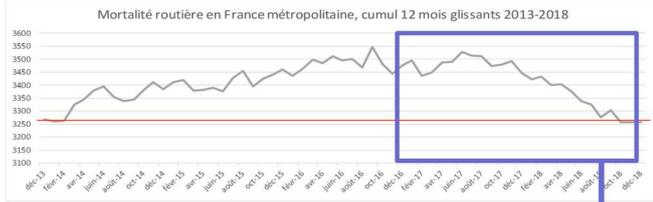
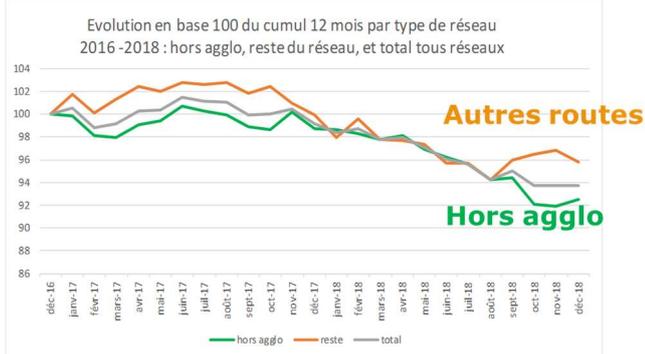


# 1<sup>er</sup> bilan d'étape de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h sur le réseau bidirectionnel

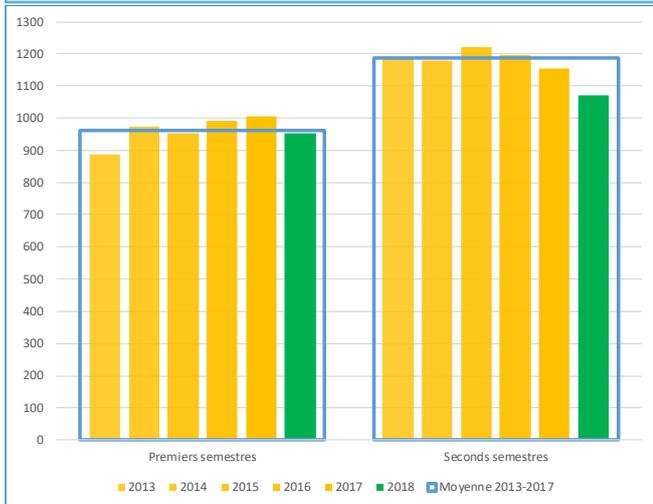
## Mortalité cumulée tous réseaux sur 12 mois glissants de 2013 à 2018



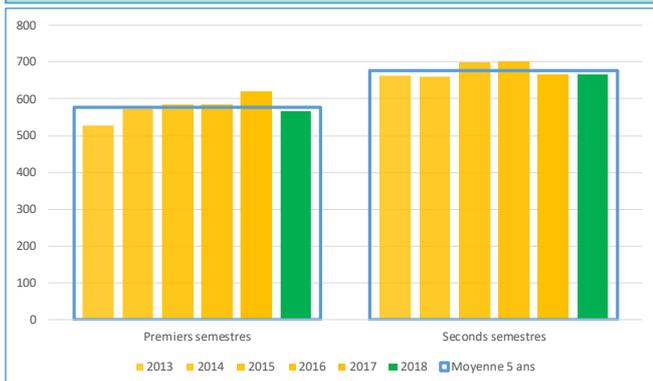
## Zoom 2016-2018 réseau hors aggro vs autres routes



## Mortalité sur les routes hors agglomération (hors autoroutes) par semestre de 2013 à 2018



## Mortalité sur le reste du réseau (en agglomération et sur autoroutes) par semestre de 2013 à 2018



La délégation à la sécurité routière a confié au Cerema, en lien avec l'ONISR et l'Ifsttar, l'évaluation de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h sur le réseau routier bidirectionnel hors agglomération. Les premiers résultats sont décrits dans le rapport **Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Evaluation - premiers éléments, Cerema janvier 2019.**

Dans ce premier bilan d'étape, le périmètre de suivi de l'accidentalité est légèrement plus large : toutes les routes hors agglomérations (hors autoroutes). Ceci inclut donc également les sections à deux fois deux voies, limitées à 110 km/h, ainsi que les abaissements locaux ponctuels de VMA, à 70 km/h par exemple.

