

Expérimentation de l'abaissement de la vitesse moyenne autorisée de 90 km/h à 80 km/h

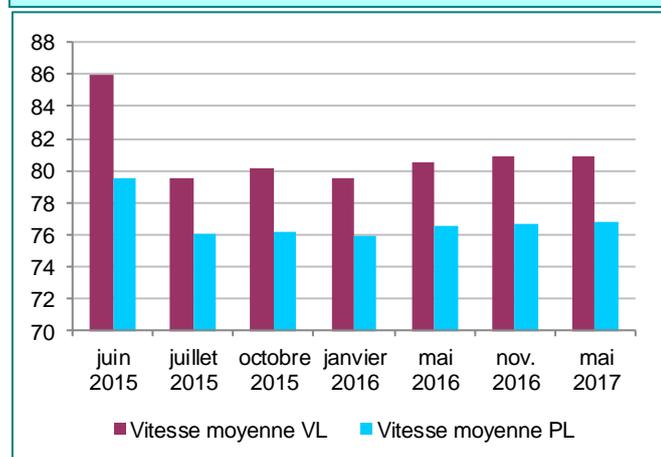
Equipe	Thomas Courbon, Marine Millot, Alain Rème, Eric Violette (Cerema)
Achèvement	décembre 2017
Méthodologie	Étude de terrain, expérimentation visant à vérifier l'impact de l'abaissement de la VMA sur les vitesses pratiquées.
Périmètre	Campagnes de mesures de la vitesse pratiquée sur 4 sites durant deux ans de juin 2015 à mai 2017 (recueil de 6 millions de passages).
Mots clés	Vitesse, VMA, expérimentation.

Synthèse des évolutions des vitesses moyennes

	juin 2015	mai 2017	Evaluation avant /après
Vitesse moyenne véhicules légers	86,0 km/h	80,9 km/h	- 5,1 km/h
Vitesse moyenne poids-lourds	79,5 km/h	76,9 km/h	- 2,7 km/h
Vitesse moyenne tous véhicules	85,0 km/h	80,3 km/h	- 4,7 km/h

Source : Cerema, 2017

Synthèse des vitesses moyennes pratiquées en km/h sur les zones où la VMA a été abaissée à 80 km/h



Source : Cerema, 2017

Accidentalité (source ONISR 2018)

Le nombre d'accidents et de victimes sur un aussi faible kilométrage ne peut être pertinent pour apprécier une évolution. Cependant un état (hors agglomération et hors zones 70 km/h) a été réalisé :

Période 2010-2014 (5 ans) :

57 accidents corporels : 12 tués, 91 blessés (dont 54 hospitalisés) ; soit un équivalent sur 2 ans de 23 accidents, 5 tués, 36 B dont 22 BH.

Période 01/07/2015-30/06/2017 (2 ans) :

18 accidents : 3 tués, 43 B dont 18 BH.

Sur une recommandation du CNSR de juin 2014 (Conseil National de la Sécurité Routière), le Ministère de l'intérieur a décidé de lancer une expérimentation visant à étudier les effets d'un abaissement de la VMA (vitesse moyenne autorisée) sur deux ans (juin 2015 à mai 2017) sur 86 km de routes nationales (RN).

Plus précisément, l'étude confiée au CEREMA visait à mesurer l'impact sur la vitesse réellement pratiquée par les conducteurs quand on abaisse la vitesse moyenne autorisée (VMA) de 90 km/h à 80 km/h.

6 millions de passages de véhicules (légers ou lourds) ont été enregistrés sur les 3 tronçons de RN concernés : RN 7 dans la Drôme (PR 23 à 41), RN 57 en Haute-Saône (PR 56 à 70), et RN 151 dans l'Yonne (PR 0 à 32) et la Nièvre (PR 36 à 58).

L'évolution de la vitesse pratiquée

Que cela soit pour les véhicules légers (VL) ou pour les véhicules lourds (PL), les vitesses pratiquées mesurées sur ces zones d'expérimentation ont baissé de - 5,1 km/h soit de 86 km/h à 80,9 km/h pour les VL et de - 2,7 km/h soit de 79,5 km/h à 76,9 km/h pour les PL (pourtant non concernés car déjà limités à 80 km/h).

À une baisse de la VMA correspond une baisse des vitesses pratiquées y compris pour ceux ayant l'habitude de conduire à des vitesses élevées. De plus, il a été possible de constater l'absence de « sur-accélération » à la sortie de la zone à 80 km/h pour compenser la perte de temps.

Effet sur les dépassements de vitesse autorisée

Les excès de vitesse pour la VMA 80 km/h sont plus nombreux que ceux observés alors que la VMA était de 90 km/h (entre 1,5 et 2 fois plus). En revanche les PL, dont la VMA était déjà de 80 km/h, dépassent moins la VMA qu'avant.

Fluidité du trafic et absence de report

De plus, l'abaissement de la VMA sur les sites expérimentaux n'a pas entraîné de congestion. On a plutôt observé une réduction du nombre de pelotons (train de véhicules derrière un PL) et une réduction de la taille des pelotons (nombre de véhicules derrière le PL). La dispersion des vitesses pratiquées a été réduite : l'ensemble des véhicules, légers ou lourds, se déplacent à des vitesses assez proches. Ainsi, la fluidité du trafic est plus grande et les PL ne sont plus une « gêne » à la conduite.

Si le trafic est resté stable pendant toute la durée de l'expérimentation, aucun report de trafic sur des itinéraires parallèles à ceux ayant abaissé leur VMA de 90 km/h à 80 km/h n'a été observé.