



Paris, le 21 septembre 2019

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Démenti de la DSR à propos de la publication de chiffres erronés sur le bilan de la mesure d'abaissement de la vitesse à 80 km/h.

Un « *comité indépendant d'évaluation du 80km/h* », en fait une émanation de l'association 40 millions d'automobilistes, particulièrement hostile à cette mesure d'abaissement de la vitesse dès son annonce, a produit une étude mettant en cause les résultats fournis par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), sous le pilotage de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), sur le bilan tiré, du 1^{er} juillet 2018 au 30 juin 2019, de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central.

L'auteur de cette étude, qui semble constituer à lui seul le comité indépendant, évoque avec un sens affirmé de la nuance, « *les deux fiascos* » relatifs au nombre de décès évités et au temps perdu par les usagers de la route liés à l'entrée en vigueur de cette mesure. Qualifier de fiasco une mesure qui "*n'a permis de sauver que 39 vies*" (sic), selon lui, démontre en soi le peu d'importance accordé par l'auteur de ces propos à la vie humaine.

Les conclusions de cette étude ayant été reprises par certains médias, la Délégation à la Sécurité routière souhaite apporter les précisions suivantes :

L'ONISR, rattaché administrativement à la Délégation à la sécurité routière (DSR), exerce son activité statistique dans une totale indépendance professionnelle. Les séries statistiques produites par cet observatoire font l'objet d'une labellisation par l'Autorité de la Statistique publique qui veille au principe d'indépendance professionnelle dans la production et la diffusion de la statistique publique.

Le bilan établi par le CEREMA sur la baisse de la mortalité sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central – une baisse de 206 décès sur la première année de mise en œuvre de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée - s'appuie sur une méthode statistique claire et fiable comparant la période juillet 2018 - juin 2019 avec la moyenne constatée des décès sur les 5 années précédentes (juillet-juin) sur ce même réseau. Cette méthode permet de lisser les effets conjoncturels des variations de la mortalité routière.

A l'inverse, de graves lacunes méthodologiques affectent les calculs proposés par l'auteur de l'étude du « *comité indépendant d'évaluation du 80 km/h* » qui conclut à une baisse de 39 morts. En particulier, l'auteur considère à tort la vitesse comme une cause résiduelle des accidents, indépendante de l'ensemble des autres facteurs d'accidentalité. Une telle approche ignore le facteur aggravant que constitue la vitesse lors des accidents de la route. Ce biais introduit une sous-estimation massive du rôle de la vitesse dans l'accidentalité.

De même, les estimations relatives à la perte de temps liée à l'abaissement de la vitesse autorisée, relèvent de calculs théoriques abstraits sans lien avec les situations réelles de conduite prises en compte dans l'étude conduite, à partir d'un échantillonnage de 298 itinéraires réels, par le CEREMA qui met en évidence des pertes de temps d'environ une seconde au kilomètre et des gains de temps dans 34 % des situations.

Le coût du changement des panneaux, 150 millions d'euros selon l'auteur, suffit à montrer l'ampleur de l'infox : l'Etat, à la mi-septembre 2019, avait remboursé 1,61 M€ pour 8 100 panneaux dans 77 départements. L'auteur ne s'est même pas donné la peine de vérifier auprès de la délégation à la sécurité routière.

L'ampleur des erreurs méthodologiques de tels travaux est assimilable à de la tromperie. Elle doit être dénoncée.

Contacts presse Sécurité routière :

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

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