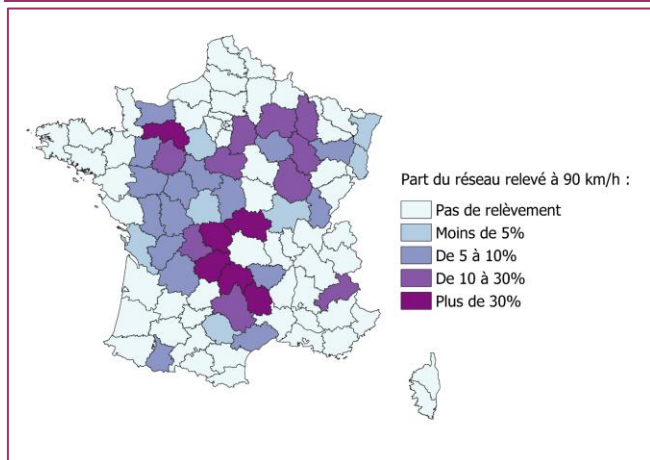


Le relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h

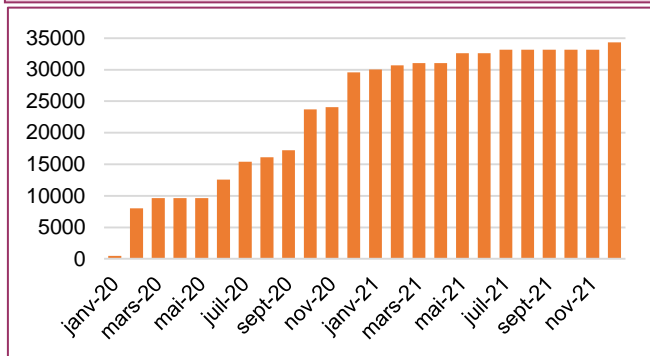
Sur les deux années 2020 et 2021, 39 départements ont pris la décision de relever la VMA à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau.

Part du linéaire de réseau départemental remonté à 90 km/h en 2020 et 2021 par département



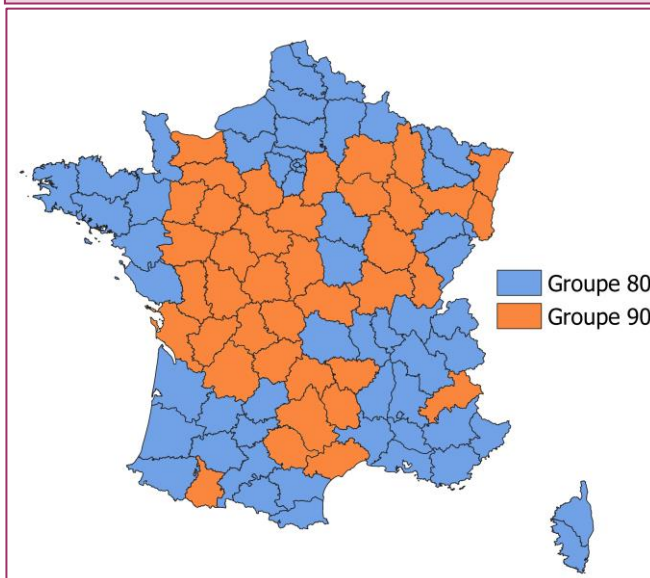
Source : DSR

Linéaire cumulé de réseau départemental relevé à 90 km/h en 2020 et 2021 à chaque fin de mois sur l'ensemble du territoire métropolitain



Source : DSR

Répartition des départements par groupe ayant ou non relevé la VMA à 90km/h sur une partie de leur réseau entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2021



Source : DSR

Le 23 décembre 2019 a été promulguée la loi d'orientation des mobilités (loi LOM), dans laquelle l'article 15 bis B introduit la possibilité du retour aux 90 km/h sur les routes bidirectionnelles hors agglomération pour les sections relevant de la compétence du président du conseil départemental voire du maire ou du président d'EPCI dans certains cas. Cette décision doit être prise après avis consultatif de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées.

