lesquels les vitesses ont été réduites ? Et quels sont les résultats ?

Les pays scandinaves ont été les premiers, dans les années 1990 et 2000, à réduire les vitesses. La Suède a même baissé sa vitesse sur route à 70 km/h et sur autoroute à 110 km/h. C'est aujourd'hui le pays qui a les meilleurs résultats en Europe. En Norvège, les vitesses ont été limitées à 100 km/h.

Est-il vrai que le Danemark a repassé sa limitation de vitesse à 90 km/h après avoir expérimenté le 80km/h ?

Non. Les routes du Danemark sont toujours limitées à 80km/h. Une expérimentation a été lancée entre 2011 et 2014 pour tester un passage à 90 km/h sur 100 km de routes nationales. En 2015, l'évaluation de cette

expérimentation n'a pas conduit à remonter la vitesse sur l'ensemble du réseau danois et à ce jour les autorités danoises n'ont pas l'intention d'augmenter à 90 km/h la vitesse maximale sur les routes.

(Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière - http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/37534/357922/version/1/file/VMA+au+Danemark.)

Comment se fait-il qu'on observe moins d'accidents en Allemagne alors que la vitesse est limitée à 100 km/h sur le réseau secondaire ?

Il est inexact de dire que le réseau secondaire en Allemagne est limité à 100 Km/h. En effet, dans la réalité, les portions du réseau limitées à 100 km/h sont peu nombreuses et tendent à se réduire tandis que celles limitées à 70 km/h sont en augmentation.

(Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière - http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/37535/357929/version/1/file/VMA+en+Allemagne.pdf).

Pourquoi réduire la vitesse alors qu'en Allemagne, les autoroutes ne sont pas limitées et les résultats en termes de sécurité routière sont bien meilleurs ?

En Allemagne, seulement 1/3 des autoroutes allemandes ne connait pas de limitation de vitesse. À leur propos, en 2014, le Conseil national de sécurité routière allemand a attribué à cette absence de limitation de vitesse la hausse du nombre de personnes tuées sur les autoroute (+10,5%). Il évalue à au moins 25% de plus le nombre de personnes tuées sur les sections d'autoroutes non limitées par rapport à celles qui le sont.

(Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière - http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/37535/357929/version/1/file/VMA+en+Allemagne.pdf).

Peut-on affirmer qu'au Royaume-Uni, les résultats en matière de sécurité routière sont bien meilleurs, alors que la vitesse pratiquée est supérieure sur le réseau secondaire ?

Non. Au Royaume-Uni, la vitesse maximale autorisée est limitée de 97 km/h sur les routes rurales, mais la vitesse moyenne réellement pratiquée est de 77 km/h car sur cette partie du réseau routier il est quasiment impossible d'atteindre ou de maintenir cette vitesse : les routes sont souvent très étroites, et avec une visibilité réduite.
(Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière - http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/37533/357915/version/1/file/VMA+au+Royaume+Uni.pdf).

Combien de kilomètres de routes changeront de vitesse maximale autorisée sur le territoire français ?

Environ 400 000 kilomètres de routes à double sens sans séparateur central sont concernés (sur le million que compte le réseau routier français). Seront exclues les 2x2 voies et les 3 voies spécialement conçues pour permettre des dépassements sécurisés.

Combien de temps faudra-t-il pour mettre en place cette mesure ?

Environ 6 mois. Il faut prendre le temps de préparer les textes réglementaires modifiant le code de la route et de comptabiliser les panneaux 90, de les changer, voire de les bâcher temporairement (ce qui est autorisé par la réglementation).
En outre, ce temps sera nécessaire à la bonne appropriation de la mesure par les conducteurs.

Combien de panneaux faudra-t-il changer ?

Hors agglomération, la réglementation sur la signalisation n'impose pas d'obligation de signaler la vitesse maximale autorisée. Cette même réglementation recommande cependant de le faire lorsqu'il peut y avoir un doute sur la vitesse applicable. C'est ainsi qu'actuellement, les panneaux 90 sont principalement implantés en sortie d'agglomération, à la fin d'une limitation à 70 km/h, à l'annonce d'un radar et régulièrement après l'insertion de flux routiers importants (bretelle de sortie d'autoroute, rocade de ville ou village). Cela représente un parc d'environ 20 000 panneaux. Afin de favoriser l'acceptabilité et l'adoption de cette règlementation, le Gouvernement souhaite que des panneaux supplémentaires soient apposés ; ce qui pourrait porter leur nombre total à 40 000.

