

# Bilan à 18 mois de la mesure d'abaissement de la VMA à 80km/h sur les routes bidirectionnelles

Données quasi-définitives 2019 ONISR au 31/01/2020

Observatoire national  
interministériel de  
sécurité routière



**Les principaux indicateurs,  
définitifs 2018 et quasi-définitifs 2019,  
sont labellisés par l'Autorité de la  
Statistique Publique**

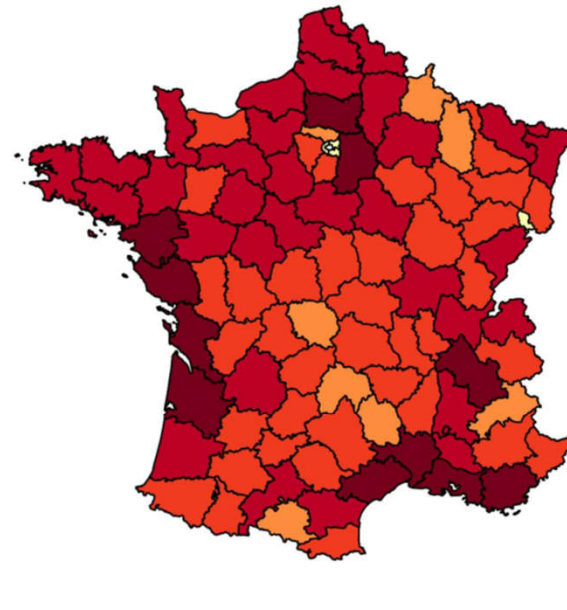
31 janvier 2020  
Bilan à 18 mois VMA80 quasi-déf 2019

## La mortalité routière sur les routes hors agglomération

- 2 188 tués en France métropolitaine
- 1 546 tués en Italie
- 1 163 tués en Allemagne
- 1 096 tués au Royaume Uni
- 964 tués en Espagne

*Source : IRTAD, données 2016 hors aggro hors autoroutes*

# Tués 2012-2016 sur routes bidirectionnelles hors agglo



## Légende



## En France :



- 80 % de la population habite en ville
- 63% de la mortalité routière est sur routes hors agglo (hors autoroutes)
  - **90% de la mortalité hors agglo (hors autoroutes) est sur routes bidirectionnelles**

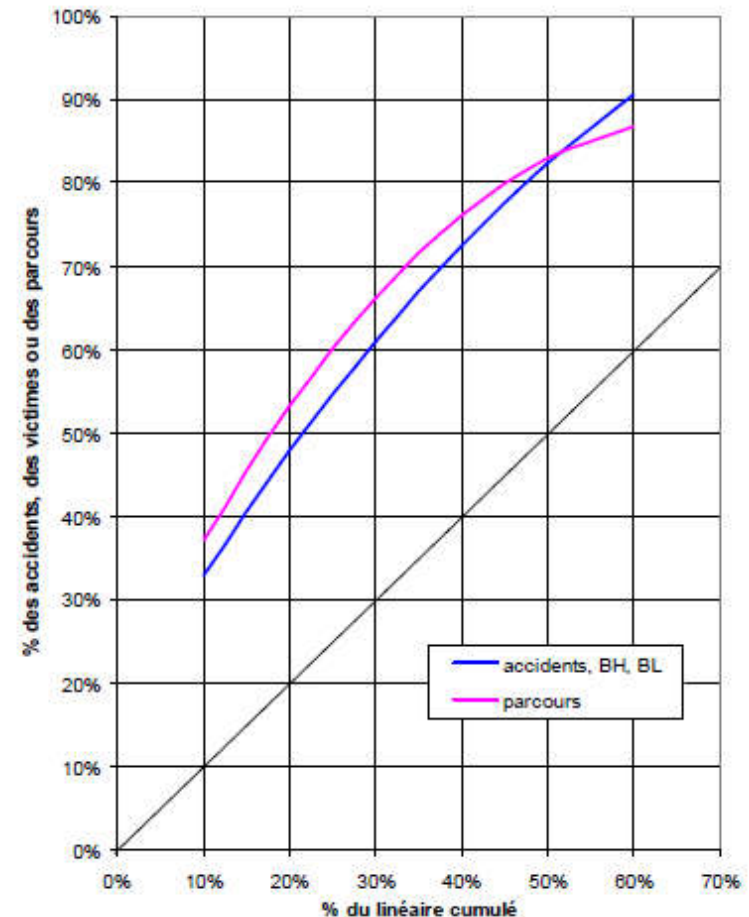
## Les accidents les plus graves sont d'abord sur les belles routes, celles qui portent le plus de trafic

Quand le réseau principal  
représente :

- 10% du linéaire RN+RD, il enregistre 38% des tués
- 20% du linéaire RN+RD, il enregistre 55% des tués
- 30% du linéaire RN+RD, il enregistre 64% des tués

Etude Cerema 2015-2017 :

Part des parcours et de l'accidentalité portés  
par les réseaux principaux RD



## Historique de la mesure

- **Président François Hollande : Mai 2012-Mai 2017**
  - **Novembre 2012** : annonce de l'objectif « moins de 2 000 morts en 2020 »
  - **Novembre 2013** : le comité des experts du Conseil National de la sécurité routière (CNSR) recommande les mesures clés pour atteindre cet objectif : 300 à 400 vies pourraient être sauvées chaque année en réduisant la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel
  - **Juin 2014** : le CNSR en séance plénière adopte le fait d'expérimenter cette mesure
  - **Juillet 2015 à juillet 2017** : expérimentation sur 80km de réseau routier national (RN)
- **Président Emmanuel Macron : Mai 2017-Mai 2022**
  - **Décembre 2017** : le Premier Ministre indique dans les medias qu'à son avis nous devrions réduire la VMA à 80km/h sur le réseau bidirectionnel
  - **9 Janvier 2018** : le comité interministériel de sécurité routière (CISR) annonce 18 nouvelles mesures, dont celle-ci.
  - **1<sup>er</sup> juillet 2018** : entrée en vigueur de la mesure VMA80

## Les différents volets de suivi de la mesure VMA80

Les spécialistes du Cerema sont répartis sur :

- Une mission ensemble « Coordination » pilotée par Marine Millot (Cerema Méditerranée) et Georges Tempez (Cerema Infrastructures de Transports et Matériaux) ;
- 4 volets spécifiques :
  - « Vitesses pratiquées » piloté par le Cerema Normandie-Centre ;
  - « Accidentalité » piloté par le Cerema Sud-Ouest ;
  - « Changement culturel » piloté par le Cerema Ouest ;
  - « Effets sociétaux » piloté par le Cerema Méditerranée.

