



## MIEUX COMPRENDRE L'ABAISSMENT DE LA VITESSE DE 90 À 80 KM/H SUR LES ROUTES À DOUBLE-SENS SANS SÉPARATEUR CENTRAL

La mesure numéro 5 du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier entre en vigueur le dimanche 1er juillet 2018. En abaissant la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes secondaires, le Gouvernement entend sauver entre 300 et 400 vies par an et réduire le nombre de personnes blessées, qui était de 73 384 en 2017 (dont 24 732 ont dû être hospitalisées).

C'est mathématique : agir sur la vitesse permet de diminuer le nombre des accidents de la route et leur gravité. Rune Elvik a étudié 500 programmes de diminution de vitesse dans le monde. Le chercheur norvégien confirme l'estimation française de vies épargnées par cette mesure de rupture dans une interview exclusive.

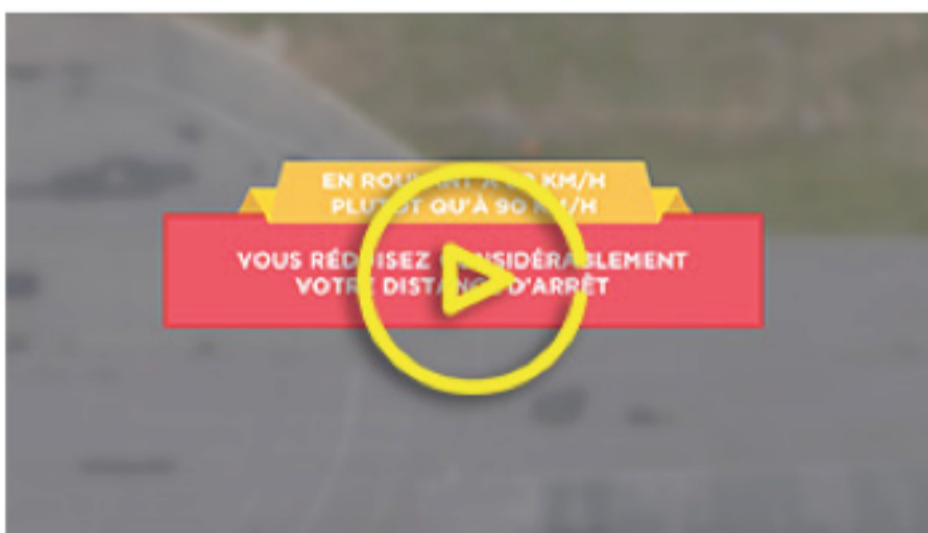
### RUNE ELVIK TÉMOIGNE



Cliquez [ICI](#) pour visualiser l'interview

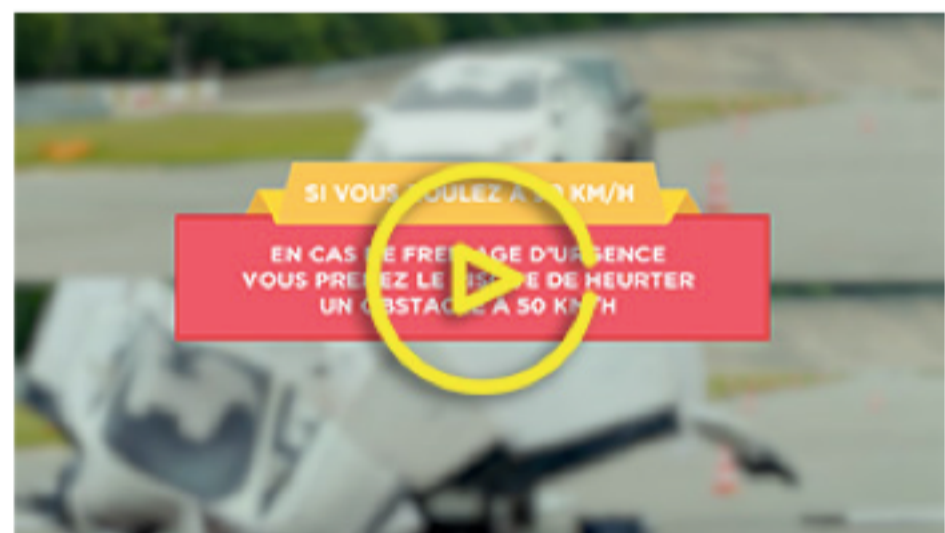
Afin de montrer qu'une réduction de 10 km/h permet d'éviter ou d'amoindrir le choc en cas d'accident, la Sécurité routière a demandé aux ingénieurs de l'UTAC CERAM (Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle Centre d'Essais et de Recherche Appliqué à la Mobilité) de Linas-Monthéry, spécialiste d'essais et d'expertises, de réaliser trois démonstrations techniques : comparer les distances d'arrêt d'un véhicule lancé à 90 km/h et à 80 km/h, mesurer la vitesse d'impact après un freinage d'urgence à 90 km/h et à 80 km/h et observer la différence de temps de trajet entre deux véhicules identiques qui parcourent 39 kilomètres l'un à 90 km/h, l'autre à 80 km/h.