Comment sera financé le changement des panneaux ?

Il sera financé par l'État, par le truchement du compte d'affectation spéciale des recettes des amendes radar, par la création, à l'instar de la technique budgétaire utilisée pour le procès-verbal électronique, d'un fonds spécialement dédié. Il sera demandé aux collectivités d'assurer la pose des panneaux, qui seront ensuite remboursés intégralement (coût du panneau et pose) à chaque gestionnaire de voirie concerné. Les sommes à avancer étant, pour chaque département, d'un montant en définitive limité, cette solution apparaît parfaitement praticable.

La loi de finances (LFR 2018 ou LFI 2019) sera modifiée en ce sens, afin d'instituer un prélèvement sur recettes (PSR), à l'instar de ceux déjà existants au profit des collectivités territoriales dans de nombreux domaines, ce qui permettra un remboursement par le préfet.

Les poids lourds garderont-ils leur limitation de vitesse actuelle (80 km/h pour les poids lourds entre 3,5 et 12 tonnes) ?

Oui.

Actuellement, les conducteurs novices doivent rouler au maximum à 80 km/h sur les routes à sens sans séparateur central. Dans le cadre de la mesure, cette limitation évoluera-t-elle ?

Non, la vitesse limite des conducteurs novices ne sera pas modifiée.

Actuellement, la vitesse des véhicules de transport en commun est limitée à 90 km/h hors agglomération, et relevée à 100km/h sur autoroutes et certaines routes. Dans le cadre de la mesure, cette limitation évoluera-t-elle ?

Oui. Hors agglomération, la vitesse des véhicules de transport en commun est limitée à 90 km / h sur les autoroutes, sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et sur les routes à double sens à deux chaussées non séparées par un terre-plein central en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies. Elle est limitée à 80 km/h sur les autres routes.

Quel sera l'impact de cette mesure sur la fluidité de la circulation ?

La crainte des automobilistes est un engorgement des routes, mais cette peur n'est pas fondée. L'expérimentation menée pendant 2 ans (1er juillet 2015-2017) sur 3 sections de routes nationales à double sens sans séparateur central (86 kilomètres au total : 18 kilomètres de la RN 7 entre Crozes-Hermitage et Valence dans la Drôme, 22 kilomètres de la RN 151 dans la Nièvre et 33 kilomètres dans l'Yonne entre la Charité [58] et Auxerre [89], et 13 kilomètres sur la RN 57 entre Échenoz-le-Sec et Rioz dans la Haute-Saône) montre le contraire. L'un des enseignements de cette expérimentation est que l'abaissement des vitesses n'a pas provoqué de surplus d'embouteillages sur ces trois axes. La baisse des vitesses n'a pas été, dans cette expérimentation, un facteur d'engorgement de la circulation.

Quel impact cette mesure aura-t-elle sur le nombre d'infractions enregistrées par les radars automatiques ?

L'objectif du Gouvernement est de baisser le nombre de morts sur les routes par la diminution de la vitesse. Ainsi, toutes les mesures seront prises pour que les Français connaissent, adoptent et respectent cette nouvelle limitation, par exemple en augmentant le nombre de panneaux signalant la nouvelle limitation et en communiquant massivement sur le sujet. Il n'est pas question d'implanter des radars supplémentaires.

Pourquoi les voies à double sens sans séparateur central et pas les autoroutes ?

En 2016, les deux-tiers de la mortalité routière sont survenus sur le réseau routier hors agglomération et hors autoroute, et 55 % sur les routes à double sens sans terre-plein central. C'est donc là où il nous faut agir. Faire baisser les vitesses moyennes, c'est diminuer le risque global d'accident. Le réseau autoroutier, lui, demeure le plus sûr, du fait des caractéristiques de ses infrastructures (échangeurs et séparation des chaussées).

MESURE N°9

OBJECTIF

Protéger les piétons.

En 2016, on déplore 559 décès de piétons, soit **une hausse de 19% par rapport à 2015**. Cela correspond à 91 décès en plus. L'augmentation la plus forte touche les piétons de plus de 75 ans, les jeunes piétons de 18-24 ans et les enfants piétons de moins de 14 ans. Cette augmentation de la mortalité des piétons et le vieillissement programmé de la population française impose des mesures fortes. Cela comprend une adaptation des infrastructures routières et une augmentation des sanctions pour ceux qui ne respectent pas ces usagers vulnérables.