## Accidentalité hors agglomération

Les routes bidirectionnelles hors agglomération contribuent pour 90% à la mortalité sur le réseau routier hors agglomération hors autoroutes, étudié ici.

Les graphes ci-contre présentent la mortalité sur le réseau hors agglomération hors autoroute de France métropolitaine, par semestre. On observe que la mortalité du 1<sup>er</sup> semestre 2018 est légèrement moins forte (10 vies épargnées) que la moyenne des 1ers semestres des années 2013 à 2017 (5 ans).

En revanche le 2<sup>e</sup> semestre 2018 est très en-dessous de la moyenne 2013-2017 (116 vies épargnées). On constate que ce gain est essentiellement entre juillet et octobre, alors que les mortalités des mois de novembre et décembre sont globalement stables.

## Accidentalité en aggro ou autoroutes Effet de la mesure 80 km/h

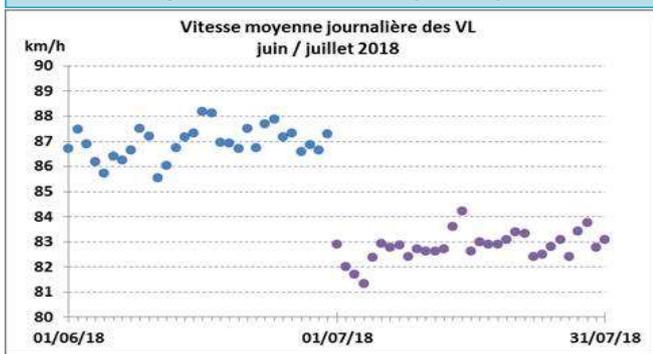
La comparaison de la mortalité hors aggro avec celle de l'ensemble des autres réseaux de France métropolitaine permet d'objectiver l'efficacité de la mesure 80 km/h (voir l'évolution du cumul 12 mois glissants avec 2016 pour base 100). La mortalité baisse partout de fin 2017 à mi 2018, mais seulement hors aggro au 2<sup>e</sup> semestre 2018.

A l'instar de la mortalité hors aggro, celle du reste du réseau, sur le 1<sup>er</sup> semestre 2018, est légèrement en-dessous de la moyenne 2013-2017, et très en-dessous du 1<sup>er</sup> semestre 2017.

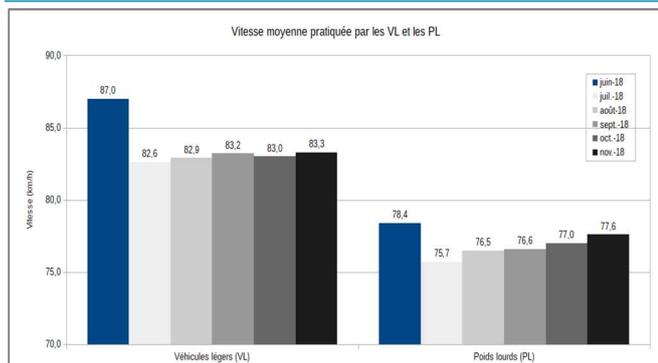
En revanche, la mortalité sur le 2<sup>e</sup> semestre 2018 est équivalente à celle du 2<sup>e</sup> semestre 2017 et de la moyenne 2013-2017. Nous avons donc un comportement différent entre le réseau impacté par la mesure 80 km/h et le réseau non impacté.

Par ailleurs, le mois de septembre 2018, qui semblait peu bénéficier de la mesure 80 km/h sur le réseau hors aggro (état stable par rapport à la mortalité passée), est réellement très meurtrier (+19 tués) sur le réseau non impacté par la mesure.

