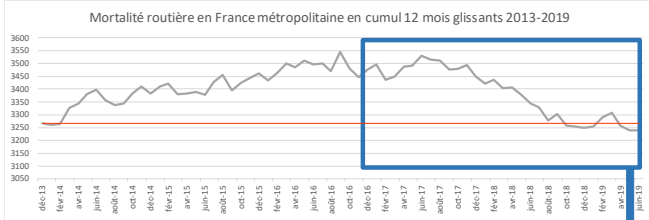


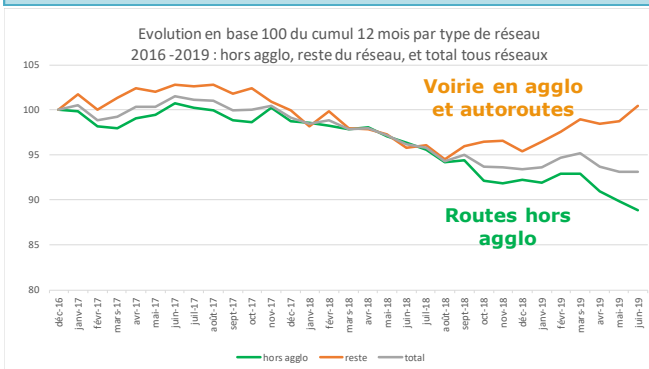
# Bilan à 12 mois de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h sur le réseau bidirectionnel

## 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<sup>er</sup> 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).

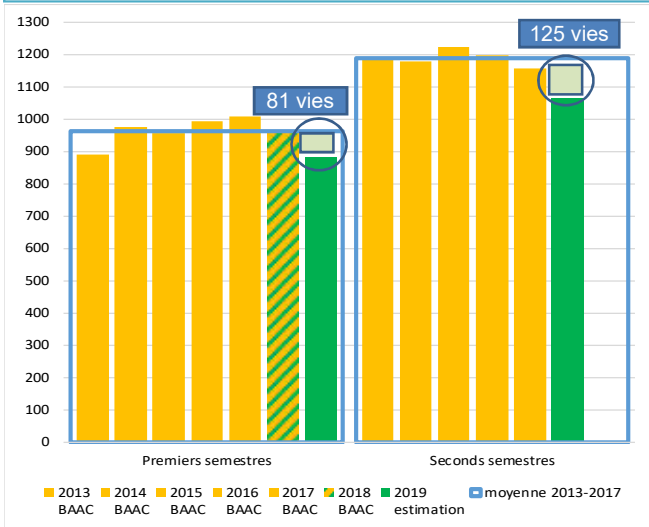
Le zoom 2016-2018 des tendances de la mortalité selon le réseau, ci-contre, montre que la mortalité baisse sur l'ensemble des réseaux de fin 2017 à mi 2018, mais seulement sur le réseau hors agglomération depuis l'été 2018.

## 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<sup>er</sup> semestre 2018 est équivalente à la moyenne des 1<sup>ers</sup> semestres de 2013 à 2017 (ligne bleue) avec 7 tués en moins, alors que le 1<sup>er</sup> semestre 2019 comporte **81 tués en moins** (-8,4 %). Le 2<sup>e</sup> semestre 2018 enregistre **125 tués en moins** (-10,5 %) par rapport à la moyenne des 2<sup>e</sup> semestres 2013-2017.

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



## Accidentalité sur le reste du réseau

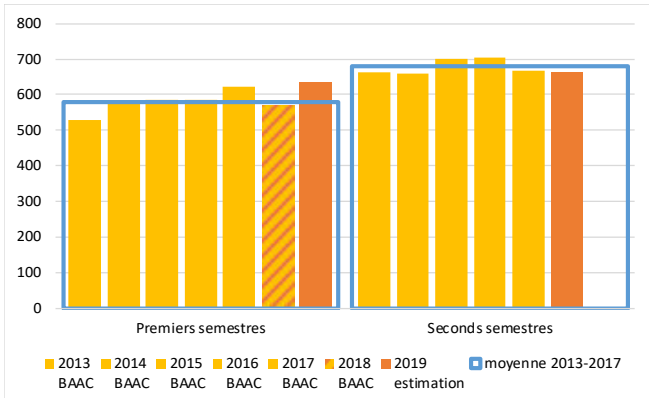
Au 1<sup>er</sup> sem. 2018, la mortalité sur le reste du réseau est proche de la moyenne (11 tués en moins), alors qu'elle présente 54 tués de plus au 1<sup>er</sup> sem. 2019. La mortalité du 2<sup>e</sup> sem. 2018 approche la moyenne (17 tués en moins).

