

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

Données estimées 2020 ONISR au 25/06/2020

Observatoire national
interministériel de
sécurité routière



**Les principaux indicateurs
définitifs jusqu'à l'année 2019 incluse
sont labellisés par l'Autorité de la
Statistique Publique**

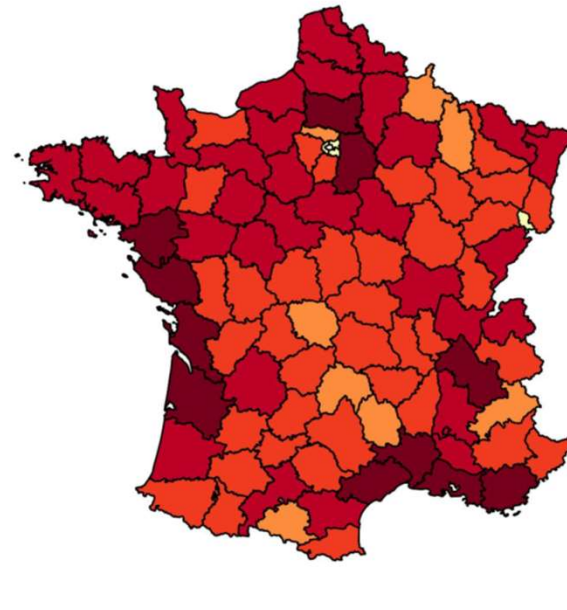
20 juillet 2020
Bilan final VMA80 données déf 2019-est 2020

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**

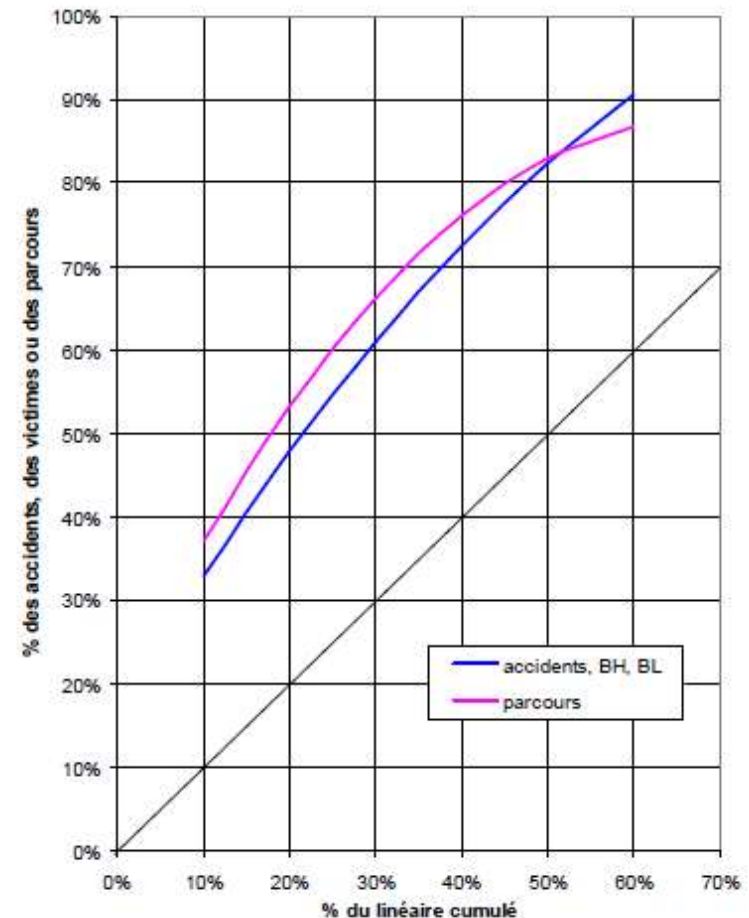
Les accidents les plus graves sont d'abord sur les belles routes, celles qui portent le plus de trafic

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
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 médias 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^{er} juillet 2018** : entrée en vigueur de la mesure VMA80
- **24 Décembre 2019** : la Loi d'Orientation des Mobilités autorise les collectivités locales à relever la VMA à 90km/h sur certains itinéraires.

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 Emilie Jeannesson-Mange (Cerema Infrastructures de Transports et Matériaux) ;
- 4 volets spécifiques :
 - « Vitesses pratiquées » piloté par Eric Violette et Cyrille Le Lez (Cerema Normandie-Centre) ;
 - « Accidentalité » piloté par Gilles Duchamp et Nathalie Mompert (Cerema Sud-Ouest) ;
 - « Changement culturel » piloté par Chloé Eyssartier (Cerema Ouest) ;
 - « Effets sociétaux » piloté par Valérie Buttignol, Olivier Troullioud et Jean-Romain Raffegau (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.

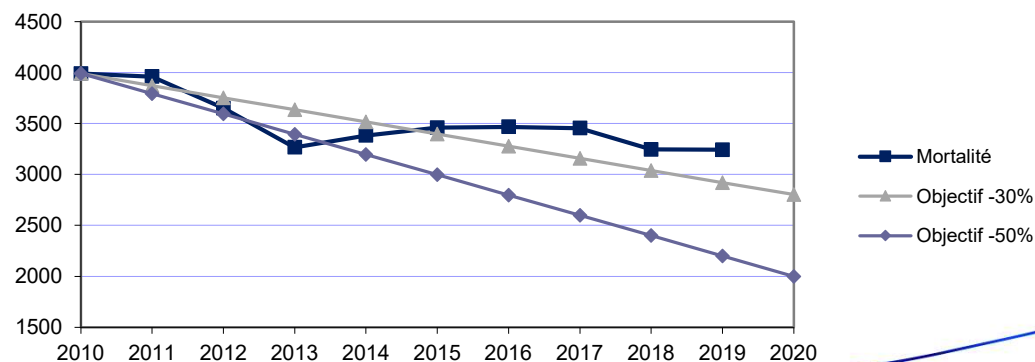
Les résultats **2019** sont globalement équivalents à 2018 (4 décès de moins), ce qui cache une situation contrastée selon les réseaux routiers :

la **baisse s'installe hors agglomération**, alors que la mortalité est stable sur autoroutes et augmente en agglomération.