Linéaire relevé à 90km/h

Le premier département à relever une partie de ses routes à 90 km/h est celui de la Haute-Marne le 9 janvier 2020 avec 766 km de réseau repassé à 90 km/h soit environ 20 % du linéaire départemental.

Entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2021, 39 départements ont pris des arrêtés pour relever la VMA à 90 km/h, sur des parts de réseau départemental allant de 1 % à 100 %.

Au total, au 31 décembre 2021, près de **34 000 km de routes départementales ont été relevées à 90 km/h** sur ces 39 départements, soit environ 20 % du réseau départemental de ces départements et 9 % du réseau départemental métropolitain.

Enjeux du réseau principal RD

En 2018, l'ONISR a mené une étude sur la mortalité des routes bidirectionnelles hors agglomération sur la période 2012-2016¹. L'étude confirme qu'en moyenne **10 % des routes principales (RD et RN) concentrent 41 % de la mortalité sur ce réseau**. Si on retient 10 % supplémentaires, on atteint 60 % de la mortalité sur RN et RD soit 55 % de la mortalité des routes bidirectionnelles hors agglomération. Ainsi, lorsqu'un département relève la VMA sur moins de 10 % de son réseau, l'impact à considérer n'est pas proportionnel à la part de linéaire relevé.

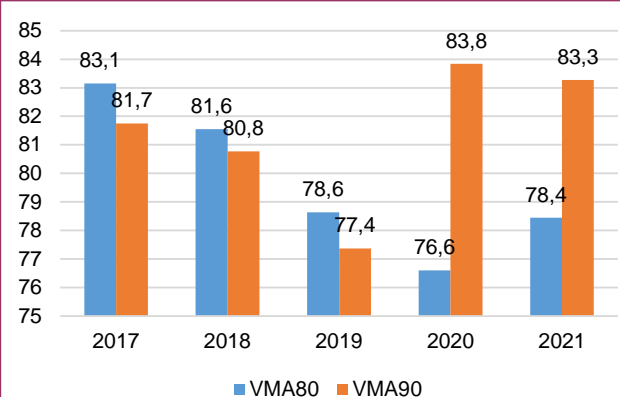
Périmètre du suivi de l'accidentalité

Afin de mener un bilan de l'impact de la remontée à 90 km/h de la VMA sur les vitesses et la mortalité, deux groupes de départements ont été définis pour effectuer une comparaison sur l'ensemble des **routes hors agglomération, hors autoroutes** :

- Un premier groupe dit « **Groupe 90** » constitué des 39 départements ayant relevé tout ou partie de leur réseau à 90 km/h entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2021.
- Un deuxième groupe dit « **Groupe 80** » constitué des 57 départements de France métropolitaine ayant conservé une VMA à 80 km/h sur l'ensemble de leur réseau jusqu'au 31 décembre 2021.

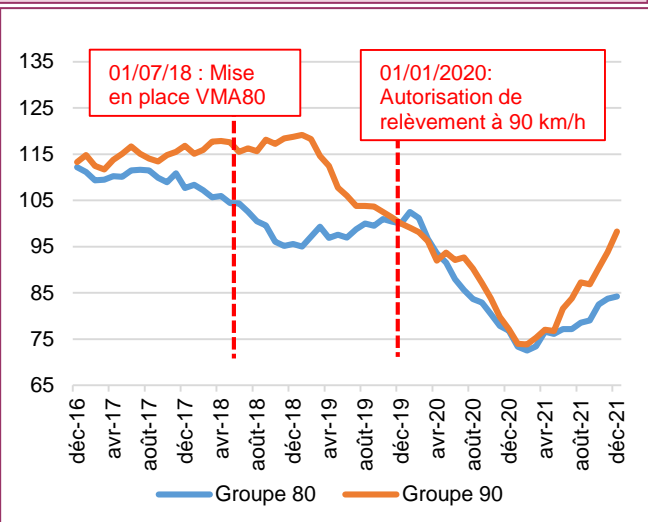
¹ Bilan 2018 de l'ONISR, page 39

Evolution de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules de tourisme de jour hors agglomération hors autoroute selon l'année et le groupe de VMA



