

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

Relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h sur certaines routes départementales

Bilan de l'année 2022

**Rédacteurs : Vincent Ledoux (Cerema), Ornella Malagutti (ONISR),
Manuelle Salathé (ONISR)**

**Relecteurs : Laurent Carnis (Université Gustave Eiffel),
Gilles Duchamp (Cerema)**

Synthèse

La présente étude explore l'impact sur la mortalité routière du relèvement à 90 km/h mis en œuvre dans certains départements. Elle dresse un état des lieux sur le linéaire de routes affecté par ces dispositions et propose diverses analyses relatives à l'évolution de la mortalité entre 2019 et 2022 sur les routes hors agglomération et hors autoroutes. Les tendances sont appréciées au regard de plusieurs critères tels que la typologie et le degré d'urbanité des départements, la politique de relèvement de la VMA, la part de linéaire relevé...

Départements et part du réseau concerné par le relèvement

À la fin de l'année 2022, 45 conseils départementaux avaient choisi de relever la VMA à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau. Le linéaire de routes départementales (RD) relevé à cette date est estimé à environ 52 000 km soit 13,9 % des RD de France Métropolitaine. Cette option a été adoptée par 66 % des départements à dominante rurale et par 37 % des départements avec pôles urbains. En revanche aucun des départements très urbains n'a eu recours à cette possibilité.

Mortalité routière

La mortalité routière observée pour l'année 2022 est comparée à celle de l'année 2019, seule année complète sans exception possible au 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. Les mêmes périodes de l'année sont utilisées pour déterminer l'évolution de la mortalité entre les deux périodes.

Entre 2019 et 2022 la mortalité sur les routes hors agglomération (hors autoroute) s'est légèrement contractée (- 0,5%). Les occupants des véhicules de tourisme (VT) apparaissent comme les uniques bénéficiaires de cette amélioration (-11 %) alors que la mortalité des autres modes de déplacement progresse parfois de façon importante.

La mortalité a diminué de -1,8 % pour les départements restés à 80 km/h alors qu'elle a augmenté de +1,4 % dans les départements ayant relevé la VMA. L'étude ne révèle pas de tendance nette entre l'évolution de la mortalité et la proportion de routes, ou de routes principales, relevées à 90 km/h.

Dans les départements à **ruralité dominante**, la mortalité augmente de +8 % pour ceux ayant relevé la VMA en raison notamment d'une dégradation importante de la mortalité cycliste (+23 tués) et d'une très faible baisse de la mortalité en véhicule de tourisme (-2 %). Dans le même temps les départements restés à 80 km/h voient leur nombre de tués reculer (-12%) grâce à une forte réduction de la mortalité en véhicule de tourisme (-24 %), alors que la mortalité cycliste est quasi-stable (+1 tué).

Les départements **avec pôles urbains** présentent une amélioration de la mortalité routière légèrement plus importante pour les départements ayant relevé la VMA (-6 %) que pour ceux restés à 80 km/h (-3 %). La mortalité en véhicule de tourisme baisse moins dans les départements ayant relevé la VMA (- 10 %) que dans les départements restés à 80 km/h (- 16 %). La mortalité piétonne augmente d'une même ampleur sur les deux périmètres, mais la mortalité cycliste baisse sur les départements ayant relevé la VMA (-15 %) alors qu'elle augmente dans les départements restés à 80 km/h (+52 %).

Les départements **très urbains, tous restés à 80 km/h**, présentent une dégradation de la mortalité routière qui touche l'ensemble des modes de déplacement, ce qui laisse à penser que d'autres phénomènes sont à étudier par ailleurs.

La **surmortalité estimée** pour les départements du Groupe 90 est de **83 décès**. Elle s'élève notamment à 71 décès supplémentaires pour les occupants de véhicule de tourisme.

Ces constats révèlent une réelle évolution de la structure de l'accidentalité par mode de déplacement impactée non seulement par le relèvement partiel des routes à 90 km/h, mais aussi vraisemblablement par une évolution différenciée des mobilités post-pandémie (développement des modes doux, développement du télétravail et nouveaux déplacements) selon les caractéristiques socio-économiques et topologiques propres à chaque territoire.