# Mortalité routière 2018 et 2019-France métropolitaine

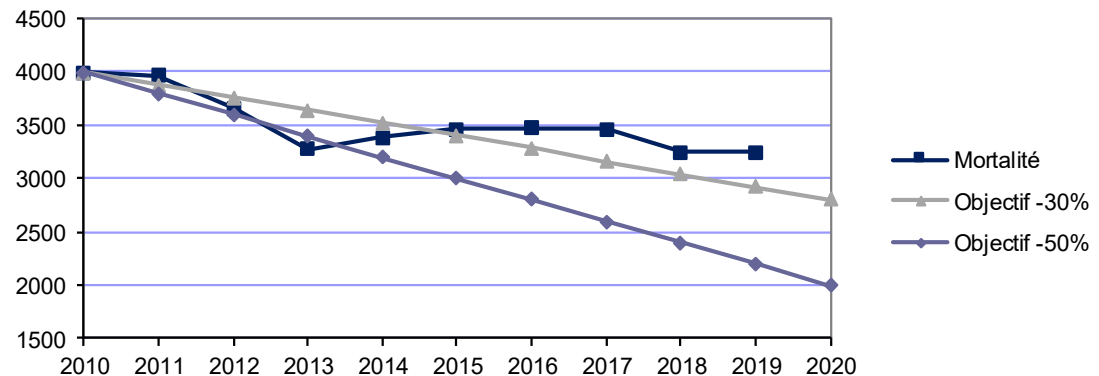
La mortalité routière présente une **forte diminution entre 2017 et 2018** avec **200 décès** de moins en 2018.

Les résultats **quasi-définitifs 2019** indiquent une **baisse de 9 décès** encore par rapport à 2018, qui cache une situation contrastée selon les réseaux.

Bilan de l'année 2018	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>Année 2018</b>	<b>55 766</b>	<b>3 248</b>	<b>69 887</b>
Année 2017	58 613	3 448	73 384
Différence 2018 / 2017	-2 847	-200	-3 497
<b>Evolution 2018 / 2017</b>	<b>-4.9%</b>	<b>-5.8%</b>	<b>-4.8%</b>

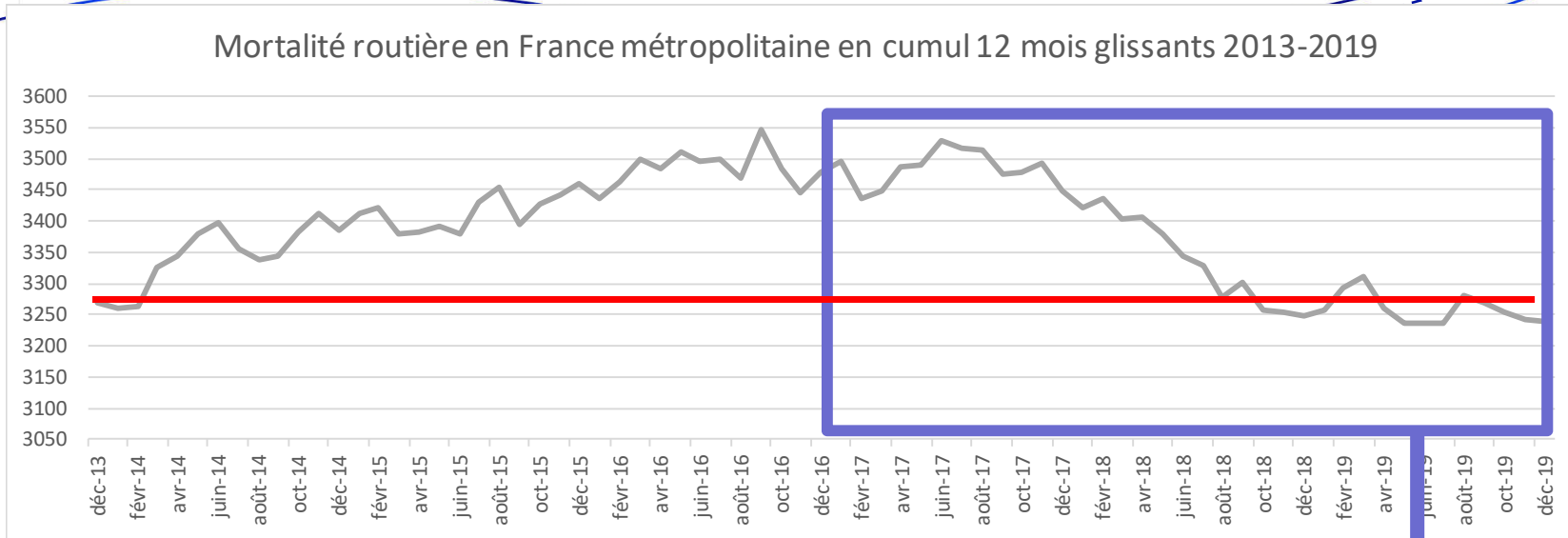
Bilan de l'année 2019	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>Année 2019 estimations</b>	<b>55 162</b>	<b>3 239</b>	<b>69 495</b>
Année 2018	55 766	3 248	69 887
Différence 2019 / 2018	-604	-9	-392
<b>Evolution 2019 / 2018</b>	<b>-1,1%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-0,6%</b>

Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



**31 janvier 2020**  
**Bilan à 18 mois VMA80 quasi-déf 2019**

# Evolution de la mortalité en cumul sur 12 mois glissants



**1<sup>er</sup> semestre 2018** : tendance baissière tous réseaux.

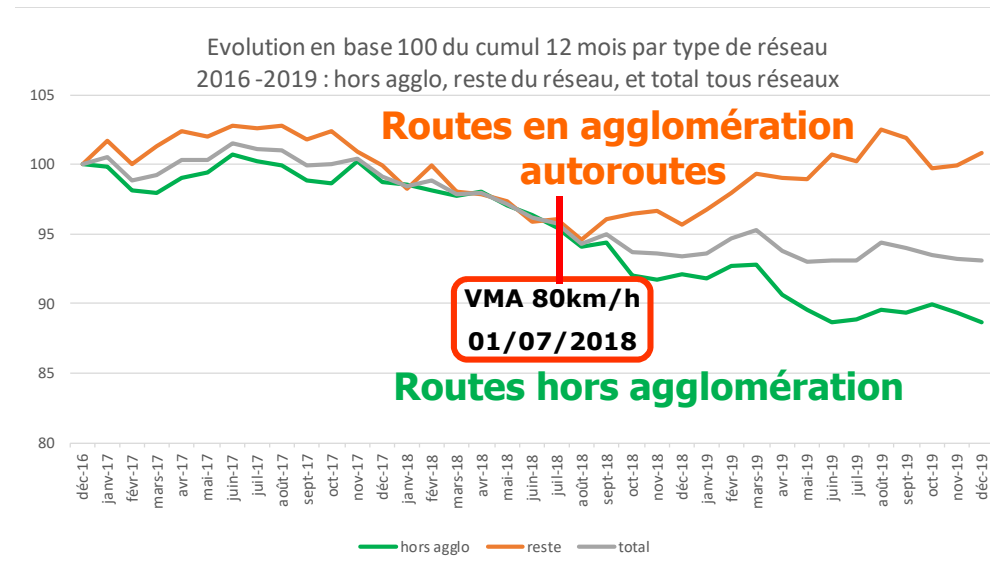
**2<sup>e</sup> semestre 2018**, les tendances se séparent : **gain de 125 vies\*** hors agglo, contre **17 vies\*** autres réseaux.

**1<sup>er</sup> semestre 2019** (quasi-déf) : **gain de 84 vies\*** hors agglo, mais **55 tués de plus\*** autres réseaux.

**2<sup>e</sup> semestre 2019** (quasi-déf) : **gain de 127 vies\*** hors agglo, contre **13 vies\*** autres réseaux = **2<sup>e</sup> semestre 2018**

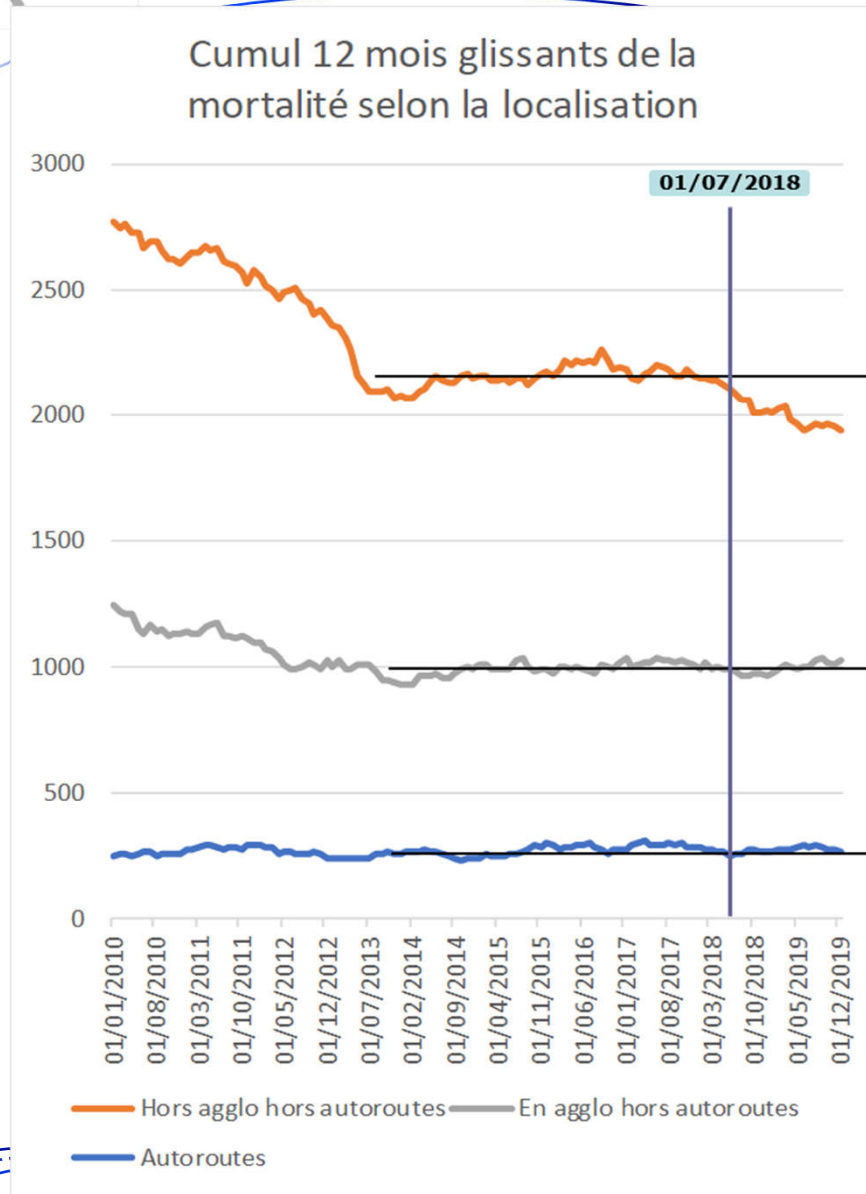
\*en comparaison avec la moyenne par semestre des 5 années 2013-2017 (référence)

