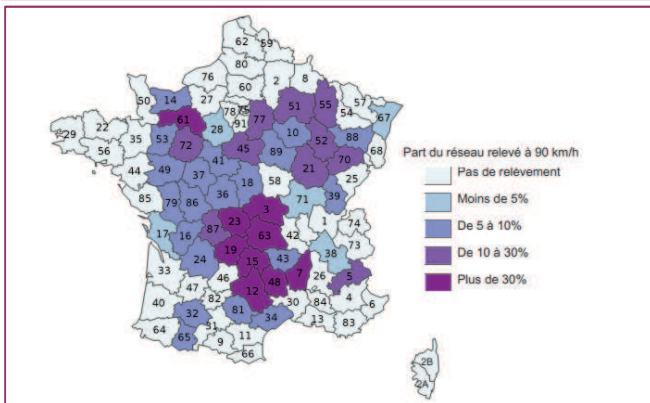
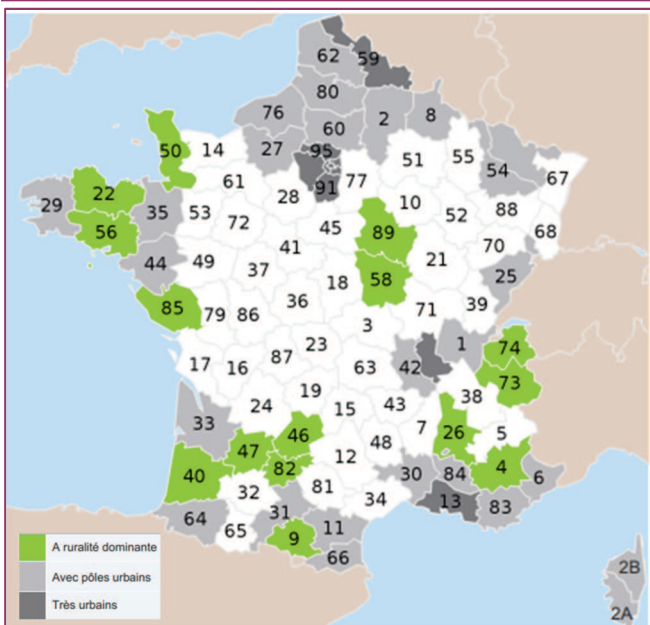


Le relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h

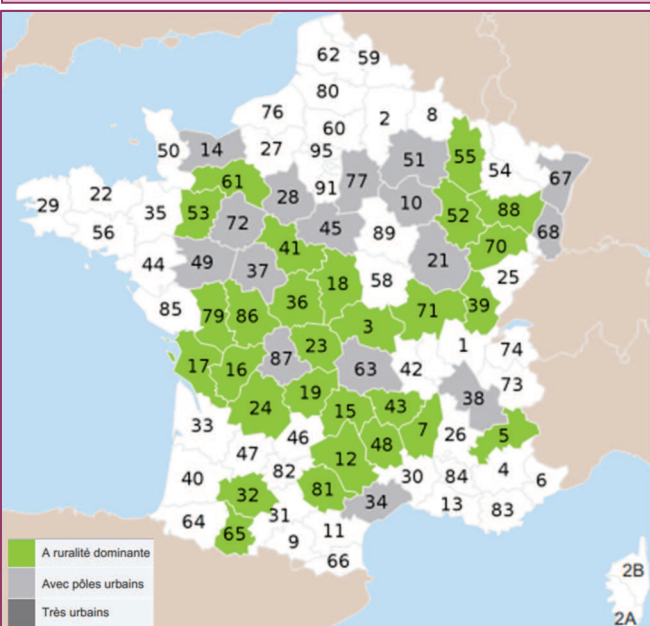
Part du linéaire de réseau départemental relevé à 90 km/h en 2020, 2021 et 2022 par département



Carte des départements à la VMA 80 km/h au 31/12/2022



Carte des départements avec des VMA 90 km/h au 31/12/2022



La loi d'orientation des mobilités (loi LOM), promulguée le 23 décembre 2019, introduit dans son article 15 bis B la possibilité de relever à 90 km/h la **vitesse maximale autorisée (VMA)** sur les sections de routes bidirectionnelles hors agglomération relevant de la compétence du président du conseil départemental, du maire ou du président d'EPCI. 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 90 km/h

Entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022, 45 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 2022, environ **51 810 km de routes départementales ont été relevés à 90 km/h** sur ces 45 départements, soit environ 26 % du réseau départemental de ces départements et 14 % du réseau départemental de France métropolitaine. Ces 45 départements gèrent la moitié 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 % du linéaire des routes principales (RD et RN) concentrent 41 % de la mortalité sur ce réseau**. En considérant 20 % du linéaire, cela regroupe même 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 une part de son réseau, l'impact sur la mortalité n'est en général pas proportionnel à la part de linéaire relevé.

Le bilan de l'accidentalité est établi sur les routes hors agglomération hors autoroutes en comparant l'année 2022 avec l'année 2019, seule année complète où toutes les routes avaient pour VMA 80 km/h. Les départements sont répartis en deux groupes : ceux restés à 80 km/h et ceux ayant pris la décision de relever tout ou partie de leur réseau à 90 km/h (à partir du mois de leur arrêté s'il a été pris en 2022).

Cette étude s'appuie sur le zonage des départements de France métropolitaine réalisé par le Cerema (voir page 46) en regroupant :

- les départements à ruralité dominante (départements montagneux et ruraux peu denses) ;
- les départements à pôles urbains (départements monopolarisés, multipolarisés et méditerranéens) ;
- les départements très urbains (départements à très forte densité de population, Paris et petite couronne).