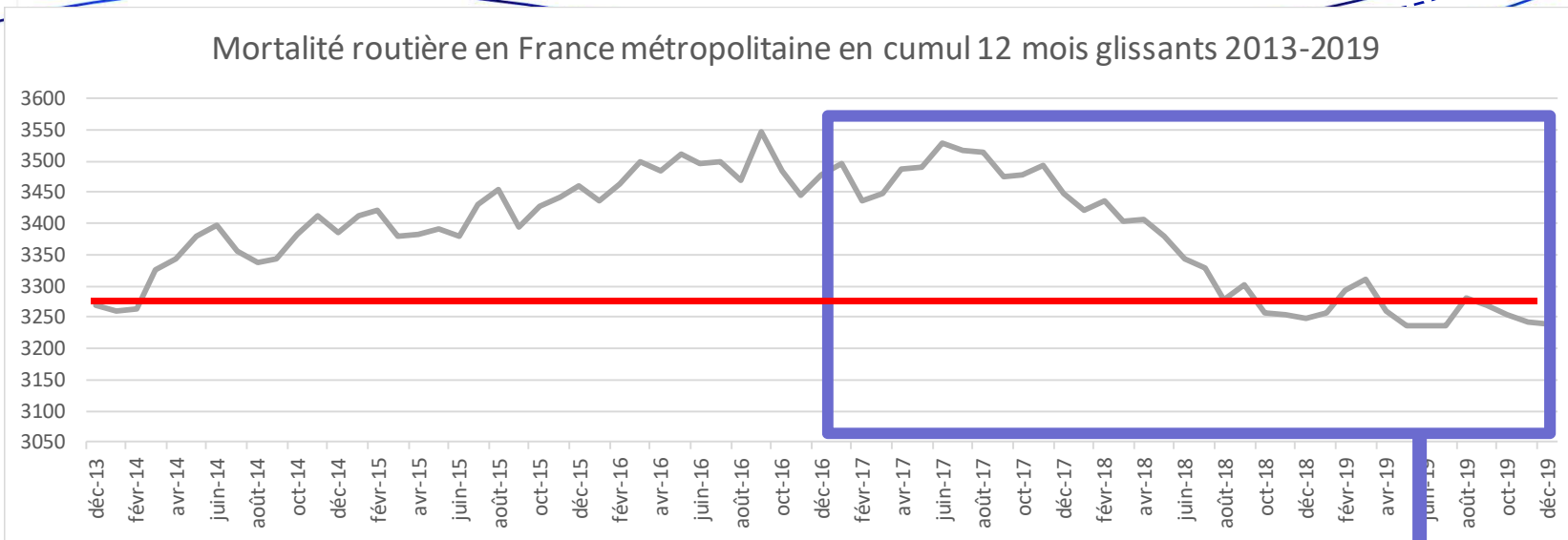
Bilan de l'année 2018	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2018	55 766	3 248	69 887
Année 2017	58 613	3 448	73 384
Différence 2018 / 2017	-2 847	-200	-3 497
Evolution 2018 / 2017	-4.9%	-5.8%	-4.8%

Bilan de l'année 2019	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2019	56 016	3 244	70 490
Année 2018	55 766	3 248	69 887
Différence 2019 / 2018	250	-4	603
Evolution 2019 / 2018	0,4%	-0,1%	0,9%

Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Evolution de la mortalité en cumul sur 12 mois glissants



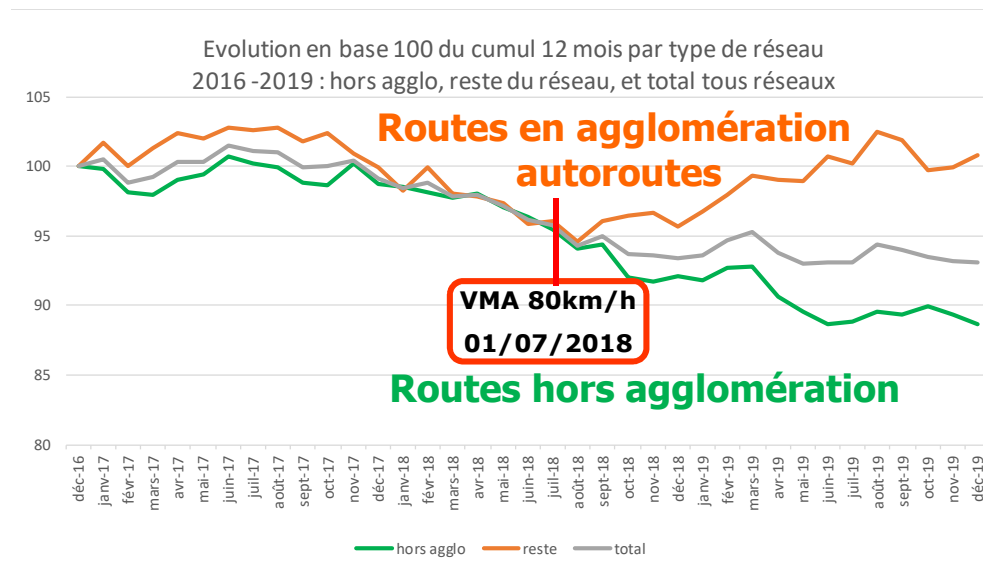
1^{er} semestre 2018 : tendance baissière tous réseaux.

2^e semestre 2018, les tendances se séparent : **gain de 125 vies*** hors agglo, contre **17 vies*** autres réseaux.

1^{er} semestre 2019 : **gain de 76 vies*** hors agglo, mais **52 tués de plus*** autres réseaux.

2^e semestre 2019 : **gain de 130 vies*** hors agglo, contre **10 vies*** autres réseaux = **2^e semestre 2018**