## 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

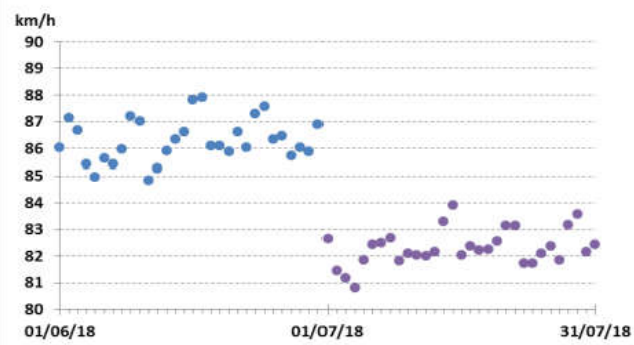


Depuis novembre, début du vandalisme des radars fixes, les vitesses pratiquées sur routes bidirectionnelles ont remonté de 1 km/h en moyenne. Les conditions de l'efficacité de la mesure 80 ont changé. On peut estimer la perte de chance de deux façons :

- 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**.

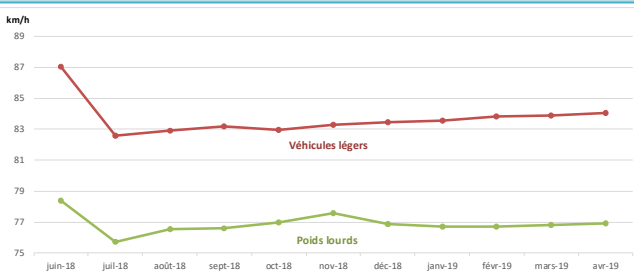
- soit sur la base de la remontée progressive des vitesses de +1 km/h, soit 1/4 de la baisse de vitesse initiale, en reconstituant le gain perdu à partir du gain atteint (1/7 de 70 vies gagnées nov-avril 2019, 1/3 de 90 vies gagnées mai-juin). La perte serait seulement de **40 vies**.

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



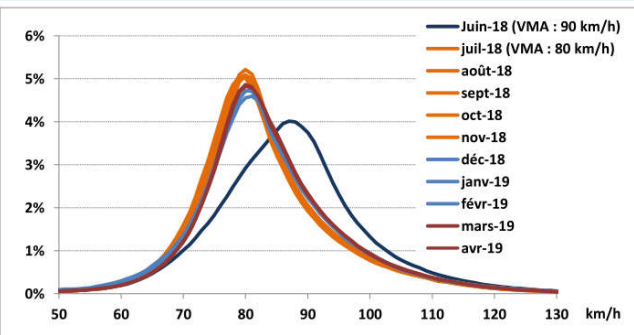
Source Observatoire VMA 80 Cerema

### Vitesses moyennes mensuelles VL et PL



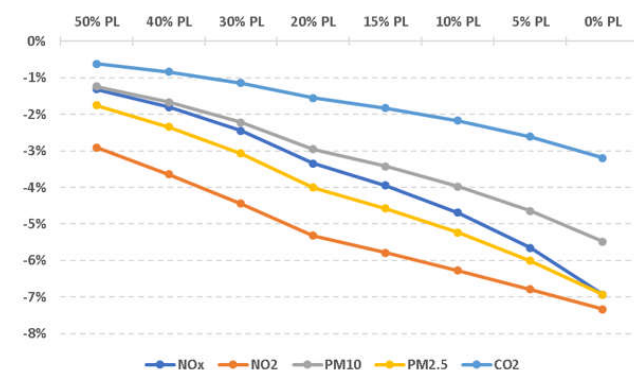
Source Observatoire VMA 80 Cerema

### 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<sup>er</sup> 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*