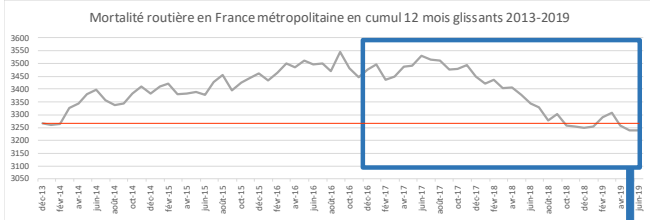


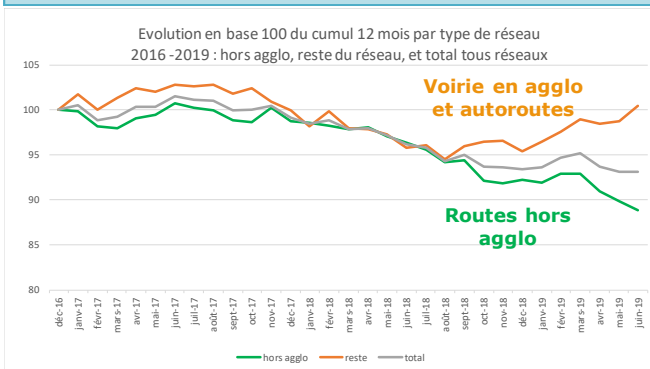
Bilan à 12 mois de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h sur le réseau bidirectionnel

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



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. Un point d'étape est réalisé dans le rapport **Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Evaluation 12 mois, Cerema juillet 2019**.

Zoom 2016-2018 réseau hors aggro vs autres routes



A l'instar du 1^{er} bilan d'étape, on compare l'accidentalité sur routes hors agglomération, hors autoroutes, au reste du réseau routier, voiries en agglomération et autoroutes (source ONISR : résultats définitifs de 2018, provisoires pour 2019).

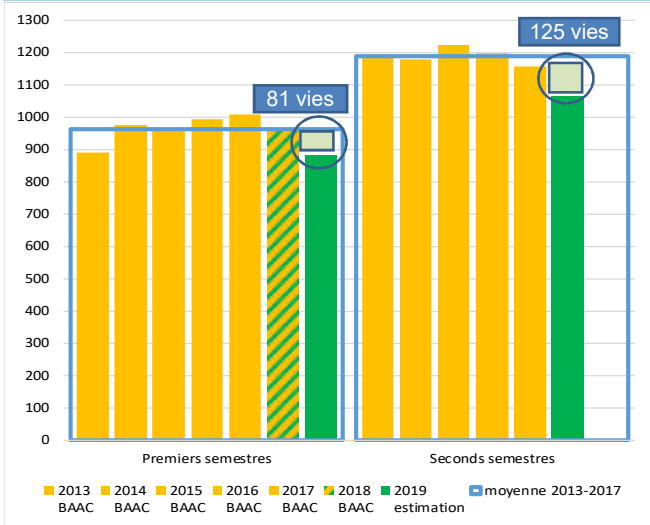
Le zoom 2016-2018 des tendances de la mortalité selon le réseau, ci-contre, montre que la mortalité baisse sur l'ensemble des réseaux de fin 2017 à mi 2018, mais seulement sur le réseau hors agglomération depuis l'été 2018.

Accidentalité hors agglomération

Les routes bidirectionnelles contribuent pour 90% à la mortalité hors agglomération hors autoroutes étudiée ici.

La mortalité sur routes hors agglomération hors autoroutes du 1^{er} semestre 2018 est équivalente à la moyenne des 1^{ers} semestres de 2013 à 2017 (ligne bleue) avec 7 tués en moins, alors que le 1^{er} semestre 2019 comporte **81 tués en moins** (-8,4 %). Le 2^e semestre 2018 enregistre **125 tués en moins** (-10,5 %) par rapport à la moyenne des 2^e semestres 2013-2017.