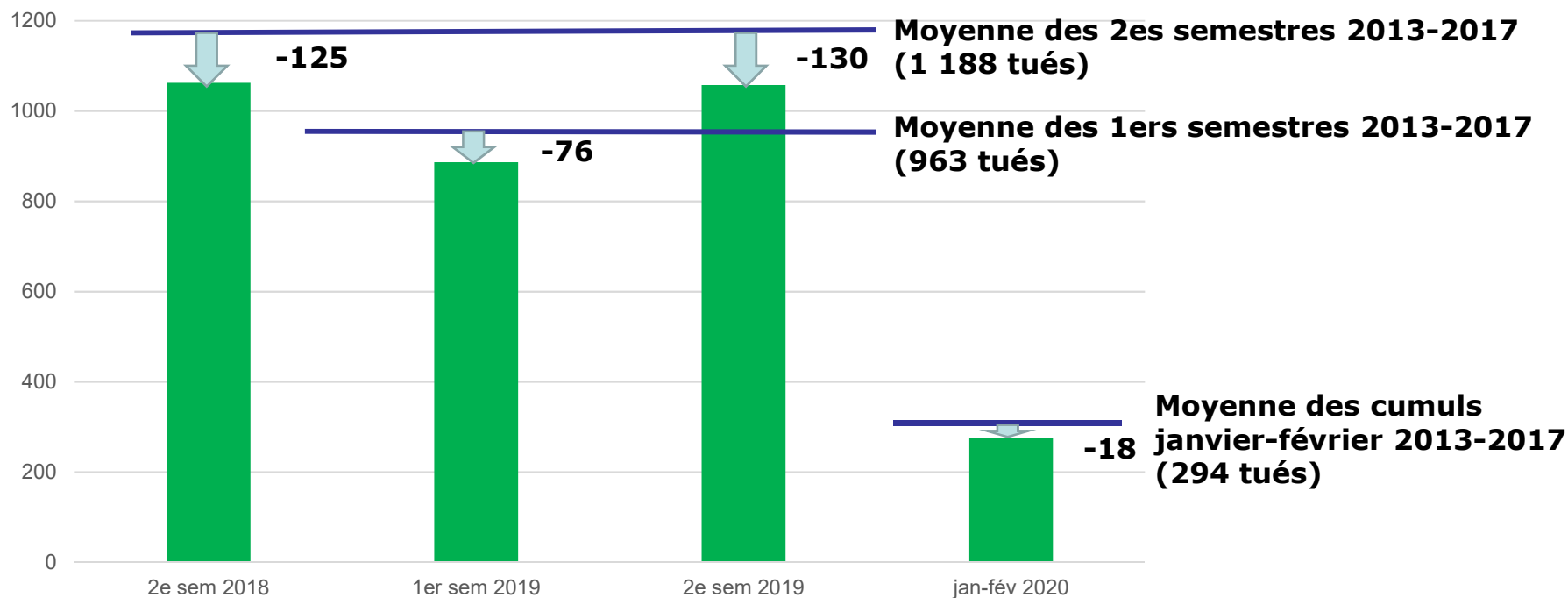
*en comparaison avec la moyenne par semestre des 5 années 2013-2017 (référence)



Baisse de la mortalité sur les routes hors agglomération (hors autoroutes) depuis le 1^{er} juillet 2018, comparée à la moyenne de référence 2013-2017

Cerema

Mortalité sur routes hors agglomération hors autoroutes

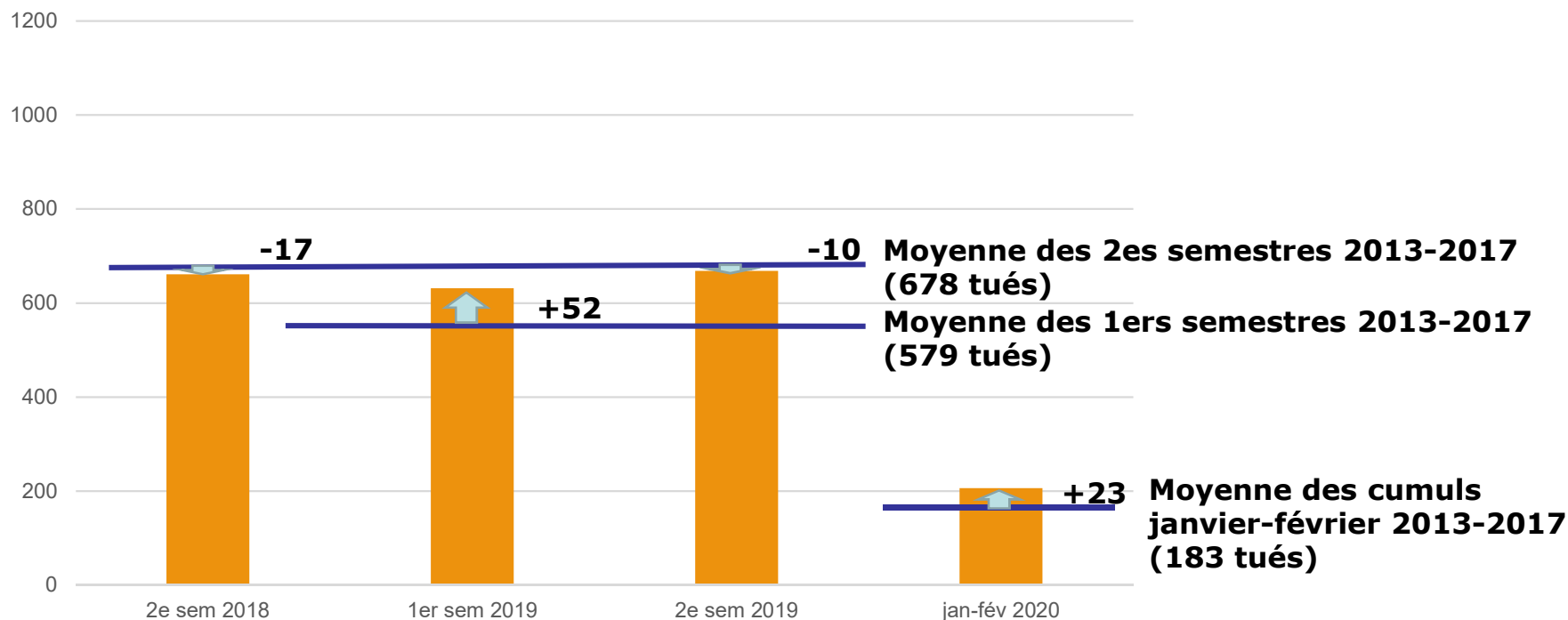


Le gain est de 349 vies sur 20 mois

si on compare avec la moyenne des mêmes mois sur 2013-2017.