**Bilan à 18 mois VMA80 quasi-déf 2019**





# Evolution de la mortalité selon le réseau



**Moyennes 2013-2017**

**2 151 tués annuels**

**Écart à fin 2019 : -211 tués sur 12 mois**

**987 tués annuels**

**Écart à fin 2019 : +44 tués sur 12 mois**

**270 tués annuels**

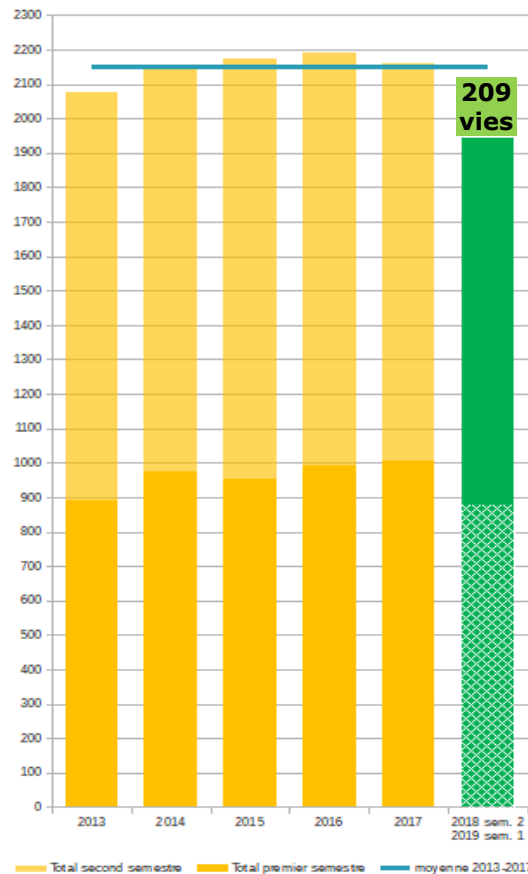
**Écart à fin 2019 : -2 tués sur 12 mois**

31 janvier 2020

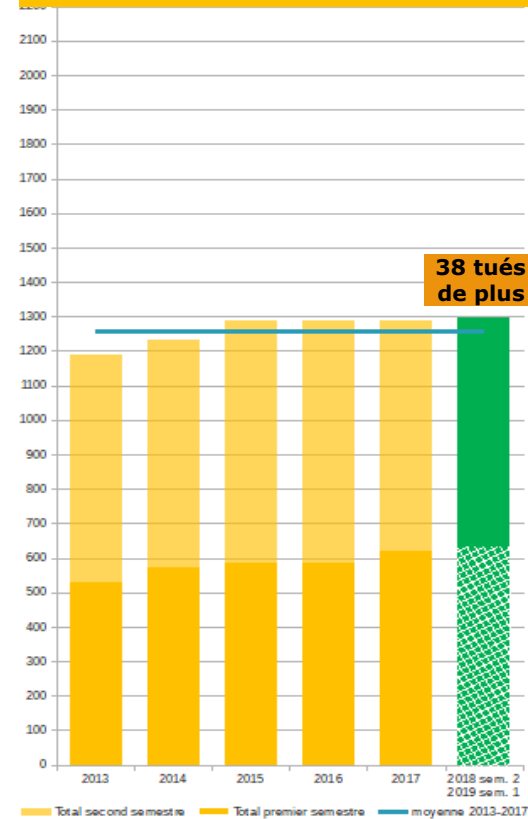
Bilan à 18 mois VMA80 quasi-déf 2019

# Comparaison entre la première année de la mesure Cerema et la moyenne de référence 2013-2017, selon les routes

## Routes hors agglo



## Voiries en agglo et autoroutes

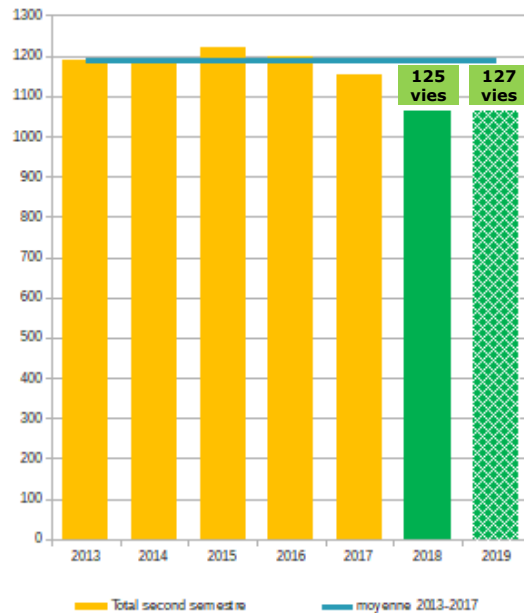


**209 tués de moins hors agglomération, 38 tués de plus sur le reste du réseau sur la première année de la mesure (juillet 2018-juin 2019),**

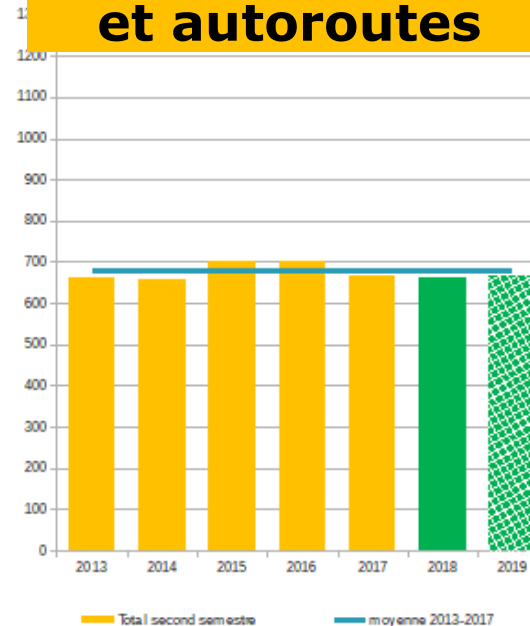
si on compare la mortalité de ces 12 mois avec la moyenne 2013-2017.

# Comparaison entre 2<sup>nd</sup> semestre 2018 et 2<sup>nd</sup> semestre 2019

## Routes hors agglo



## Voiries en agglo et autoroutes



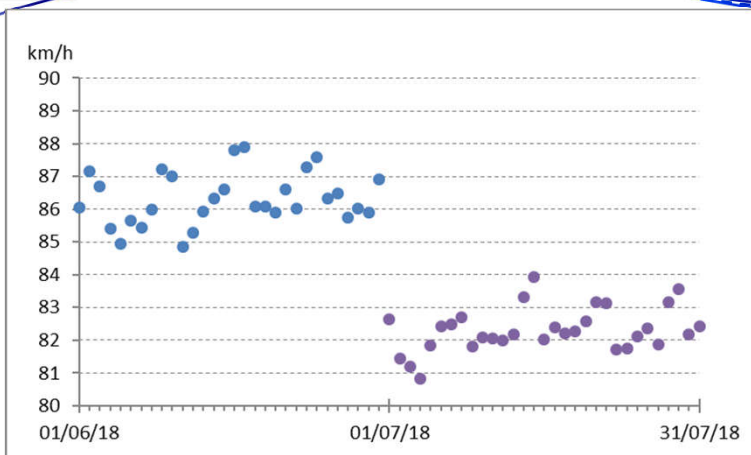
**Stabilité de la mortalité au 2<sup>e</sup> semestre**, quel que soit le réseau routier, entre 2018 et 2019.