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



Accidentalité sur le reste du réseau

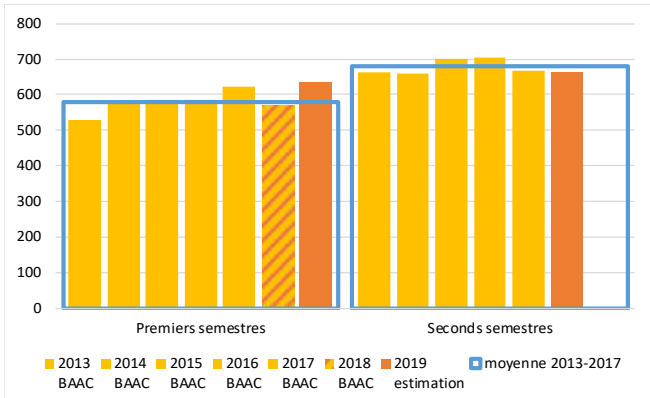
Au 1^{er} sem. 2018, la mortalité sur le reste du réseau est proche de la moyenne (11 tués en moins), alors qu'elle présente 54 tués de plus au 1^{er} sem. 2019. La mortalité du 2^e sem. 2018 approche la moyenne (17 tués en moins).

Effet de la mesure 80 km/h

En 1 an, par rapport à la moyenne des années 2013 à 2017, **206 vies** sont épargnées sur le réseau hors agglomération hors autoroutes, alors que le reste du réseau enregistre **37 tués de plus**.

Si le réseau hors agglomération hors autoroutes avait suivi la même évolution que le reste du réseau, on aurait enregistré **270 tués de plus** sur 1 an (206+64).

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

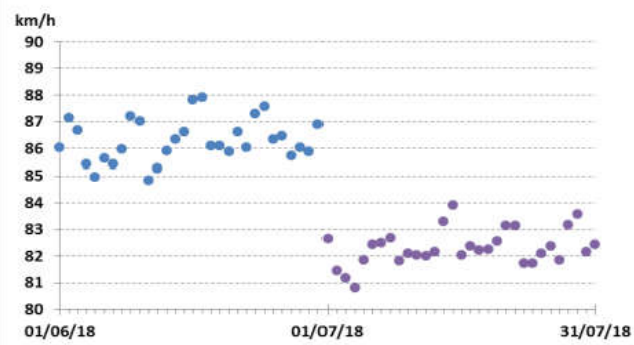


Depuis novembre, début du vandalisme des radars fixes, les vitesses pratiquées sur routes bidirectionnelles ont remonté de 1 km/h en moyenne. Les conditions de l'efficacité de la mesure 80 ont changé. On peut estimer la perte de chance de deux façons :

- soit sur la base du gain des 4 premiers mois (juillet-octobre 2018) par rapport à la moyenne des mêmes mois 2013-2017 (30 vies/mois). Les 8 mois suivants ne gagnent que 11 vies/mois : la perte serait donc de **150 vies**.

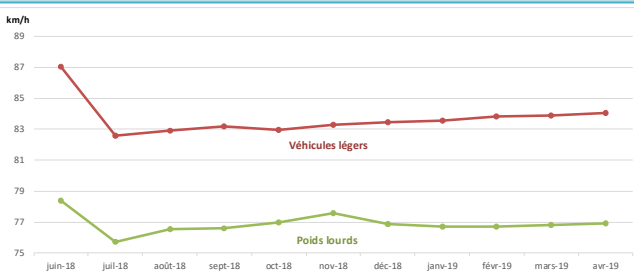
- soit sur la base de la remontée progressive des vitesses de +1 km/h, soit 1/4 de la baisse de vitesse initiale, en reconstituant le gain perdu à partir du gain atteint (1/7 de 70 vies gagnées nov-avril 2019, 1/3 de 90 vies gagnées mai-juin). La perte serait seulement de **40 vies**.

