



**COMMUNIQUÉ**  
Paris, le 24/10/2024

**MULTIPLICATION DES BAISES DE LIMITATIONS DE VITESSE EN FRANCE : « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » LANCE LA PÉTITION EN LIGNE [PAS DES ESCARGOTS !](#) POUR S'OPPOSER AUX ABAISSEMENTS INJUSTIFIÉS DES VITESSES.**

Alors que la vitesse maximale autorisée sur le boulevard périphérique parisien a été abaissée pour la 3<sup>ème</sup> fois au début de ce mois d'octobre, les préfetures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne annoncent être en passe de prendre des arrêtés pour expérimenter une baisse de la limitation de vitesse de 90 à 70 km/h sur des portions des autoroutes A86 et A4 à partir de novembre 2024.

80 km/h sur les routes secondaires, généralisation des 30 km/h en ville, menace de réduction de la vitesse à 110 km/h sur les autoroutes... Les abaissements généralisés des limitations de vitesse se multiplient en France, sous des prétextes aussi variés qu'erronés. **Pour lutter contre cette tendance au ralenti qui gangrène les routes française, l'association « 40 millions d'automobilistes » lance aujourd'hui, jeudi 24 octobre 2024, la pétition en ligne [Pas des Escargots !](#) et appelle tous les usagers opposés à l'abaissement abusif des limitations à se mobiliser sur les réseaux sociaux via le **#PasDesEscargots**.**

**L'absence d'impact de l'abaissement généralisé des vitesses...**

Les arguments avancés par les « anti-vitesse » pour demander systématiquement des baisses de limitation de vitesse sont maintenant bien connus du grand public. Rouler moins vite permettrait tout à la fois de réduire les émissions polluantes liées au trafic routier, de limiter les nuisances sonores et d'améliorer la sécurité des usagers. Une vraie solution miracle !

Mais de nombreuses mesures prises ou expérimentations menées en ce sens, aussi bien localement qu'à l'échelle nationale, ont démontré au fil des années que ces arguments ne tenaient pas la route...

**1- Sur la mortalité routière**

La mesure d'abaissement généralisé de la limitation de vitesse qui a le plus marqué l'opinion publique ces dernières années est sans aucun doute celle des 80 km/h. Elle est d'ailleurs aujourd'hui encore à l'origine de nombreuses polémiques. Prise sans concertation en 2018

par le Premier ministre de l'époque Edouard Philippe, l'objectif visé était de « sauver 350 à 400 vies sur les routes ».

Pour résumer l'impact de la mesure, il est bon de rappeler que le niveau le plus bas de mortalité routière avait été atteint en France en 2013, alors que la limitation de vitesse sur le réseau secondaire était de 90 km/h ; le nombre de tués sur les routes s'élevait alors à 3 268. Malgré l'entrée en vigueur de 80 km/h, le nombre de morts avait été porté à 3 498 en 2019. Le plus bas historique (hors période Covid) n'a été amélioré qu'en 2023 avec 3 167 tués sur nos routes, alors que plus de la moitié des départements français avaient fait le choix de restaurer au moins partiellement la limitation de vitesse à 90 km/h.

## 2- Sur la congestion routière et les émissions polluantes des véhicules

Un autre argument largement relayé par les tenants de l'abaissement généralisé des limitations de vitesse est le fait qu'une baisse des vitesses de circulation permettrait une réduction de la congestion routière et donc des émissions polluantes des véhicules.

Or, il faut distinguer deux parties dans cette affirmation : certes, la situation la plus pénalisante du point de vue de la qualité de l'air est la congestion routière, et un trafic plus fluide permet théoriquement de réduire la quantité d'éléments polluants émis.

Mais la réduction généralisée et sans discernement de la limitation de vitesse sur un axe ne permet en aucun cas de fluidifier la circulation, au contraire ! C'est ce qu'a démontré notamment l'expérimentation menée en 2015 sur la rocade de Rennes : la limitation de vitesse y avait notamment été abaissée de 90 à 70 km/h sur le secteur Ouest. Le bilan établi après un an révélait une aggravation des conditions de circulation sur cette portion, avec un trafic plus encombré et, en conséquence, aucun impact positif sur la qualité de l'air.