Le **décrochement** sur les routes **hors agglomération** hors autoroutes est **confirmé** : **125 tués de moins en 2018**, **127 tués de moins en 2019**, comparé à la moyenne des 2<sup>nd</sup> semestres 2013-2017.

# Un observatoire spécifique pour évaluer l'impact sur les vitesses pratiquées

- **Les objectifs :**
  - Recueillir, traiter et analyser les vitesses pratiquées par les usagers sur les routes concernées par VMA80 avant et après le 01/07/2018.
- **L'observatoire :**
  - 50 points choisis sur des routes diversifiées (localisations, trafics et usages)
  - Des localisations les plus neutres possibles pour que les usagers puissent circuler à leur vitesse désirée.
- **Les moyens associés :**
  - Des matériels adaptés à la mesure microscopique du trafic.
  - Des équipes de spécialistes et des procédures communes pour garantir la qualité des mesures durant les deux années de l'expérimentation.
- **Des premiers résultats :**
  - Des mesures de vitesses recueillies sur la période **juin 2018 à novembre 2019**
  - Des indicateurs calculés à partir de **135 millions de passages de véhicules.**

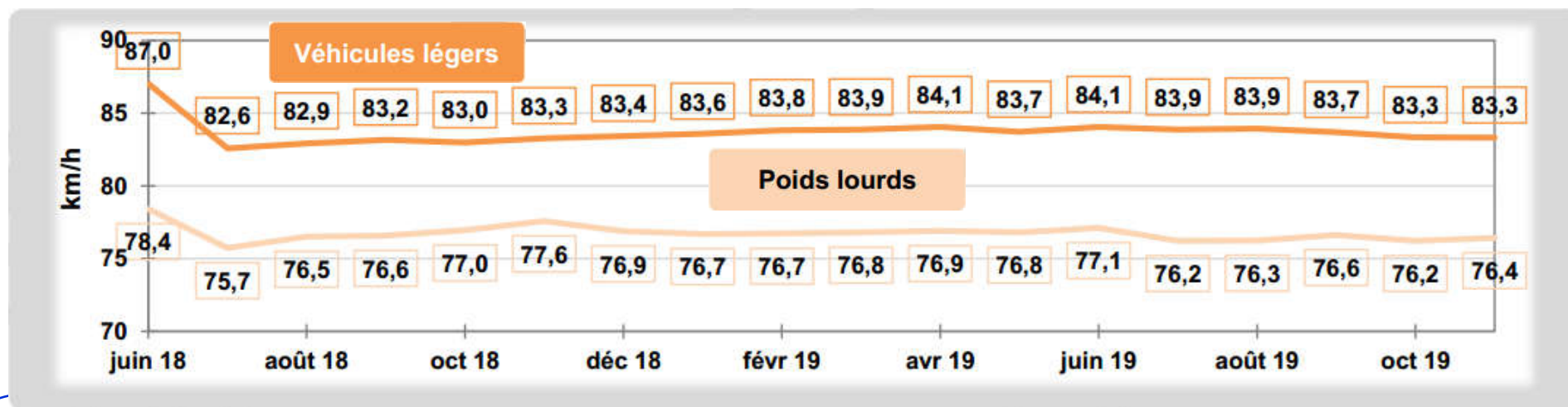
# Evolution des vitesses moyennes avant/après Cerema (période juin 2018-novembre 2019)



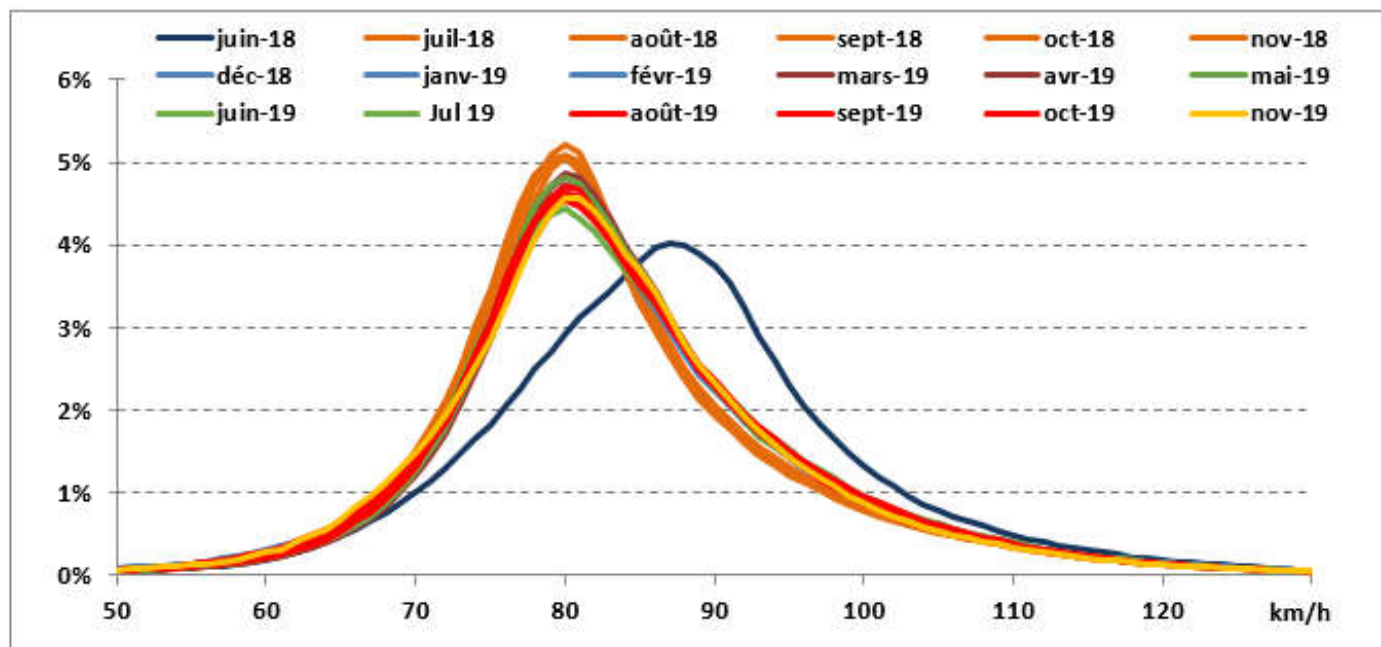
Evolution des vitesses moyennes journalières des véhicules légers durant les mois de juin et juillet 2018, données recueillies par l'observatoire VMA80 (Source Cerema)