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



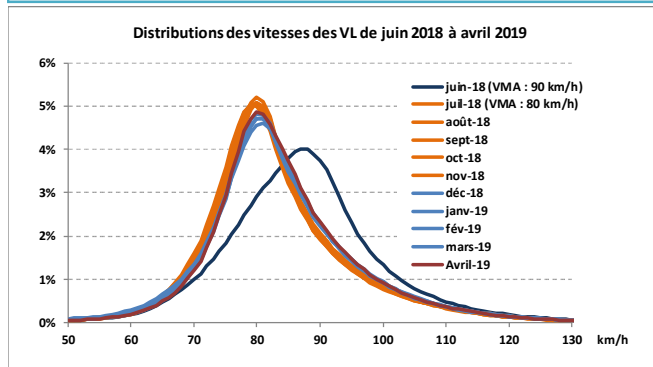
Source Observatoire VMA 80 Cerema

Vitesses moyennes mensuelles VL et PL



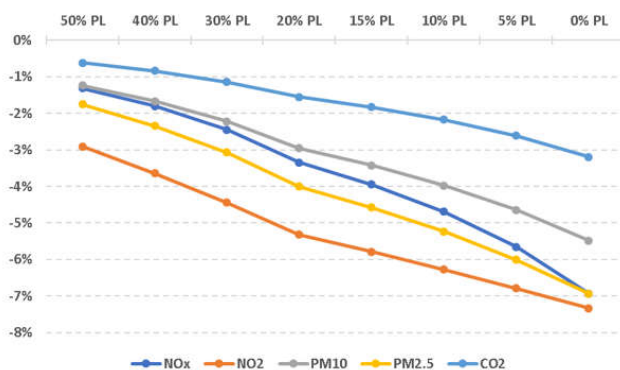
Source Observatoire VMA 80 Cerema

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



Source Observatoire VMA 80 Cerema

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 de 81 millions de véhicules ont été enregistrées.

Les vitesses moyennes pratiquées des véhicules légers (VL) ont chuté dès le dimanche 1^{er} juillet 2018. Si l'on compare juin et septembre 2018, la réduction est de -3,9 km/h. Mais depuis novembre la vitesse est remontée de +1 km/h et s'est établit à -3 km/h par rapport à juin 2018.

La réduction de la VMA ne concerne pas les poids lourds (PL), déjà limités à 80 km/h. Cependant, leurs vitesses ont baissé de -1,5 km/h depuis juin 2018. Les temps inter-véhiculaires restent inchangés.

Relevé des temps de parcours

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

En moyenne les résultats mettent en évidence un allongement de temps de parcours de l'ordre de la seconde au kilomètre sur un trajet pendulaire. 34 % des itinéraires observent un gain.

Ressenti des usagers avant / après

Deux vagues d'enquête ont été réalisées avant (24/04-02/05/2018) et après (07/03-14/03/2019) auprès de resp. 5 310 et 3 800 répondants âgés de 18 ans et plus représentatifs de la population française. 84 % des répondants utilisent principalement la voiture sur le réseau de la mesure. 40 % des répondants sont désormais favorables à la mesure (30 % avant) ; 25 % y sont encore opposés (40 % avant). 76 % des répondants déclarent respecter le plus souvent la nouvelle limitation (plus que d'après le terrain). Les plus opposés à la mesure déclarent perdre au pire entre 2 et 5 min sur un trajet (soit moins qu'estimé avant – 5-10 min -, mais plus que ci-dessus – 1s/km).

Estimation avant mesure de l'impact sur les polluants atmosphériques

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

L'émission de gaz à effet de serre (CO2) pourrait diminuer d'au maximum 3%, moins selon le trafic PL.

Dans les 50 m bordant les routes au trafic inférieur à 30 000 véhicules/jour, les riverains respirent les NOx et particules fines émises par les véhicules. Les émissions VL sont réduites plus on s'approche de 70 km/h, l'optimal ; les émissions de NOx pourraient être réduites jusqu'à 7%.

Les émissions PL augmentent plus on s'écarte de 90 km/h mais 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 BAAC | écart 2018 à la moyenne | 2019 estimation | écart 2019 à la moyenne |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|----------------------------|--------------------|----------------------------|
| Janvier | 158 | 147 | 158 | 144 | 141 | 150 | 138 | -12 | 131 | -19 |
| Février | 139 | 143 | 142 | 167 | 129 | 144 | 121 | -23 | 143 | -1 |
| Mars | 133 | 158 | 138 | 168 | 164 | 152 | 156 | 4 | 157 | 5 |
| Avril | 149 | 158 | 160 | 149 | 173 | 158 | 178 | 20 | 134 | -24 |
| Mai | 122 | 160 | 170 | 184 | 192 | 166 | 170 | 4 | 146 | -20 |
| Juin | 188 | 207 | 186 | 179 | 208 | 194 | 193 | -1 | 171 | -23 |
| Premiers semestres | 889 | 973 | 954 | 991 | 1007 | 963 | 956 | -7 | 882 | -81 |
| Juillet | 222 | 201 | 221 | 230 | 220 | 219 | 202 | -17 | | |
| Août | 212 | 205 | 205 | 197 | 190 | 202 | 159 | -43 | | |
| Septembre | 196 | 196 | 165 | 212 | 188 | 191 | 194 | 3 | | |
| Octobre | 193 | 222 | 250 | 210 | 206 | 216 | 155 | -61 | | |
| Novembre | 163 | 171 | 186 | 149 | 182 | 170 | 176 | 6 | | |
| Décembre | 203 | 184 | 194 | 200 | 168 | 190 | 177 | -13 | | |
| Seconds semestres | 1 189 | 1 179 | 1 221 | 1 198 | 1 154 | 1 188 | 1 063 | -125 | | |
| Total annuel | 2 078 | 2 152 | 2 175 | 2 189 | 2 161 | 2 151 | 2 019 | -132 | | |