Légère hausse de la mortalité sur le reste du réseau depuis le 1^{er} juillet 2018, comparée à la moyenne de référence 2013-2017

Mortalité sur le reste du réseau – agglomération et autoroutes



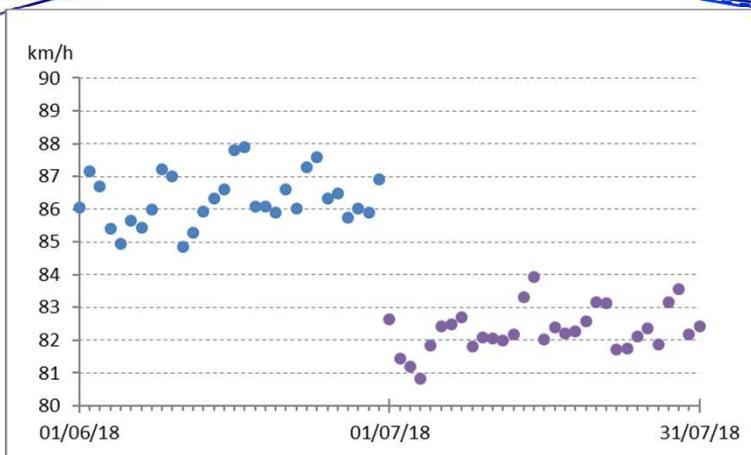
Sur la période des 20 mois, 48 personnes de plus sont décédées

si on compare avec la moyenne des mêmes mois sur 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.
- Les mesures :
 - Des mesures de vitesses recueillies sur la période **juin 2018 à décembre 2019**
 - Des indicateurs calculés à partir de **143 millions de passages de véhicules**.
- Les résultats :
 - **Les voitures ont roulé en moyenne 3,5 km/h moins vite**
 - **Les camions ont roulé en moyenne 1,8 km/h moins vite**
 - **Pas de changement concernant les pelotons de véhicules**

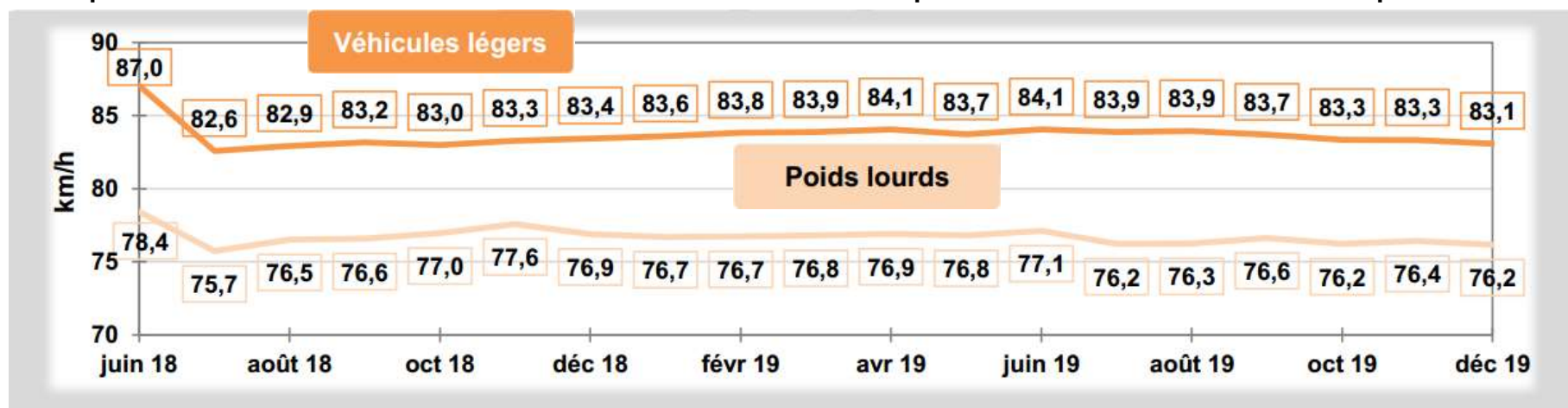
Evolution des vitesses moyennes avant/après Cerema (période juin 2018-décembre 2019)



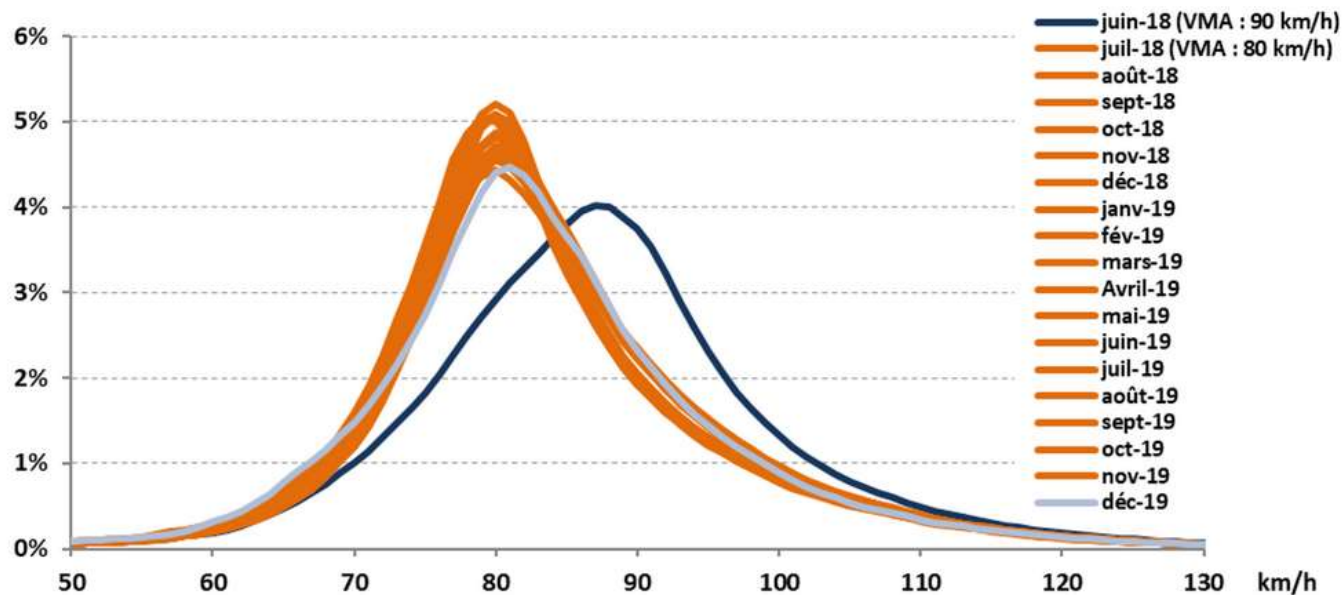
Evolution des vitesses moyennes journalières des véhicules légers durant les mois de juin et juillet 2018, données recueillies par l'observatoire VMA80 (Source Cerema)

- 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 :
 - -3.8 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 -3,9 km/h en décembre 2019 pour les VL, et -2,2 km/h pour les PL.