- Une rupture des vitesses pratiquées par les véhicules légers dès le premier juillet 2018
- Une baisse des vitesses moyennes à la fois pour les véhicules légers et les poids lourds :
  - -3.9 km/h pour les VL entre juin et septembre
  - -1.8 km/h pour les PL entre juin et septembre

- Depuis, la vitesse moyenne a ré-augmenté jusqu'à 1 km/h, puis est redescendue pour s'établir à -3,7 km/h en novembre 2019 pour les VL, et -2 km/h pour les PL.



Distribution des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme sur routes bidirectionnelles



Source : CEREMA - Données provisoires

**L'observatoire  
VMA80 est  
placé en 50  
points loin  
des radars, en  
des lieux sans  
contraintes,  
pour observer  
des vitesses  
libres**

- L'ensemble de la distribution des vitesses des VL se décale vers la gauche signifiant une baisse des vitesses pratiquées.
- Les allures des distributions entre septembre et novembre sont identiques signifiant une stabilité des comportements adoptés par les automobilistes.

Le léger décalage des distributions depuis novembre 2018 traduit une légère reprise des vitesses, mais

la VMA80 reste efficace

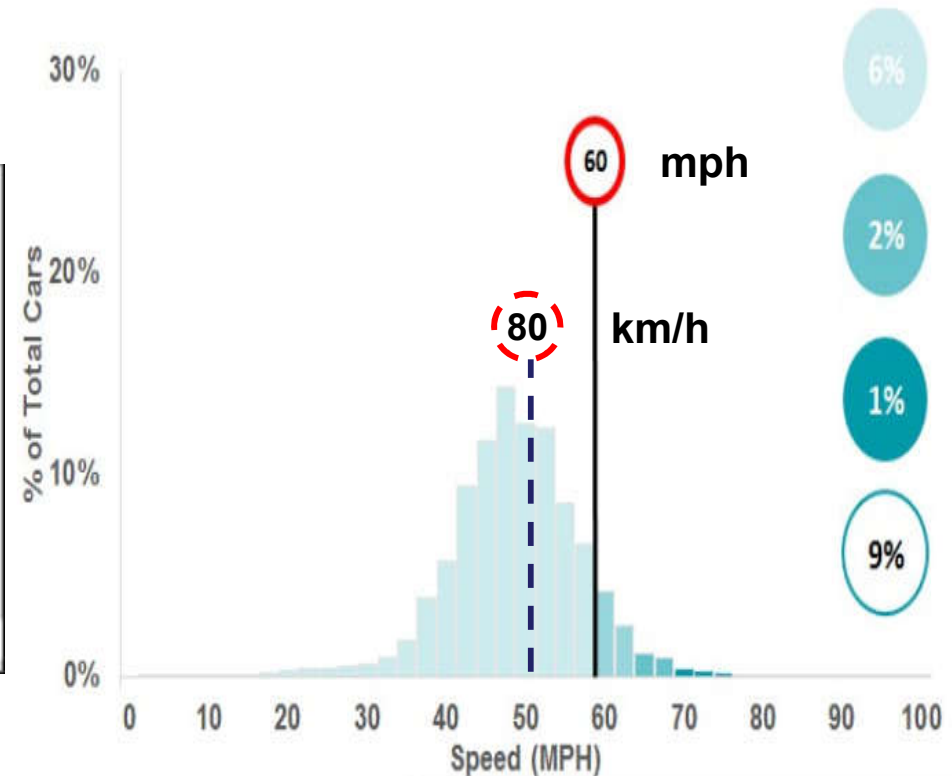
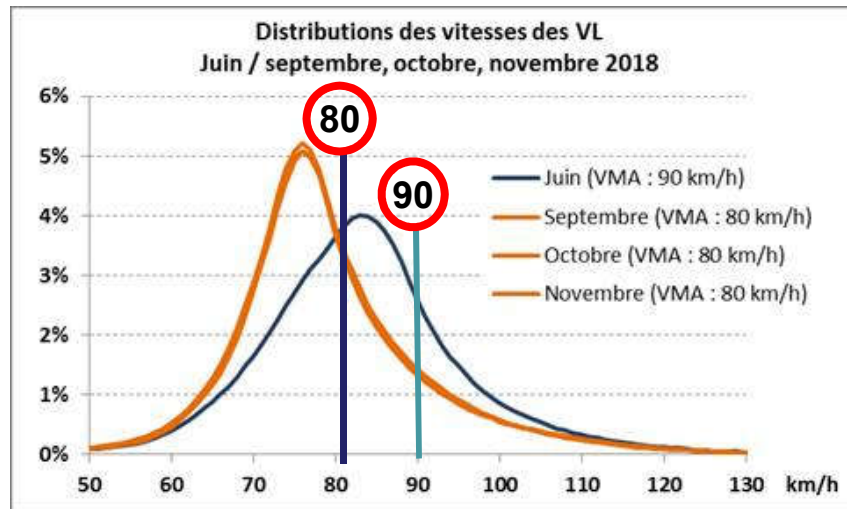