## 3- Sur les nuisances sonores liées au trafic routier

Les nuisances sonores constituent le dernier argument majeur mis en avant par les « anti-vitesse » pour soutenir la réduction généralisée des limitations de vitesse. À ce sujet, il convient de se référer aux études menées notamment par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur le lien entre les vitesses pratiquées et le bruit routier.

Celles-ci expliquent entre autres choses que le niveau de bruit routier est lié à différentes composantes, dont les pneumatiques et le revêtement de chaussées sont prépondérants au-delà de 50 km/h. On comprend bien par conséquent qu'un abaissement de la vitesse maximale autorisée ne peut avoir que très peu d'impact sur les nuisances sonores ; l'ensemble des études concluent d'ailleurs à une réduction globalement faible des émissions sonores avec la vitesse (entre -0,2 et -3 dB(A)). Le CEREMA propose en revanche d'autres solutions pour réduire le bruit routier, comme l'évolution des pneus et le renforcement progressif de la réglementation (avec un gain potentiel jusqu'à -3 dB) et l'amélioration

acoustique des revêtements de chaussée (jusqu'à -9 dB, soit l'équivalent d'un trafic divisé par 8).

« La grande majorité des études produites par les organismes spécialisés dans l'analyse du trafic routier démontrent point par point que les arguments avancés par les 'pro-réduction des vitesses' ne tiennent pas la route. Sous couvert de ces pseudo-arguments, c'est d'ailleurs plus souvent une position totalement dogmatique qui transparaît de la part d'associations écologistes ou d'opposants à la voiture individuelle. Mais les choses deviennent particulièrement graves lorsqu'on se rend compte que les autorités décisionnaires prêtent une oreille attentive aux allégations de militants extrémistes, au point de négliger de consulter les études scientifiques qui devraient guider leurs prises de position », alerte Pierre Chasseray, délégué général de « 40 millions d'automobilistes ».

### Mettre fin à la diffusion des fausses « bonnes idées »

À la lecture de ces données, l'association « 40 millions d'automobilistes » a décidé de lancer une grande campagne de mobilisation en appelant tous les usagers de la route qui s'opposent à l'abaissement systématique des limitations de vitesse sur les routes françaises, aussi bien en campagne et sur les autoroutes qu'en ville, à se porter signataires de la pétition en ligne [Pas des Escargots !](#).

Et pour rendre ce phénomène d'opposition encore plus visible, l'association crée le **#PasDesEscargots** et invite les usagers qui le souhaitent à montrer leur soutien à la pétition de « 40 millions d'automobilistes » sur les réseaux sociaux, en publiant sous ce slogan une photo d'eux ou de leur véhicule, une anecdote personnelle en lien avec une limitation de vitesse abaissée ou tout témoignage faisant part de leur opposition à cette tendance restrictive.

« Nous devons montrer à nos gouvernants non seulement que les arguments en faveur de l'abaissement généralisé des limitations de vitesse n'ont pas de fondement scientifique, mais aussi que l'opinion publique n'est pas favorable à ces mesures, et que ces discours qui prônent une France au ralenti ne sont le fait que de minorités ouvertement hostiles à la voiture. Pour ce faire, il est nécessaire que chaque automobiliste prenne part au mouvement et ajoute sa pierre à l'édifice », explique Philippe Nozière, Président de l'association.

#### CONTACTS PRESSE :

Jade THIEFAINE  
[presse@40ma.net](mailto:presse@40ma.net)  
Tél. : 06 10 07 48 26

Pierre CHASSERAY  
Tél. : 07 78 21 24 47



[www.fil-conducteurs.com](http://www.fil-conducteurs.com)



@40MA - 40 millions d'automobilistes  
@PChasseray - délégué général



[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)



**À propos de « 40 millions d'automobilistes »** 40 millions d'automobilistes est une association d'intérêt général, porte-parole des automobilistes raisonnables et défenseur de leurs intérêts. Elle est active tant sur le plan national qu'euro-péen. Elle intervient dans l'ensemble des débats de fond liés à l'usage de l'automobile face aux grands enjeux sécuritaires et environnementaux, pour adapter et préserver l'automobile, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages.  
[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)