#### DISTANCE D'ARRÊT



Cliquez [ICI](#) pour visualiser l'animation

#### ÉVITER LE CHOC



Cliquez [ICI](#) pour visualiser l'animation

#### DIFFÉRENCE DE TEMPS DE TRAJET



Cliquez [ICI](#) pour visualiser l'animation

**« 13 mètres »**  
un campagne pour sensibiliser les usagers



Cliquez [ICI](#) pour visualiser le film

**« C'est sur les belles routes qu'on se tue »**  
Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière

**POURQUOI SUR LES ROUTES À DOUBLE-SENS SANS SÉPARATEUR CENTRAL ?**

**SIGNALISATION ET CONTRÔLES**

**ENTRETIEN AVEC LE PR AZOUVI**  
*« L'organisme humain n'est pas capable de résister à des forces de décélération / accélération violentes. »*



Contacts presse

Alexandra THÉRIZOL  
01 86 21 59 83 / 06 75 19 83 90

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



## FENÊTRE 1



### POURQUOI SUR LES ROUTES À DOUBLE SENS SANS SÉPARATEUR CENTRAL ?

La mesure s'applique sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central les plus structurantes. **C'est sur ces routes où l'accidentalité est la plus forte que les effets de la mesure seront les plus marqués.**

Par route avec séparateur central, il faut entendre routes physiquement séparées par une ou deux glissières métalliques, en béton ou par un terre-plein qui peut accueillir de la verdure. Une ligne blanche, des zébras ne sont pas un séparateur central.

Certaines routes du réseau secondaire aujourd'hui limitées à 90 km/h resteront à cette vitesse, car elles sont configurées de telle sorte qu'elles permettent de sécuriser davantage les dépassements. Il s'agit des tronçons de route comportant au moins deux voies affectées (deux fois deux voies et trois voies à un même sens de circulation, et uniquement dans ce sens de circulation. Attention, si la voie opposée à cette double voie est unique, celle-ci aura, selon la nouvelle règle commune, une vitesse limitée à 80 km/heure).

**Les voies concernées concentrent 55% de la mortalité routière sur le territoire français.**

## FENÊTRE 2



### SIGNALISATION ET CONTRÔLES

#### SIGNALER

Au 1<sup>er</sup> juillet 2018 tous les panneaux de limitation de vitesse à 90 km/h sur les routes concernées par la mesure devront être soit déposés ou bâchés soit remplacés par un panneau « 80 ». Tous les panneaux « 90 » récupérés en bon état pourront être réutilisés sur les sections de route qui resteront limitées à 90 km/h le 1<sup>er</sup> juillet.

Au total, selon le recensement effectué à ce jour par les autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation, 11 000 panneaux de signalisation seront modifiés sur tout le territoire.

Le coût du changement de tous ces panneaux de signalisation est toujours estimé entre 6 et 12 millions d'euros. Le coût d'un panneau n'est pas unique. Il varie en fonction de la quantité de panneaux commandés, de la taille du panneau, de sa classe de rétro réflexion. **Comme annoncé, l'État remboursera aux collectivités les travaux entrepris.**

#### CONTRÔLER

Au 1<sup>er</sup> juillet 2018, tous les radars situés sur les routes concernées par le changement de vitesse seront paramétrés à la nouvelle vitesse limite autorisée. Leur mise à jour est effectuée à distance. **Aucun nouveau radar n'accompagnera la mise en œuvre de la mesure.**