Distributions des vitesses des VL de juin 2018 à décembre 2019



**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

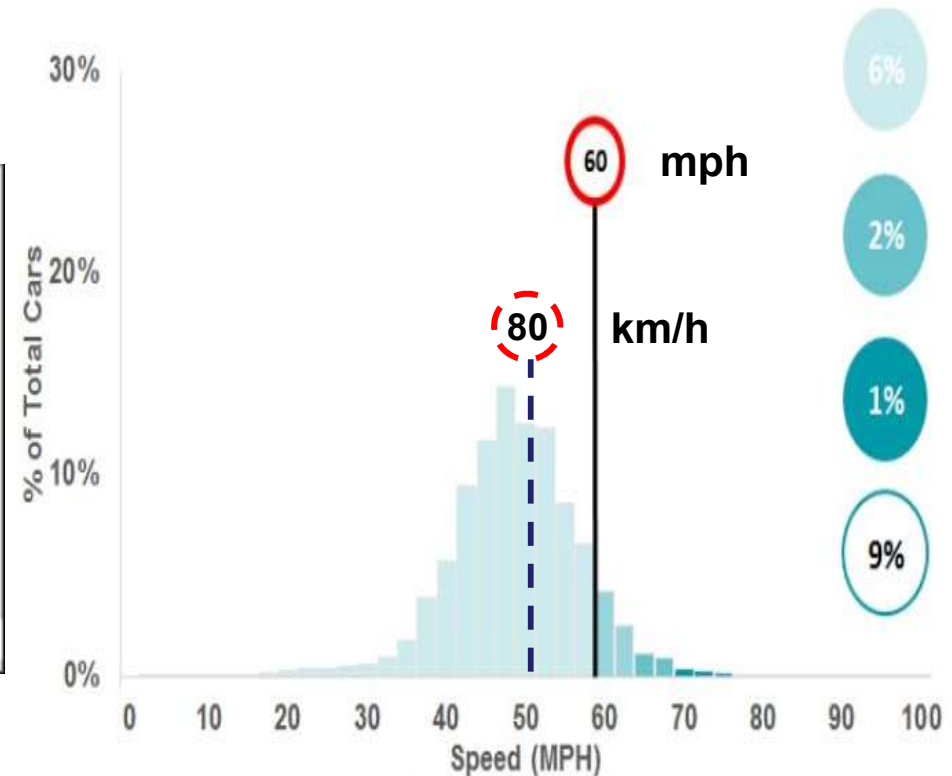
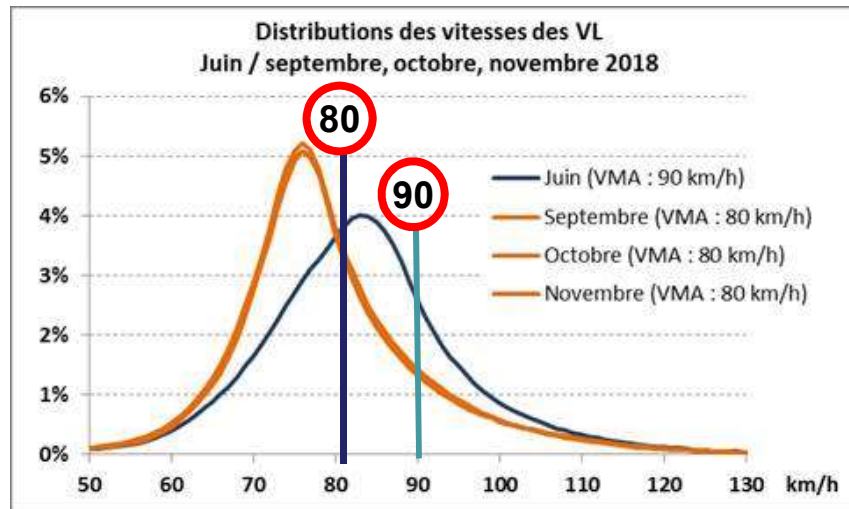
la VMA80 reste efficace