MESURE

- Augmenter la visibilité des piétons en repensant l'aménagement des abords immédiats des passages piétons. Échéance prévisionnelle : 2019.

- Offrir aux gestionnaires de voirie la possibilité de matérialiser une ligne d'effet des passages piétons jusqu'à cinq mètres en amont de ceux-ci pour indiquer l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter pour laisser traverser les piétons. Échéance prévisionnelle : 2018.

- Renforcer la protection des piétons mal ou non-voyants par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux-rouges. Échéance prévisionnelle : 2019.

- Favoriser les déplacements en sécurité des enfants, piétons ou à vélo, en encourageant le développement d'itinéraires dédiés et encadrés (pédibus et vélobus).
  Échéance prévisionnelle : 2018.

- Permettre la constatation sans interception, notamment par vidéo-verbalisation, des infractions liées au non-respect des règles de priorité de passage accordées par le code de la route aux piétons. Échéance prévisionnelle : 2018.

- Renforcer les sanctions contre un conducteur qui a commis une telle infraction.
  Échéance prévisionnelle : 2018.

FAITS ET CHIFFRES

MORTALITÉ PIÉTONNE, UNE HAUSSE ALARMANTE

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PIÉTONNE ENTRE 2015 ET 2016 :

On assiste à une augmentation du nombre de piétons tués de 19 %.
Les piétons passent de 14 % à 16 % de la mortalité routière.

- **En 2015, il y eu 468 piétons tués ;**

- **En 2016, il y a eu 559 piétons tués,**
  soit 91 piétons tués en plus.

LES ENFANTS, LES JEUNES ET LES SENIORS, LES PLUS TOUCHÉS PAR CETTE AUGMENTATION :

- **De 0 à 14 ans : 28 tués** (+ 12 en 1 an) ;

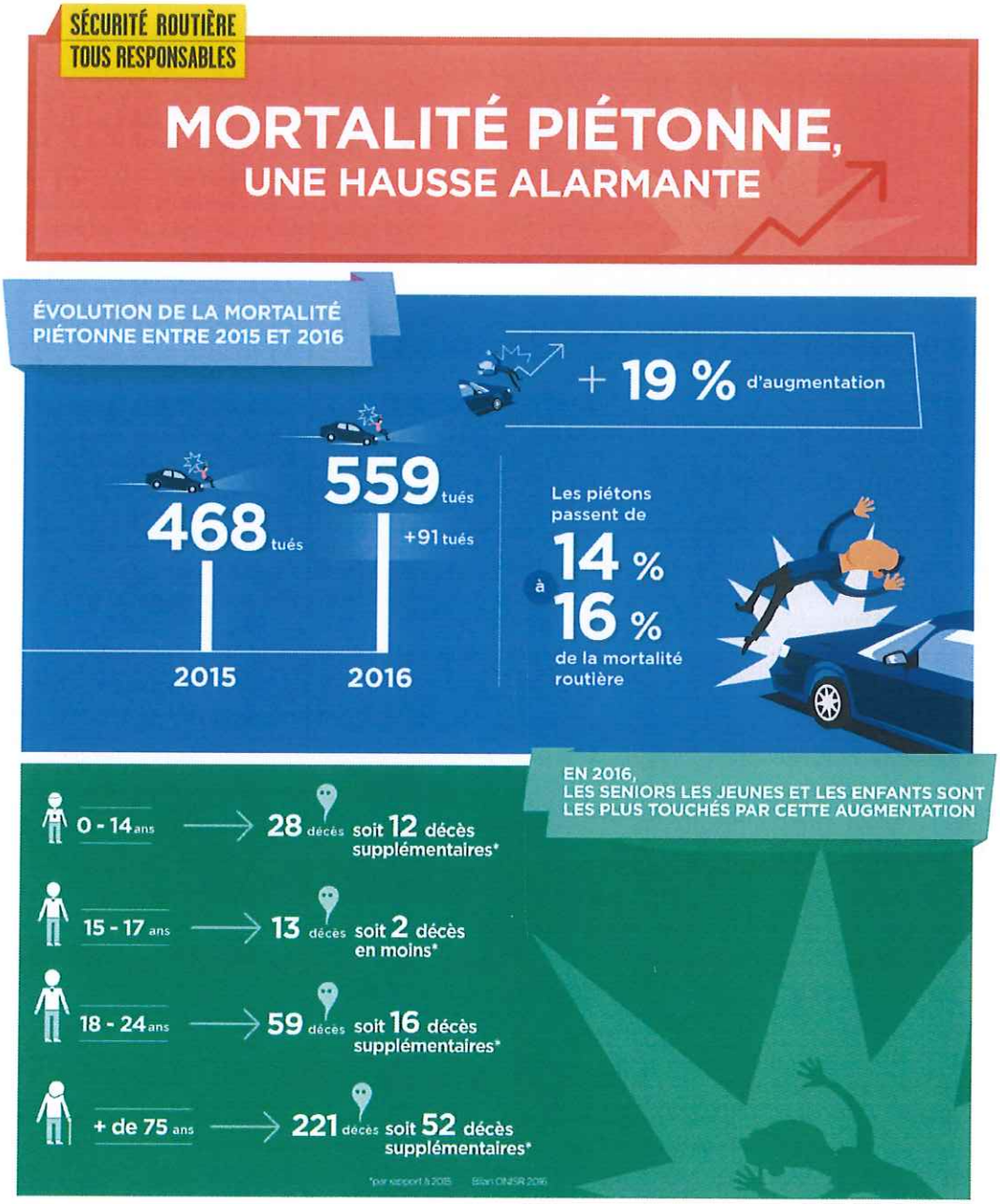
- **De 15 à 17 ans : 13 tués** (- 2 en 1 an) ;