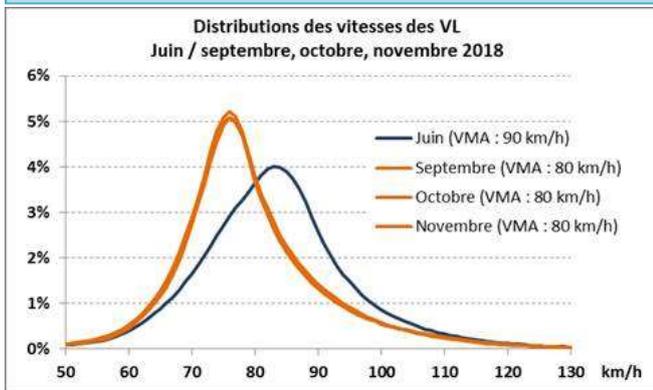
### Suivi quotidien des vitesses pratiquées des véhicules légers sur les mois de juin et juillet 2018



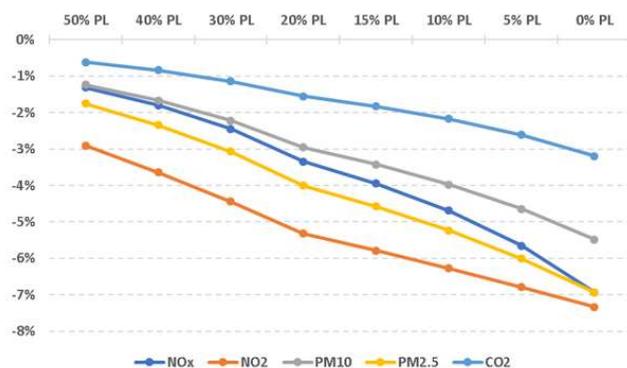
### Vitesses moyennes mensuelles VL et PL



### Evolution de la distribution des vitesses pratiquées avant/après mise en place de la mesure



### Simulation de l'évolution possible des émissions de polluants atmosphériques lors de l'abaissement de la VMA à 80 km/h – ATMO ARA avril 2018



<https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/actualite/abaissement-de-la-vitesse-80-kmh-et-impact-sur-les-emissions-polluantes>

## Suivi des vitesses pratiquées

Des capteurs sont installés de façon permanente depuis le mois de juin 2018 en 50 points du réseau bidirectionnel hors agglomération, mesurant les vitesses de circulation dans les deux sens.

Les vitesses moyennes pratiquées des véhicules légers (VL) ont chuté dès le dimanche 1<sup>er</sup> juillet. Entre juin et septembre 2018 l'écart de vitesses moyennes pratiquées est de -3,9 km/h.

La réduction de la VMA ne concerne pas les poids lourds (PL). Cependant, les vitesses baissent de -1,8 km/h entre juin et septembre 2018, mais plus que de -0,8 km/h entre juin et novembre 2018.

Les temps inter-véhiculaires restent inchangés.

## Relevé des temps de parcours

A partir d'un échantillonnage de 298 itinéraires de longueur entre 25 et 30 km (comportant au minimum 70 % de routes bidirectionnelles) et de l'API Google Maps, une mesure de l'évolution des temps de parcours a été réalisée avant et après la mesure.

En moyenne les résultats mettent en évidence une perte de temps de parcours à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018 de l'ordre de la seconde au kilomètre sur un trajet pendulaire. 34 % des itinéraires observent un gain.

## Ressenti des usagers avant mesure (état 0)

Un questionnaire a été diffusé par un institut de sondage du 24 avril au 2 mai 2018 auprès de 5 310 répondants âgés de 18 ans et plus représentatifs de la population française. Le principal mode de déplacement utilisé par les répondants sur le réseau concerné est la voiture (83,7%) des répondants.

30 % des répondants sont favorables à la mesure. Néanmoins 77 % des répondants déclarent avoir l'intention de respecter le plus souvent ou systématiquement la mesure.

## Estimation avant mesure de l'impact sur les polluants atmosphériques

### Etude ATMO Auvergne-Rhône Alpes, 24/04/2018

Pour les gaz à effet de serre, il pourrait y avoir une diminution de maximum 3% des émissions de CO2.