Selon la décision du Premier ministre exprimée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier dernier, **le surplus possible des amendes perçues par l'État liées à l'abaissement de la vitesse à 80 km/h, sera affecté à un fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales spécialisées dans la prise en charge des accidentés de la route.**





### 3 questions au Professeur Philippe Azouvi, Chef du Service de Médecine Physique et de Réadaptation, Hôpital Raymond Poincaré de Garches, AP-HP

• **En cas d'accident, si je vais vite et que je décélère en cas d'obstacle, quel effet cela peut-il avoir sur mon organisme ?**

"L'organisme humain n'est pas capable de résister à des forces de décélération / accélération violentes. Ces dernières libèrent une énergie cinétique considérable en cas d'impact à grande vitesse. Ces forces s'appliquent sur le corps humain même en l'absence de choc direct sur l'organisme, ce qui explique que même les véhicules modernes très sécurisés ne mettent pas complètement à l'abri. Elles peuvent créer des lésions viscérales dans le thorax et l'abdomen par exemple, mais surtout sur le cerveau. L'accélération linéaire entraîne des déplacements d'avant en arrière et/ou d'arrière en avant du cerveau qui vient percuter les reliefs osseux du crâne, qui est dense, le choc cerveau/crâne pouvant créer des lésions de contusion au niveau des impacts (coup et contre-coup). L'accélération angulaire ou rotatoire, lors d'un tonneau ou d'une tête à queue par exemple, entraîne des lésions d'étirement, voire de cisaillement des axones (« câbles » reliant les structures cérébrales entre elles) qui peuvent toucher l'ensemble du cerveau et aboutir à une perte de connaissance, voire au coma, avec toutes les conséquences durables que cela peut engendrer".

• **Quelles sont les conséquences des accidents liés à la vitesse sur vos patients ? Pouvez-vous nous parler des cas que vous rencontrez le plus souvent dans le cadre de vos fonctions ?**

"Les trois principales lésions traumatiques sources de handicap définitif sont les lésions des membres (fractures, luxation, amputations), de la colonne vertébrale et de la moelle épinière (para ou tétraplégie, c'est-à-dire paralysie définitive des jambes ou des 4 membres), et du cerveau (traumatisme crânien). Le traumatisme crânien est la cause la plus fréquente de handicap définitif après un accident de la voie publique. Il entraîne chez les survivants un handicap complexe dit « invisible » en rapport avec des modifications du caractère, de la personnalité, du comportement et des fonctions cognitives (mémoire, attention, vitesse de traitement de l'information, raisonnement, jugement...)"

• **Pourquoi cet engagement en faveur d'un abaissement de la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central ?**

"Etant depuis 30 ans impliqué dans la prise en charge en rééducation de blessés graves victimes de traumatismes crâniens, je suis très sensibilisé à la question de la prévention et de la sécurité routière. Nous rencontrons tous les jours des blessés et leurs familles qui vivent des situations dramatiques, et dont la vie a été bouleversée par un accident. Or, beaucoup de ces accidents auraient pu être évités. Le spectacle de ces vies brisées ne peut que nous interroger, en tant que soignant mais aussi en tant que citoyen. Nous avons dans notre activité professionnelle constaté, depuis le début des années 2000, l'efficacité des mesures de prévention (détecteurs de vitesse notamment) avec des effets tangibles sur la traumatologie. Nous nous inquiétons donc de constater depuis quelques temps une stagnation, voire une dégradation des résultats dans notre pays, et plus particulièrement sur les usagers les plus vulnérables (deux-roues motorisés notamment). Dans ce contexte, un renforcement de la prévention nous semblait indispensable, et en particulier la limitation de vitesse sur les axes les plus dangereux (sans séparateur central). Cette mesure nous semble une décision de bon sens, simple et efficace (à laquelle s'ajoutent d'autres mesures de prévention importantes, telles que la lutte contre l'alcool ou les substances psycho-actives ou encore contre l'usage du téléphone au volant, qui est également importante mais beaucoup plus difficile à mettre en œuvre) C'est pourquoi avec plusieurs représentants du monde de la santé et de victimes de la route, nous avons pris la décision de signer une tribune collective publiée par LeMonde.fr pour l'abaissement de la vitesse."