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

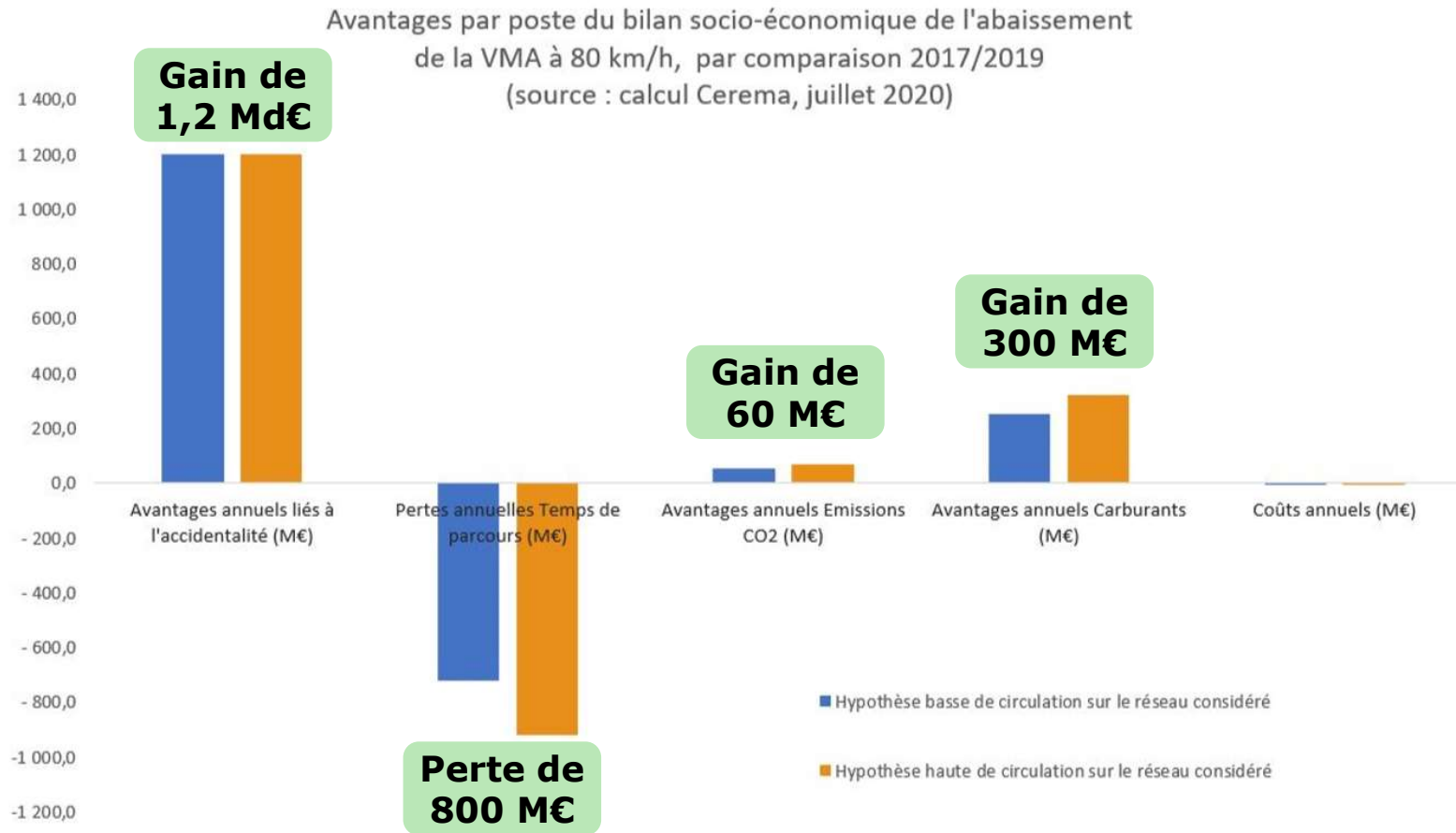
En proportion,

les poids lourds ne circulent pas plus près des autres véhicules.

La mesure n'a **pas eu d'impact** sur la constitution des **pelotons de véhicules**.

La majorité de pelotons est exclusivement constituée par des véhicules légers.

Un bilan socio-économique global positif de l'ordre de 700 millions €



Représentation des poids des différents postes étudiés dans le calcul socio-économique selon l'hypothèse basse de circulation (série 1) et l'hypothèse haute de circulation (série 2) (Source : calcul Cerema, 2020)

Suivi des temps de parcours avant/après (entre juin 2018 et juin 2019)

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

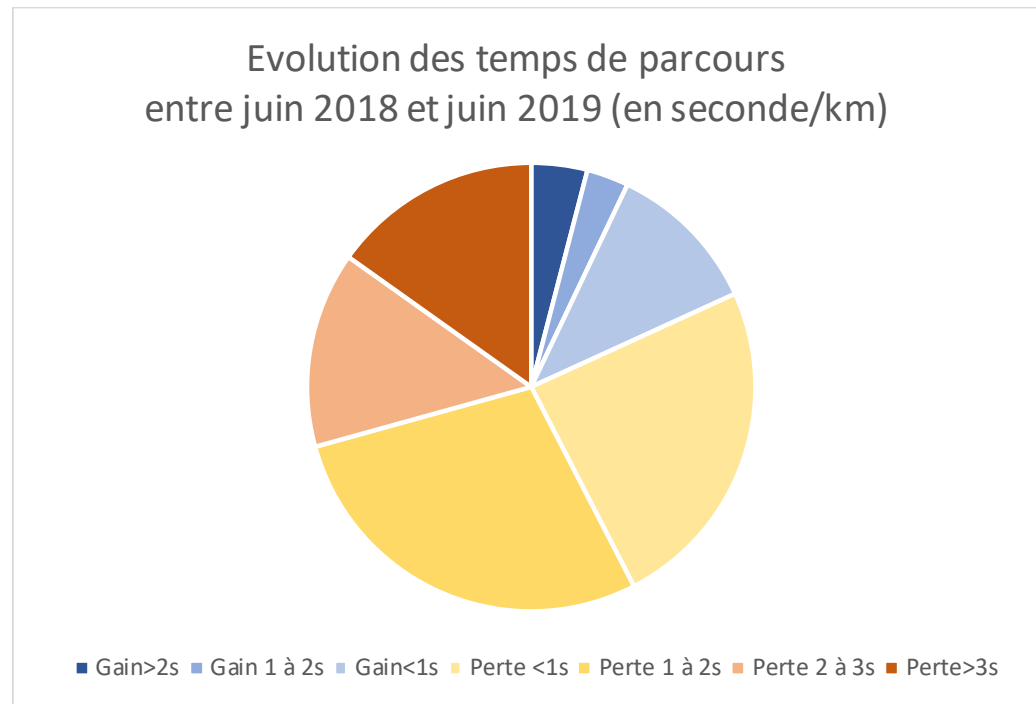
Le samedi :

- 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.