## France VMA 90 puis 80km/h

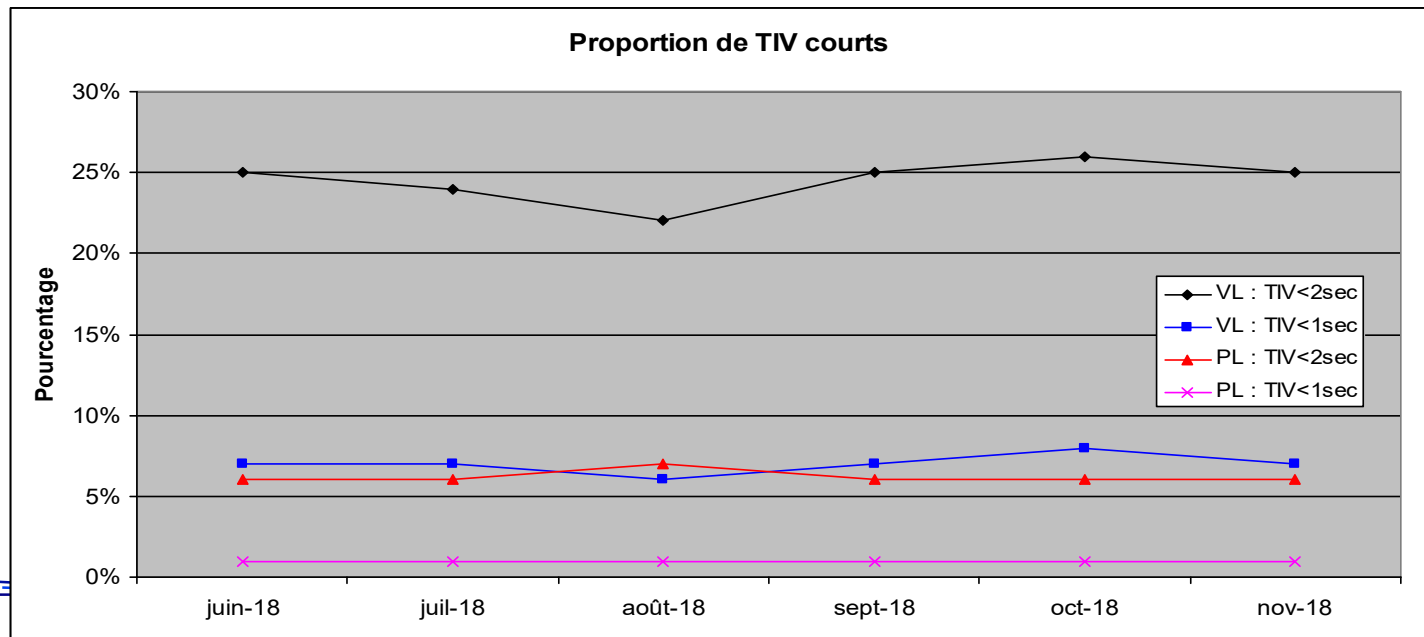
## Angleterre VMA 97km/h

Changer la VMA réduit les vitesses moyennes,  
mais les VMA n'induisent pas le même comportement en F et en GB

### Single Carriageways



- La proportion de véhicules qui circulent avec des temps inter véhiculaires (TIV) courts et très courts (< 2 sec et < 1 sec) est restée constante avant/après la baisse de la VMA :
  - 25% de VL et 6% de PL avec un TIV < 2 sec
  - 7% de VL et 1% de PL avec un TIV < 1 sec
  - En proportion, les poids lourds ne circulent pas plus près des autres véhicules





Une sélection de 298 itinéraires de 25-30 km pris sur l'ensemble des départements métropolitains, comportant au minimum 70% de routes bidirectionnelles hors agglomération.

Etude avec l'API  
Google maps.

En semaine :

- 8h, 17h
- 10h-15h

Le samedi :

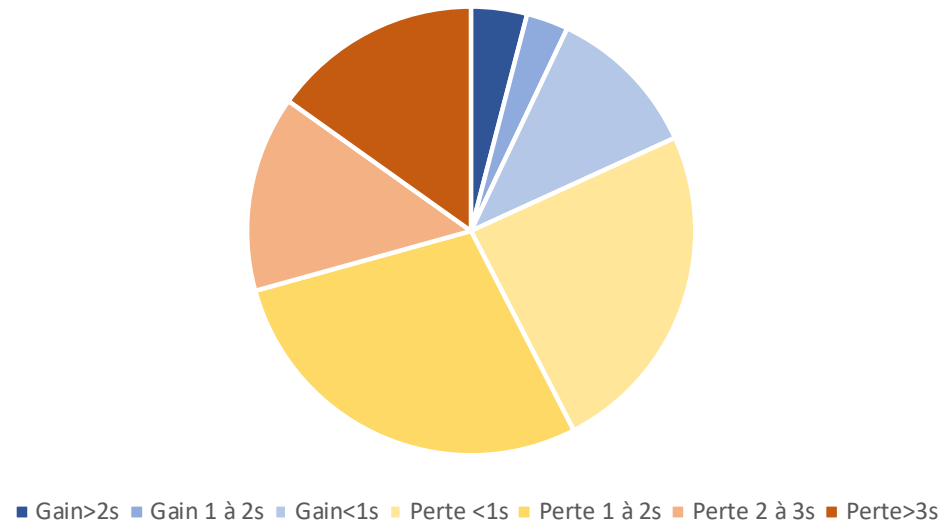
- 15h.



*Illustration 8 : Représentation des itinéraires analysés pour les temps de parcours avant et après mise en œuvre de la mesure VMA80 en France continentale (Source : Cerema)*

- En moyenne une **allongement du temps de parcours** de l'ordre d'une **seconde au km**.
- **19 %** des itinéraires observent même un **gain de temps**.
- **52 %** des itinéraires observent une perte de temps de moins de 2 s/km.
- **15 %** ont une perte de temps supérieure à 3 s/km.

Evolution des temps de parcours  
entre juin 2018 et juin 2019 (en seconde/km)



## Avant

- Sondage du 24 avril au 2 mai 2018 (5 300 pers >18 ans représentatif pop F)
- Le principal mode de déplacement utilisé par les répondants sur le réseau concerné au cours des 6 derniers mois est la voiture (84 % des répondants).
- **30 % des répondants étaient favorables** à la mesure, 40 % y étaient hostiles
- Néanmoins **77 % déclaraient avoir l'intention de respecter** le plus souvent ou systématiquement la mesure.
- Concernant les usagers déclarant avoir l'intention de peu respecter la mesure, les arguments avancés concernaient majoritairement le fait d'aimer et de vouloir rouler vite. La perte de temps était peu mentionnée. Les arguments étaient davantage liés à la contrainte imposée par la mesure qu'au temps perdu.