¹ Bilan 2018 de l'ONISR, page 39

Bilan de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroutes (HA HA), 2019 et 2022

	2019	2022	2022-2019	
			Écart	Évolution
Départements à 80 km/h				
A ruralité dominante	365	323	-42	-12%
Avec pôles urbains	671	654	-17	-3%
Très urbains	145	183	+38	+26%
Ensemble	1181	1160	-21	-2%
Départements à 90 km/h				
A ruralité dominante	403	437	+34	+8%
Avec pôles urbains	360	337	-23	-6%
Très urbains				
Ensemble	763	774	+11	+1%

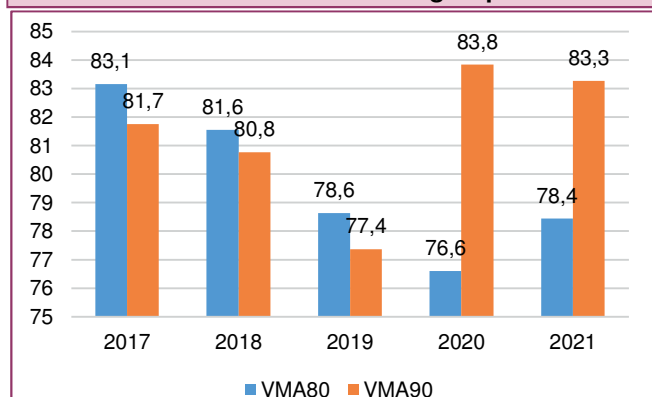
Bilan de la mortalité VT sur les routes HA HA, 2019 et 2022

	2019	2022	2022-2019		Estim selon évol dépts à 80	
			Écart	Évolution	2022	écart
Départements à 80 km/h						
A ruralité dominante	217	166	-51	-24%		
Avec pôles urbains	429	359	-70	-16%		
Très urbains	76	93	+17	+22%		
Ensemble	722	618	-104	-14%		
Départements à 90 km/h						
A ruralité dominante	262	257	-5	-2%	200	-57
Avec pôles urbains	221	199	-22	-10%	185	-14
Très urbains						
Ensemble	483	456	-27	-6%	385	-71

Bilan de la mortalité des modes doux (piétons, cyclistes, EDPm) sur les routes HA HA, 2019 et 2022

	2019	2022	2022-2019		Estim selon évol dépts à 80	
			Écart	Évolution	2022	écart
Départements à 80 km/h						
A ruralité dominante	41	44	+3	+7%		
Avec pôles urbains	66	104	+38	+58%		
Très urbains	20	28	+8	+40%		
Ensemble	127	176	+49	+39%		
Départements à 90 km/h						
A ruralité dominante	31	56	+25	+81%	33	-23
Avec pôles urbains	35	40	+5	+14%	55	+15
Très urbains						
Ensemble	66	96	+30	+45%	88	-8

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

Bilan des décès en 2022

En 2022, 1 934 décès ont été enregistrés sur les routes hors agglomération hors autoroute (HAHA) :

- 1 160 décès sur les départements restés à 80 km/h soit 21 tués de moins qu'en 2019 (- 1,8 %)
- 774 sur les départements ayant relevé la VMA, soit 11 décès de plus qu'en 2019 (+ 1,4 %).

Les **mobilités post-pandémie** ont évolué de façon différente entre les départements les plus ruraux et ceux plus urbains : la mortalité sur routes HAHA a baissé fortement en rural à 80 km/h alors qu'elle a peu baissé dans les départements avec pôles urbains. Elle a même augmenté dans les départements très urbains. Dans les départements avec des routes à 90 km/h, la mortalité dans les départements les plus ruraux a augmenté significativement alors qu'elle a baissé dans les départements avec pôles urbains.

Le nombre de décès en VT a baissé de -14 % dans les départements restés à 80 km/h et de -6 % dans ceux ayant relevé la VMA. La tendance des départements à 80 km/h appliquée aux départements de même nature ayant relevé la VMA à 90 km/h conduit à estimer une **surmortalité** liée au relèvement à 90 km/h de **71 occupants de voiture tués** en 2022.

Le nombre de décès des usagers de modes doux (piétons, cyclistes ou utilisateurs d'EDPm) a augmenté de +39 % dans les départements restés à 80 km/h et de +45 % dans ceux ayant relevé la VMA. En particulier, **25 cyclistes de plus** ont été tués en 2022 par rapport à 2019 dans les départements à ruralité dominante ayant relevé la VMA à 90 km/h.

Suivi de 2017 à 2021 des vitesses pratiquées et dépassement de la VMA

L'observatoire des vitesses de l'ONISR relève¹ que la **baisse des vitesses suite à l'instauration de la VMA à 80 km/h a été plus importante sur les départements ayant pris la décision de relever la VMA à 90 km/h en 2020-2021** (- 6,3 km/h entre 2017 et 2019 contre - 4,5 km/h pour ceux restés à 80 km/h en 2020-2021). Les panels de points observés à la VMA de 80 km/h (VMA80) et à la VMA de 90 km/h (VMA90) en 2020 et 2021 ont, eux, connu des baisses relativement similaires entre 2017 et 2019 (- 4,5 km/h et - 4,3 km/h). Mais la vitesse moyenne observée sur le panel VMA90 a fortement augmenté en 2020 et 2021 (+ 6,4 km/h et + 5,9 km/h par rapport à 2019, seule année entière avec la VMA généralisée à 80 km/h) pour revenir à un **niveau supérieur de + 2,0 km/h à ce qui était observé en 2017**. Par ailleurs, le panel VMA80 connaît un taux de dépassement de la VMA stable entre 2019 et 2020 (37 % et 36 %) puis une légère augmentation en 2021 (41 %). Pour le panel VMA90, ce taux augmente : il passe de 15 % en 2017, à 22 % en 2020 et 25 % en 2021.

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.