- **De 18 à 24 ans : 59 tués** (+ 16 en 1 an) ;

- **Les plus de 75 ans : 221 tués** (+ de 52 en 1 an).

INFOGRAPHIE À DISPOSITION DES PRÉFECTURES

(Pour commander cette infographie, écrire à diffusion-com.dscr@interieur.gouv.fr)



EN SAVOIR PLUS

En quoi consiste l'élargissement du champ de la vidéoverbalisation ?

Depuis le 31 décembre 2016, la loi permet de verbaliser 11 catégories d'infractions, dont le non-respect des sas vélo. Avec cette mesure, le champ des infractions constatables par vidéo s'élargit au non-respect de priorité à un piéton engagé sur la chaussée ou sur un passage piéton. Ces infractions sont déjà passibles d'une amende de 4e classe d'un montant de 135 euros. Ces amendes seront relevées. Aujourd'hui, plus de 200 villes de France se sont déjà dotées d'un système de caméras permettant la vidéoverbalisation.

Que vont apporter les nouveaux dispositifs destinés aux piétons mal ou non-voyants ?

Cette mesure vient compléter des installations qui montent en puissance dans les agglomérations, en lien avec les associations d'usagers. Sa mise en place pourrait toucher plus de 1 million de personnes malvoyantes ou souffrant de troubles de la vision. L'homogénéisation du message sonore entre toutes les traversées piétonnes de rues et de voies de transports en commun représentera un gain pour la sérénité et la sécurité des personnes concernées. La matérialisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux rouges sera effective en 2019.

À quoi ressemblera cette ligne d'effet des passages piétons ?

Elle sera matérialisée par une bande blanche discontinue. Cette « ligne » sera réalisée avec des produits de marquage certifiés pour assurer les performances d'adhérence indispensables aux deux-roues qui passeront dessus.

Toutes les villes auront-elles les mêmes contraintes d'équipement ?

Certaines villes ont testé avec succès la distance de 2 mètres ou de 3 mètres. L'État souhaite donc laisser la possibilité aux gestionnaires des voies de choisir la distance d'implantation de la ligne en fonction de leurs contraintes. La seule obligation est de ne pas excéder 5 mètres en amont du passage piétons.

Dans quel délai devront être mises en place des lignes d'effet des passages piétons ?

L'obligation sera nationale, car elle est inscrite dans le Code de la route. Les gestionnaires devront aménager les voies à compter de la promulgation de la loi qui portera cette mesure. Les travaux devront être réalisés à l'occasion de travaux d'entretien ou de modification de la voie ou de ses abords et, au plus tard, dans un délai de 10 ans.

Qu'est-il envisagé en matière de renforcement des sanctions contre un conducteur n'ayant pas respecté les règles de priorité de passage accordées par le code de la route aux piétons ?

Il est envisagé le passage d'un retrait de 4 points a un retrait de 6 points dans le cas d'une telle infraction.