Les NOx/particules fines sont les polluants atmosphériques impactant notre santé, et sont retrouvés dans les 50m de distance aux axes routiers supportant un trafic de moins de 30 000 véhicules/jour, le cas ici. Les émissions de NOx par les VL sont réduites plus on s'approche de 70km/h, l'optimal ; on pourrait avoir jusqu'à 7% de réduction de NOx avec le 80 km/h.

Les émissions de NOx par les PL augmentent plus on s'écarte de 90km/h ; or l'effet de la mesure sur la vitesse de circulation des PL est faible.

**Mortalité routière sur les routes hors agglomérations (sauf autoroutes) de France métropolitaine**

Les routes bidirectionnelles contribuent pour 90% à cette mortalité.

	2013 BAAC	2014 BAAC	2015 BAAC	2016 BAAC	2017 BAAC	moyenne 2013-2017	2018 estimation	écart 2018 à la moyenne
Janvier	158	147	158	144	141	150	140	-10
Février	139	143	142	167	129	144	120	-24
Mars	133	158	138	168	164	152	154	2
Avril	149	158	160	149	173	158	179	21
Mai	122	160	170	184	192	166	167	1
Juin	188	207	186	179	208	194	193	-1
<b>Total 1er semestre</b>	<b>889</b>	<b>973</b>	<b>954</b>	<b>991</b>	<b>1007</b>	<b>963</b>	<b>953</b>	<b>-10</b>
Juillet	222	201	221	230	220	219	206	-13
Août	212	205	205	197	190	202	160	-42
Septembre	196	196	165	212	188	191	192	1
Octobre	193	222	250	210	206	216	155	-61
Juillet-octobre	<b>823</b>	<b>824</b>	<b>841</b>	<b>849</b>	<b>804</b>	<b>828</b>	<b>713</b>	<b>-115</b>
Novembre	163	171	186	149	182	170	178	8
Décembre	203	184	194	200	168	190	181	-9
Novembre-décembre	<b>366</b>	<b>355</b>	<b>380</b>	<b>349</b>	<b>350</b>	<b>360</b>	<b>359</b>	<b>-1</b>
<b>Total 2e semestre</b>	<b>1189</b>	<b>1179</b>	<b>1221</b>	<b>1198</b>	<b>1154</b>	<b>1188</b>	<b>1072</b>	<b>-116</b>
<b>Total annuel</b>	<b>2078</b>	<b>2152</b>	<b>2175</b>	<b>2189</b>	<b>2161</b>	<b>2151</b>	<b>2025</b>	<b>-126</b>

Estimations 2018 : ONISR le 24/01/2019 (sources : fichier BAAC provisoire et remontées rapides)

**Mortalité routière sur le reste du réseau de France métropolitaine**

En agglomération et sur autoroutes

	2013 BAAC	2014 BAAC	2015 BAAC	2016 BAAC	2017 BAAC	moyenne 2013-2017	2018 estimation	écart 2018 à la moyenne
Janvier	85	88	104	92	114	97	89	-8
Février	82	82	93	96	75	86	96	10
Mars	67	103	81	87	103	88	79	-9
Avril	87	96	98	94	108	97	107	10
Mai	102	100	97	110	105	103	101	-2
Juin	105	104	113	106	116	109	95	-14
<b>Total 1er semestre</b>	<b>528</b>	<b>573</b>	<b>586</b>	<b>585</b>	<b>621</b>	<b>579</b>	<b>567</b>	<b>-12</b>
Juillet	122	101	132	126	123	121	123	2
Août	110	101	127	104	107	110	88	-22
Septembre	116	121	92	122	109	112	131	19
Octobre	115	125	128	105	113	117	120	3
Novembre	89	109	110	109	90	101	94	-7
Décembre	110	102	111	137	124	117	111	-6
<b>Total 2e semestre</b>	<b>662</b>	<b>659</b>	<b>700</b>	<b>703</b>	<b>666</b>	<b>678</b>	<b>667</b>	<b>-11</b>
<b>Total annuel</b>	<b>1190</b>	<b>1232</b>	<b>1286</b>	<b>1288</b>	<b>1287</b>	<b>1257</b>	<b>1234</b>	<b>-23</b>

Estimations 2018 : ONISR le 24/01/2019 (sources : fichier BAAC provisoire et remontées rapides)