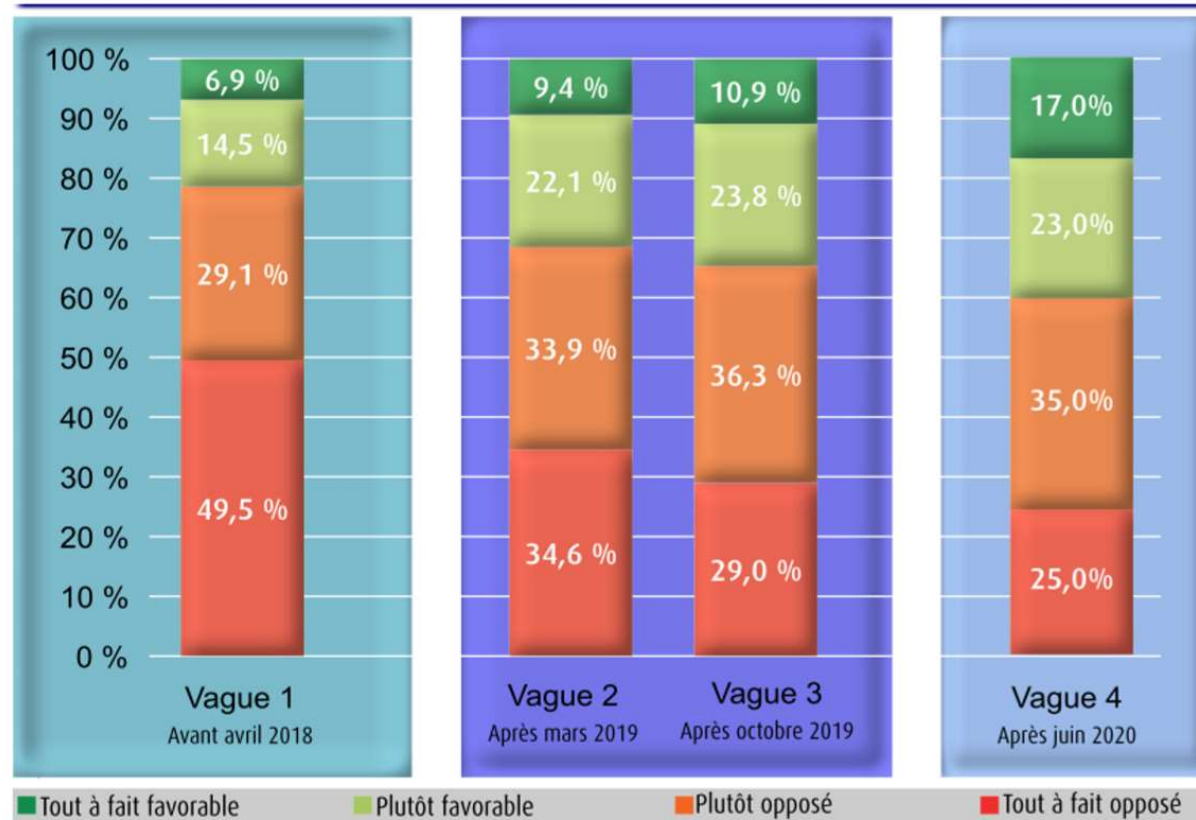
Avant

- 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

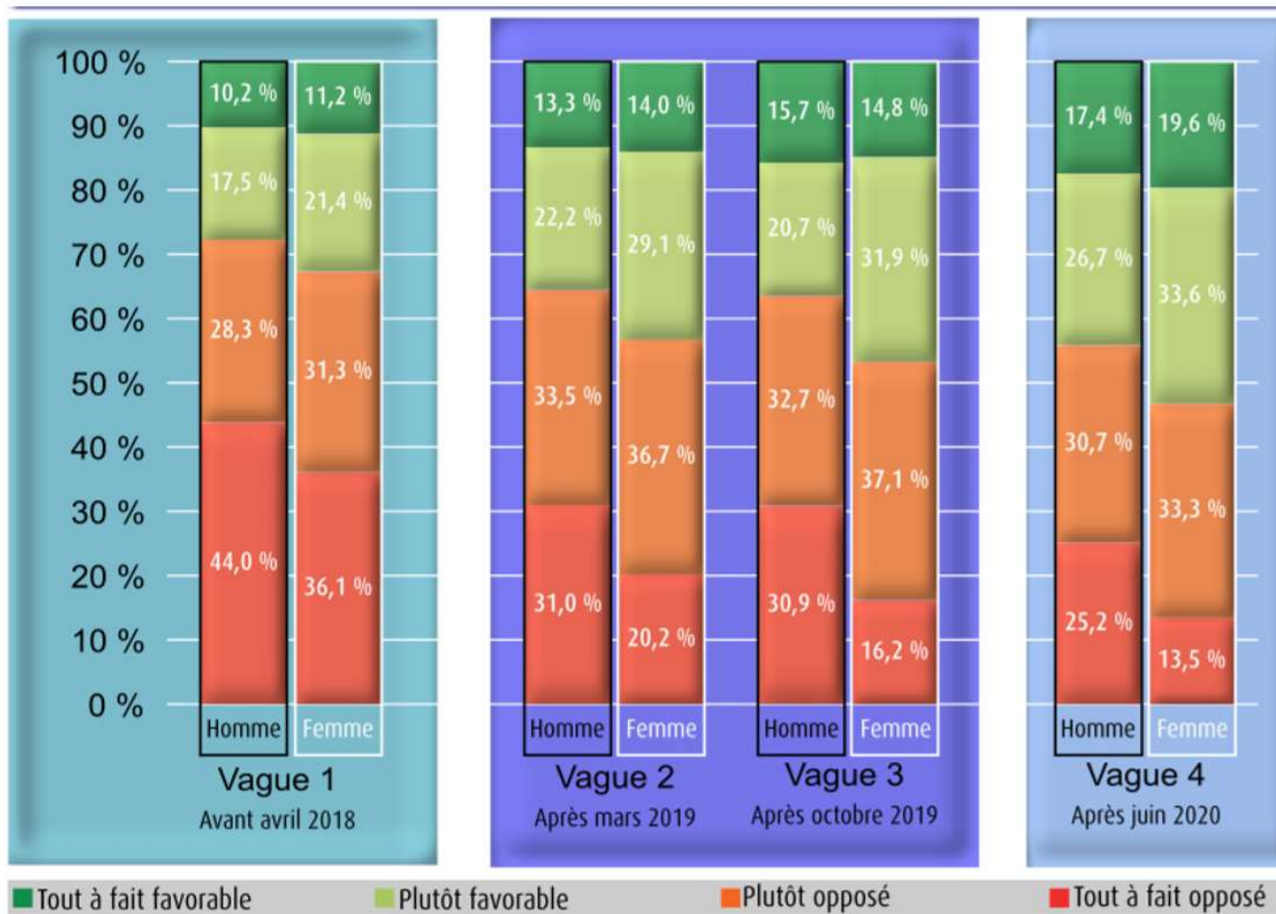
- Sondages mars 2019, octobre 2019, juin 2020 (3 800 répondants à chaque fois, échantillon comparable au sondage « avant mesure ») :
- **48 % sont favorables à la mesure** (53% des femmes, 44% des hommes)
- Alors que 40% étaient tout-à-fait opposés à la mesure, ils ne sont plus que **20%**
- Pour les 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.

L'adhésion progresse tous publics, en particulier pour Cerema habitants des zones rurales



Pourcentages de répondants habitant en zone rurale en fonction de leur niveau d'adhésion à la mesure et des vagues d'enquête : vague 1 (avril 2018), vague 2 (mars 2019), vague 3 (octobre 2019), vague 4 (juin 2020)