Source : Observatoire des vitesses, ONISR

Evolution de la mortalité hors agglomération hors autoroute sur 12 mois glissants selon le groupe de départements, base 100 en décembre 2019



Source : ONISR

Evolution de la mortalité hors agglomération hors autoroute entre la moyenne 2013-2017 et 2021 selon le zonage départemental et le groupe

Zonage dpt.	Groupe	Evol 2021/2013-17
Montagneux	Groupe 80	-19,4%
	Groupe 90	-11,2%
Ruraux	Groupe 80	-19,6%
	Groupe 90	-16,3%
Monopolarisés	Groupe 80	-19,8%
	Groupe 90	-15,4%
Multipolarisés	Groupe 80	-23,6%
	Groupe 90	-19,8%

Source : ONISR

Au 26 octobre 2022, un peu plus de **51 000 km de routes départementales ont été relevés à 90 km/h** sur 44 départements, soit environ 27 % du réseau départemental de ces départements et 14 % du réseau départemental métropolitain.

Suivi des vitesses pratiquées et dépassement de la VMA

En comparant les vitesses pratiquées¹ sur les routes des groupes 80 et 90 sans distinction de VMA (des secteurs à VMA 80 km/h ont pu être observés sur le groupe 90), on observe une **baisse des vitesses plus importante à la suite de l'instauration de la VMA à 80 km/h sur le groupe 90** (-6,3 km/h contre -4,5 km/h pour le groupe 80 entre 2017 et 2019), groupe des départements ayant ensuite fait le choix de relever la VMA.

Les panels de points observés à une VMA de 80 km/h (VMA80) et à une VMA de 90 km/h (VMA90) en 2020 et 2021 ont, eux, connu des baisses relativement similaires entre 2017 et 2019. La vitesse moyenne observée sur le panel VMA90 a en revanche connu une forte hausse en 2020 et 2021 (+ 6,4 km/h et + 6,1 km/h par rapport à 2019, seule année entière avec la VMA généralisée à 80 km/h) pour revenir à un **niveau supérieur de 3,0 km/h à ce qui était observé en 2017**.

Le panel VMA80 connaît un taux de dépassement de la VMA stable entre 2019 et 2020 (36 et 37 %) puis une légère augmentation en 2021 (41 %). Le taux de dépassement de la VMA du panel VMA90, lui, augmente entre 2017 et 2020-2021 (+7 à +10 points).

Evolution de la mortalité

Par rapport à la référence 2013-2017, on note en 2021 une **baisse de la mortalité plus importante pour le groupe 80** (-21,3 %) que pour le groupe 90 (-16,0 %).

La comparaison à l'aide du zonage départemental réalisé par le Cerema (ILSR)² nous montre qu'au sein de chaque famille de départements étudiée, la baisse de mortalité entre la période 2013-2017 et 2021 a été plus forte sur le groupe 80. En particulier, les départements « montagneux », ont vu une baisse de -19,4 % sur le groupe 80 contre -11,2 % pour le groupe 90.

Estimation des pertes humaines

Entre la période 2013-2017 et 2021, le groupe 90 a connu une baisse de la mortalité de -16,0 %. Si cette baisse avait été similaire à celle du groupe 80, soit -21,3 %, le nombre de morts sur le groupe aurait été de 630 contre les 672 morts réellement enregistrés, représentant un nombre de tués supplémentaires dus au relèvement de 42 en 2021.

En prenant en compte de manière plus fine le mois d'application du relèvement pour chaque département, cette estimation monte à **74 tués supplémentaires dus au relèvement en 2021**, et potentiellement 89 sur le groupe 90 sur une année « classique » type 2019.

¹ La méthodologie et les panels de points utilisés sont explicités dans le document *Relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h sur certaines routes départementales*, ONISR, 2022.

² ILSR : Indicateurs Locaux de Sécurité Routière, cf. p. 162 Bilan 2021