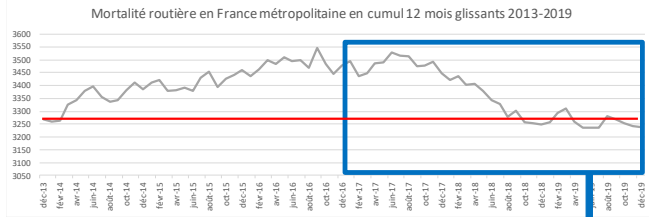
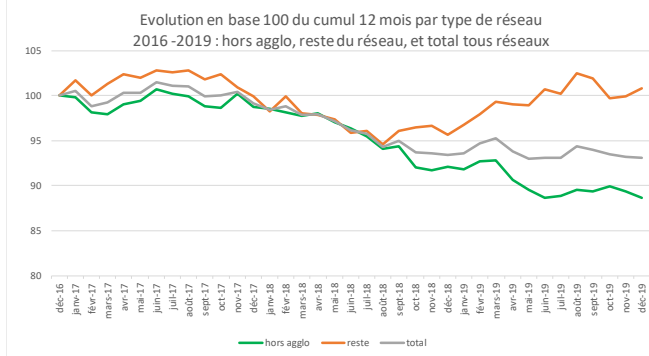


Bilan à 18 mois de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h sur le réseau bidirectionnel

Mortalité cumulée tous réseaux sur 12 mois glissants de 2013 à 2019

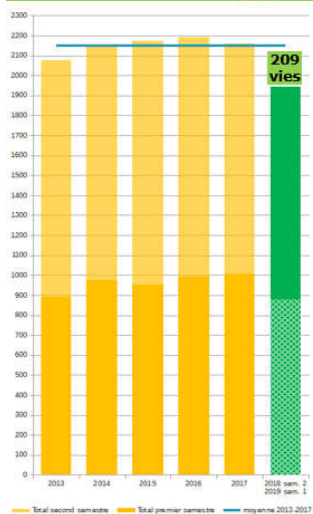


Zoom 2016-2019 réseau hors agglomération vs autres routes

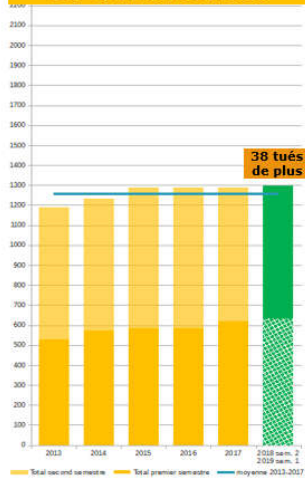


Mortalité par réseau la première année de la mesure VMA80 (juillet 2018-juin 2019)

Routes hors agglomération



Voies en agglomération et autoroutes



Mortalité par réseau les 2nd semestres 2018 et 2019, comparée à la référence 2013-2017

Routes hors agglomération



Voies en agglomération et autoroutes



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 18 mois, Cerema janvier 2020.**

A l'instar des rapports précédents, on compare la mortalité sur routes hors agglomération, hors autoroutes, au reste du réseau routier, voiries en agglomération et autoroutes (source ONISR : BAAC et résultats quasi-définitifs 2019).

Le zoom 2016-2019 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. Ci-contre, la ligne bleue représente la moyenne de référence 2013-2017, soit annuelle, soit du 2nd semestre.

Au 1^{er} semestre 2018, la mortalité sur routes hors agglomération est équivalente à la référence (mortalité moyenne des 1^{ers} sem. 2013-2017). L'abaissement de la VMA est mis en place à partir du 1^{er} juillet 2018. L'écart avec la moyenne des 2nd ou 1^{er} sem. 2013-2017 donne les résultats suivants : **125 tués de moins** au 2nd sem. 2018, **84 tués de moins** au 1^{er} sem. 2019, **127 tués de moins** au 2nd sem. 2019.