Les femmes sont plus favorables à la mesure que les hommes



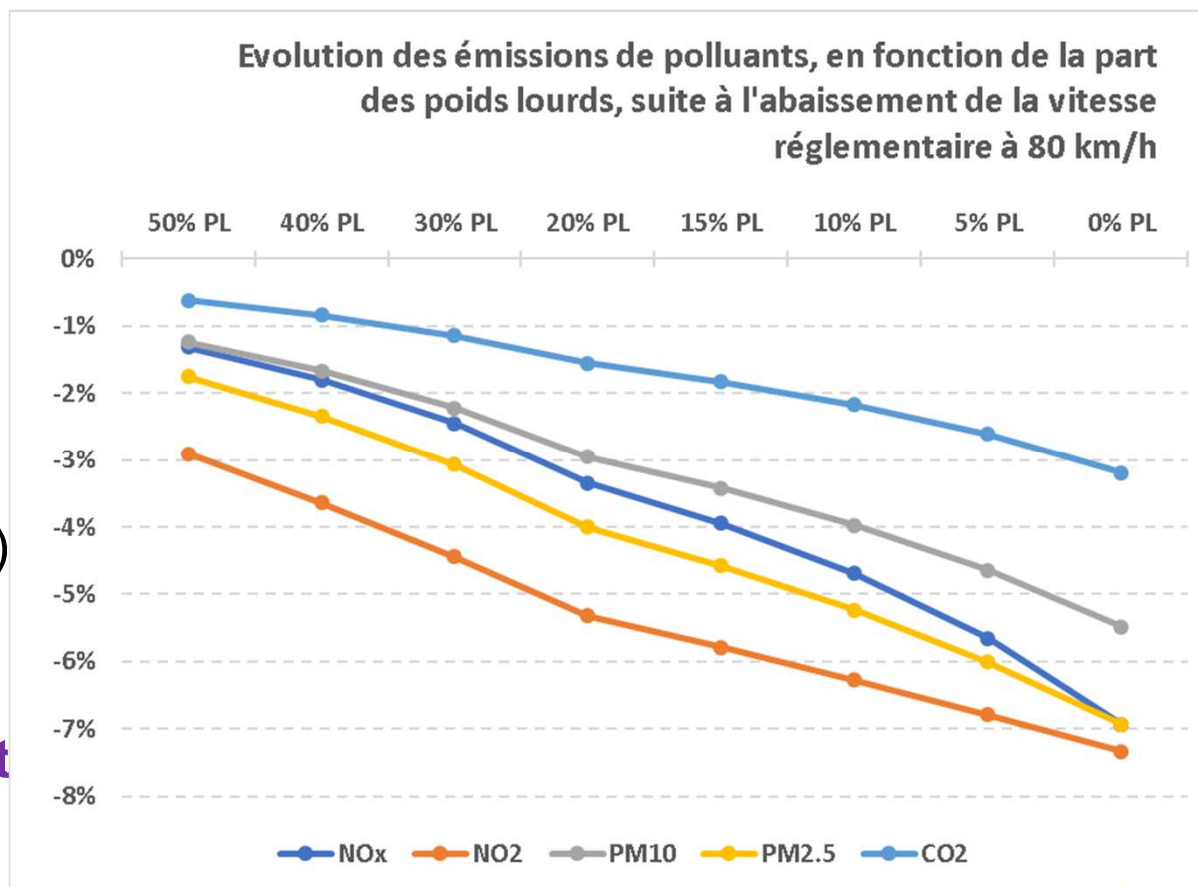
Pourcentages de répondants sur leur niveau d'adhésion à la mesure, en fonction du genre et des vagues d'enquête : vague 1 (avril 2018), vague 2 (mars 2019), vague 3 (octobre 2019), vague 4 (juin 2020)

Etude d'ATMO Auvergne Rhône Alpes sur les effets possibles de la mesure sur l'émission de polluants atmosphériques

- 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

20 juillet 2020
Bilan final VMA80 données déf 2019-est 2020

Mortalité sur routes hors agglomération, hors autoroutes

	BAAC						BAAC				BAAC données provisoires (estimation ONISR)	
	2013	2014	2015	2016	2017	moyenne 2013-2017	2018	Ecart à la moyenne	2019	Ecart à la moyenne	2020	Ecart à la moyenne
Janvier	158	147	158	144	141	150	138	-12	133	-17	156	6
Février	139	143	142	167	129	144	121	-23	142	-2	120	-24
Mars	133	158	138	168	164	152	156	4	158	6	91	-61
Avril	149	158	160	149	173	158	178	20	134	-24	65	-93
Mai	122	160	170	184	192	166	170	4	146	-20	135	-31
Juin	188	207	186	179	208	194	193	-1	174	-20	ND	
Total premier semestre	889	973	954	991	1007	963	956	-7	887	-76	ND	
Juillet	222	201	221	230	220	219	202	-17	209	-10	ND	
Août	212	205	205	197	190	202	159	-43	175	-27	ND	
Septembre	196	196	165	212	188	191	194	3	187	-4	ND	
Octobre	193	222	250	210	206	216	155	-61	165	-51	ND	
Novembre	163	171	186	149	182	170	176	6	161	-9	ND	
Décembre	203	184	194	200	168	190	177	-13	161	-29	ND	
Total second semestre	1189	1179	1221	1198	1154	1188	1063	-125	1058	-130	ND	
TOTAL ANNUEL	2078	2152	2175	2189	2161	2151	2019	-132	1945	-206	ND	

Nombre de tués mensuels sur le réseau considéré, par année - Source : BAAC officiel pour 2013-2019 – ONISR données estimées pour 2020

Mortalité sur le reste du réseau routier

	BAAC						BAAC				BAAC données provisoires (estimation ONISR)	
	2013	2014	2015	2016	2017	moyenne 2013-2017	2018	Ecart à la moyenne	2019	Ecart à la moyenne	2020	Ecart à la moyenne
Janvier	85	88	104	92	114	97	91	-6	106	9	104	7
Février	82	82	93	96	75	86	97	11	112	26	102	16
Mars	67	103	81	87	103	88	79	-9	97	9	63	-25
Avril	87	96	98	94	108	97	106	9	101	4	38	-59
Mai	102	100	97	110	105	103	98	-5	97	-6	70	-33
Juin	105	104	113	106	116	109	97	-12	118	9	ND	
Total premier semestre	528	573	586	585	621	579	568	-11	631	52	ND	
Juillet	122	101	132	126	123	121	126	5	119	-2		
Août	110	101	127	104	107	110	87	-23	115	5		
Septembre	116	121	92	122	109	112	128	16	123	11		
Octobre	115	125	128	105	113	117	119	2	92	-25		
Novembre	89	109	110	109	90	101	92	-9	96	-5		
Décembre	110	102	111	137	124	117	109	-8	123	6		
Total second semestre	662	659	700	703	666	678	661	-17	668	-10		
TOTAL ANNUEL	1190	1232	1286	1288	1287	1257	1229	-28	1299	42	ND	

Nombre de tués mensuels sur le reste du réseau, par année - Source : BAAC officiel pour 2013-2019 – ONISR données estimées pour 2020