## Après

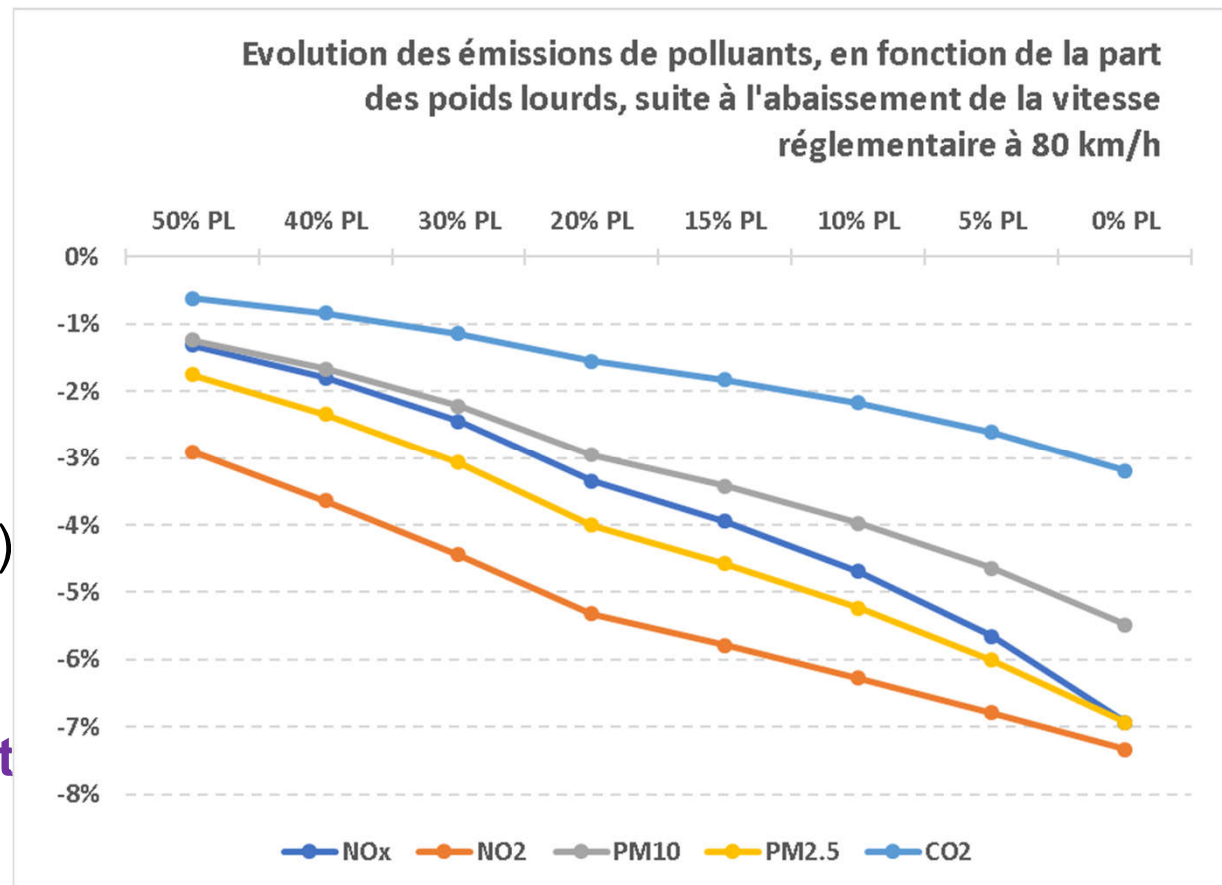
- Sondages début mars 2019 et fin octobre 2019 (3 800 répondants à chaque fois, échantillon comparable au sondage « avant mesure ») :
- alors que 40% étaient tout-à-fait opposés à la mesure, ils ne sont plus que **23%**
- L'adhésion progresse tous publics au fur et à mesure des vagues d'enquête, y/c pour les ruraux, sauf deux roues. Mais l'adhésion des ruraux reste très basse.

Pour les répondants les plus opposés, ils estiment que la mesure leur fait perdre au mieux moins de 2 minutes, au pire entre 2 et 5 minutes sur leur trajet habituel.

- Etude réalisée à partir des modèles actuellement disponibles concernant les polluants atmosphériques et publiée en avril 2018.
- Il est attendu que la mesure :

- Réduise les émissions de **gaz à effets de serre** (CO2) de maximum **3%**
- Réduise les émissions de polluants nocifs pour la **santé Nox et particules fines** (population vivant dans les 50m à l'axe routier) de maximum **7%**.

**Le gain diminue quand le trafic poids lourd augmente**



# Tableaux annexes

**31 janvier 2020**  
**Bilan à 18 mois VMA80 quasi-déf 2019**

# Mortalité sur routes hors agglomération, hors autoroutes

## 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	<b>889</b>	<b>973</b>	<b>954</b>	<b>991</b>	<b>1007</b>	<b>963</b>	<b>955</b>	<b>-8</b>	<b>879</b>	<b>-84</b>
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	<b>1189</b>	<b>1179</b>	<b>1221</b>	<b>1198</b>	<b>1154</b>	<b>1188</b>	<b>1061</b>	<b>-127</b>	<b>1061</b>	<b>-127</b>
<b>Total annuel</b>	<b>2078</b>	<b>2152</b>	<b>2175</b>	<b>2189</b>	<b>2161</b>	<b>2151</b>	<b>2016</b>	<b>-135</b>	<b>1940</b>	<b>-211</b>

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 sur le reste du réseau routier

## 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	<b>528</b>	<b>573</b>	<b>586</b>	<b>585</b>	<b>621</b>	<b>579</b>	<b>569</b>	<b>-10</b>	<b>634</b>	<b>55</b>
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	<b>662</b>	<b>659</b>	<b>700</b>	<b>703</b>	<b>666</b>	<b>678</b>	<b>663</b>	<b>-15</b>	<b>665</b>	<b>-13</b>
<b>Total annuel</b>	<b>1190</b>	<b>1232</b>	<b>1286</b>	<b>1288</b>	<b>1287</b>	<b>1257</b>	<b>1232</b>	<b>-25</b>	<b>1299</b>	<b>42</b>

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

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

**31 janvier 2020**  
**Bilan à 18 mois VMA80 quasi-déf 2019**