Accidentalité sur le reste du réseau

Au 1^{er} semestre 2018, la mortalité en agglomération ou sur autoroutes est équivalente à la référence (mortalité moyenne des 1^{ers} sem. 2013-2017). L'écart avec la moyenne des 2nd ou 1^{er} sem. 2013-2017 donne les résultats suivants : **17 tués de moins** au 2nd sem. 2018, **55 tués de plus** au 1^{er} sem. 2019, **13 tués de moins** au 2nd sem. 2019.

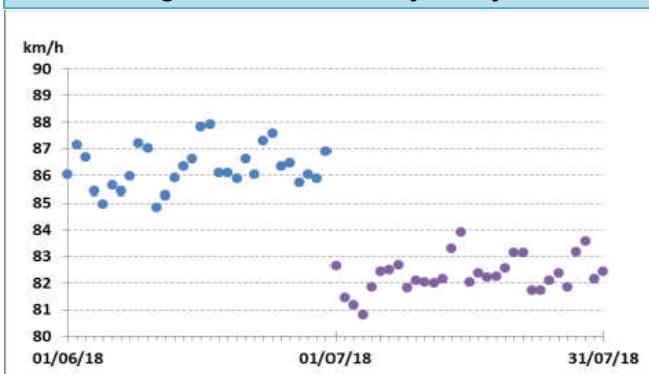
Effet de la mesure 80 km/h

En 1 an, par rapport à la moyenne des années 2013 à 2017, **209 vies** sont épargnées sur le réseau hors agglomération hors autoroutes, alors que le reste du réseau enregistre **38 tués de plus**. Le Cerema estime que la mortalité hors agglomération baisse de 13 % par rapport à l'évolution du reste du réseau.

Si le réseau hors agglomération hors autoroutes avait suivi la même évolution que le reste du réseau, on aurait enregistré **274 tués de plus** sur 1 an (209+65).

Le 2nd semestre 2019 est équivalent au 2nd semestre 2018 quel que soit le réseau : avec 127 tués de moins (125 l'an dernier) sur le réseau hors agglomération par rapport à la référence, et 13 tués de moins (17 l'an dernier) sur le reste du réseau, toujours par rapport à la référence

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



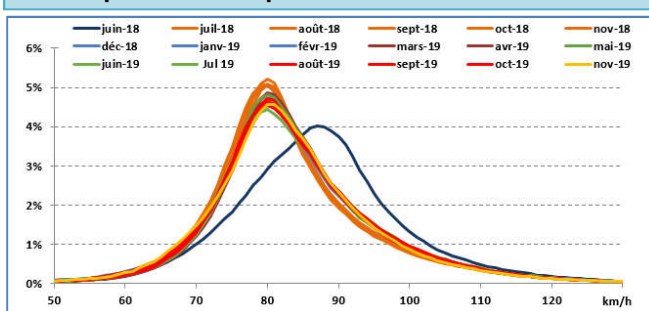
Source Observatoire VMA 80 Cerema

Vitesses moyennes mensuelles des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL)



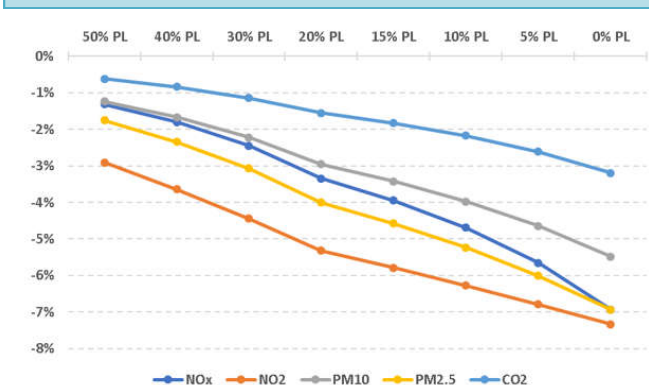
Source Observatoire VMA 80 Cerema

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-km-h-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 135 millions de véhicules ont été enregistrées.