Définitif 2018 (source : fichier BAAC) ; estimations 2019 (source : ONISR sur la base du fichier BAAC non consolidé)

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 BAAC | écart 2018 à la moyenne | 2019 estimation | écart 2019 à la moyenne |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|----------------------------|--------------------|----------------------------|
| Janvier | 85 | 88 | 104 | 92 | 114 | 97 | 91 | -6 | 105 | 8 |
| Février | 82 | 82 | 93 | 96 | 75 | 86 | 97 | 11 | 111 | 25 |
| Mars | 67 | 103 | 81 | 87 | 103 | 88 | 79 | -9 | 96 | 8 |
| Avril | 87 | 96 | 98 | 94 | 108 | 97 | 106 | 9 | 100 | 3 |
| Mai | 102 | 100 | 97 | 110 | 105 | 103 | 98 | -5 | 102 | -1 |
| Juin | 105 | 104 | 113 | 106 | 116 | 109 | 97 | -12 | 119 | 10 |
| Premiers semestres | 528 | 573 | 586 | 585 | 621 | 579 | 568 | -11 | 633 | 54 |
| Juillet | 122 | 101 | 132 | 126 | 123 | 121 | 126 | 5 | | |
| Août | 110 | 101 | 127 | 104 | 107 | 110 | 87 | -23 | | |
| Septembre | 116 | 121 | 92 | 122 | 109 | 112 | 128 | 16 | | |
| Octobre | 115 | 125 | 128 | 105 | 113 | 117 | 119 | 2 | | |
| Novembre | 89 | 109 | 110 | 109 | 90 | 101 | 92 | -9 | | |
| Décembre | 110 | 102 | 111 | 137 | 124 | 117 | 109 | -8 | | |
| Seconds semestres | 662 | 659 | 700 | 703 | 666 | 678 | 661 | -17 | | |
| Total annuel | 1 190 | 1 232 | 1 286 | 1 288 | 1 287 | 1 257 | 1 229 | -28 | | |

Définitif 2018 (source : fichier BAAC) ; estimations 2019 (source : ONISR sur la base du fichier BAAC non consolidé)

**Bilan à 1 an sur routes hors agglomération
si on extrapole ce qu'aurait pu être la mortalité sur ces routes
si elle avait suivi la tendance du reste du réseau**

| | Hors aggro cumul 12 mois | Autres réseaux cumul 12 mois | Total France métró cumul 12 mois | hors aggro recalé évol autres réseaux | Gain atteint à fin du mois |
|------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------------------|
| Moyenne 2013-2017 | 2151 | 1257 | 3408 | | |
| juin 2018 | 2 110 | 1 234 | 3 344 | 2 112 | 2 |
| juillet 2018 | 2 092 | 1 237 | 3 329 | 2 117 | 25 |
| août 2018 | 2 061 | 1 217 | 3 278 | 2 083 | 22 |
| septembre 2018 | 2 067 | 1 236 | 3 303 | 2 115 | 48 |
| octobre 2018 | 2 016 | 1 242 | 3 258 | 2 125 | 109 |
| novembre 2018 | 2 010 | 1 244 | 3 254 | 2 129 | 119 |
| décembre 2018 | 2 019 | 1 229 | 3 248 | 2 103 | 84 |
| janvier 2019 | 2 012 | 1 243 | 3 255 | 2 127 | 115 |
| février 2019 | 2 034 | 1 257 | 3 291 | 2 151 | 117 |
| mars 2019 | 2 035 | 1 274 | 3 309 | 2 180 | 145 |
| avril 2019 | 1 991 | 1 268 | 3 259 | 2 170 | 179 |
| mai 2019 | 1 967 | 1 272 | 3 239 | 2 177 | 210 |
| Bilan 1 an : juin 2019 | 1 945 | 1 294 | 3 239 | 2 214 | 269 |

la tendance était la même tous réseaux avant le 1er juillet 2018