Les vitesses moyennes pratiquées des véhicules légers (VL) ont chuté dès le dimanche 1^{er} juillet 2018. Entre juin et septembre 2018, la réduction est de -3,9 km/h. Mais depuis la vitesse est remontée de +1 km/h puis redescendue à -3,7 km/h en novembre 2019.

La réduction de la VMA ne concerne pas les poids lourds (PL), déjà limités à 80 km/h. Cependant, leurs vitesses ont baissé de -2 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 relèvent un allongement de temps de parcours de l'ordre de la **seconde au kilomètre** sur un trajet pendulaire. 19 % des itinéraires observent un gain, 15 % un retard supérieur à 3s/km.

Ressenti des usagers avant / après

Trois vagues d'enquête ont été réalisées : avant (fin avril 2018 - 5 310 personnes) et après (début mars et mi-octobre 2019 - 3 800 personnes). Les répondants, âgés de 18 ans et plus forment un échantillon représentatif de la population française. 84 % utilisent principalement la voiture sur le réseau de la mesure.

42 % sont désormais favorables à la mesure (30 % avant) ; 23 % 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	2014	2015	2016	2017	moyenne 2013-2017	2018	écart 2018 à la moyenne	2019 quasi-déf	écart 2019 à la moyenne
Janvier	158	147	158	144	141	150	137	-13	131	-19
Février	139	143	142	167	129	144	121	-23	141	-3
Mars	133	158	138	168	164	152	156	4	158	6
Avril	149	158	160	149	173	158	178	20	131	-27
Mai	122	160	170	184	192	166	170	4	145	-21
Juin	188	207	186	179	208	194	193	-1	173	-21
Premiers semestres	889	973	954	991	1007	963	955	-8	879	-84
Juillet	222	201	221	230	220	219	202	-17	207	-12
Août	212	205	205	197	190	202	159	-43	175	-27
Septembre	196	196	165	212	188	191	194	3	190	-1
Octobre	193	222	250	210	206	216	155	-61	166	-50
Novembre	163	171	186	149	182	170	176	6	163	-7
Décembre	203	184	194	200	168	190	175	-15	160	-30
Seconds semestres	1189	1179	1221	1198	1154	1188	1061	-127	1061	-127
Total annuel	2078	2152	2175	2189	2161	2151	2016	-135	1940	-211

Sources données labellisées : 2013-2018 fichier BAAC base officielle ;

quasi-définitif 2019 : estimation ONISR (extrapolation à partir du fichier BAAC et des remontées rapides)

Mortalité routière sur le reste du réseau de France métropolitaine

En agglomération et sur autoroutes

	2013	2014	2015	2016	2017	moyenne 2013-2017	2018	écart 2018 à la moyenne	2019 quasi-déf	écart 2019 à la moyenne
Janvier	85	88	104	92	114	97	92	-5	106	9
Février	82	82	93	96	75	86	97	11	113	27
Mars	67	103	81	87	103	88	79	-9	97	9
Avril	87	96	98	94	108	97	106	9	102	5
Mai	102	100	97	110	105	103	98	-5	97	-6
Juin	105	104	113	106	116	109	97	-12	119	10
Premiers semestres	528	573	586	585	621	579	569	-10	634	55
Juillet	122	101	132	126	123	121	126	5	120	-1
Août	110	101	127	104	107	110	87	-23	116	6
Septembre	116	121	92	122	109	112	128	16	121	9
Octobre	115	125	128	105	113	117	119	2	91	-26
Novembre	89	109	110	109	90	101	92	-9	94	-7
Décembre	110	102	111	137	124	117	111	-6	123	6
Seconds semestres	662	659	700	703	666	678	663	-15	665	-13
Total annuel	1190	1232	1286	1288	1287	1257	1232	-25	1299	42

Sources données labellisées : 2013-2018 fichier BAAC base officielle ;

quasi-définitif 2019 : estimation ONISR (extrapolation à partir du fichier BAAC et des remontées rapides)