Table des matières

Synthèse	4
Liste des figures	7
Liste des tableaux	8
Glossaire et sigles	8
Introduction	9
I Le relèvement de la VMA à 90km/h – périmètre d'étude	10
I.1 Les départements selon la décision de relèvement	10
I.2 Les routes de VMA 90km/h en France métropolitaine	12
I.3 Les routes avec une VMA à 90km/h dans les départements ayant opté pour le relèvement	15
I.4 Périmètre d'étude de l'accidentalité – les routes hors agglomération	17
I.5 Périmètre d'étude – groupes de départements	18
II Description de l'accidentalité 2019 et 2022 sur les réseaux routiers et selon les départements	19
II.1 Les décès enregistrés dans le fichier BAAC selon les gestionnaires de voirie et la VMA en 2019 et 2022	19
II.2 Évolution de la mortalité par départements	20
II.3 Évolution de la mortalité en fonction de la part de réseau RD relevé à 90 km/h	21
III Analyse des évolutions de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022	22
III.1 Mortalité routière selon le mode de déplacement sur les routes hors agglomération hors autoroute	22
III.2 Comparaison globale entre Groupe 80 et Groupe 90	24
III.3 Comparaison selon le relèvement de la VMA à 90 km/h et la typologie de départements (3 zones)	25
III.4 Comparaison selon le relèvement de la VMA à 90 km/h et la typologie de départements (7 zones)	28
Conclusion	29
Annexes	30
Annexe 1 Typologie des départements	30
Cerema	30
ONISR (par regroupement de la typologie du Cerema)	30
Annexe 2 – Tableau d'indicateurs par département	31

Liste des figures

Figure 1 : Carte des départements selon les années de première décision de relèvement de la VMA	10
Figure 2 : Carte des départements à la VMA 80 km/h au 31/12/2022.....	11
Figure 3 : Carte des départements avec des VMA 90 km/h au 31/12/2022	11
Figure 4 : Part du linéaire de routes départementales relevées à 90 km/h à fin 2022	12
Figure 5 : Évolution du nombre de conseils départementaux ayant relevé une partie de leur réseau bidirectionnel hors agglomération à 90 km/h et estimation du linéaire de routes concernées.....	12
Figure 6 : Évolution de la proportion du linéaire de RD relevé à 90 km/h selon la typologie de départements	13
Figure 7 : Carte de répartition des décisions de VMA, par type de départements (rural, urbain, très urbain)	14
Figure 8 : Évolution de la proportion du linéaire de RD relevé à 90 km/h par groupe de départements	14
Figure 9 : Évolution de la proportion du linéaire de RD relevé à 90 km/h par typologie de départements pour les départements ayant relevé la VMA à 90 km/h	15
Figure 10 : Évolution de la proportion du linéaire de RD relevé à 90 km/h par groupe des départements ayant relevé la VMA à 90 km/h	16
Figure 11 : Nombre de départements distincts avec au moins un accident corporel par mois en 2019 (bleu) et en 2022 (jaune) selon le gestionnaire de réseau routier.....	18
Figure 12 : Décès selon la VMA et le gestionnaire de routes en 2019 et 2022 pour les Groupes 80 et 90.....	19
Figure 13 : Évolution relative 2019-2022 de la mortalité routière sur les routes hors agglomération hors autoroute par département selon leur groupe.....	20
Figure 14 : Différence 2019-2022 en nombre de décès sur les routes hors agglomération hors autoroute par département selon leur groupe	20
Figure 15 : Évolution relative de la mortalité routière sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon la proportion du réseau RD relevé à 90 km/h.....	21
Figure 16 : Évolution relative de la mortalité routière sur les routes hors agglomération hors autoroutes entre 2019 et 2022 par classes de part du réseau RD relevé à 90 km/h.....	21
Figure 17 : Évolution de la mortalité par catégorie d'usager sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon le degré d'urbanité des départements.....	23
Figure 18 : Évolution relative de la mortalité routière sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 (départ des flèches) et 2022 (pointe des flèches) par type d'usagers du Groupe 80 et Groupe 90.....	24
Figure 19 : Évolution de la mortalité entre 2019 et 2022 pour les départements à ruralité dominante	25
Figure 20 : Évolution de la mortalité entre 2019 et 2022 pour les départements avec pôles urbains	26
Figure 21 : Typologie Cerema pour les départements de France métropolitaine	30
Figure 22 : Typologie ONISR pour les départements de France métropolitaine.....	30

Liste des tableaux

Tableau 1 : Évolution de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon la catégorie d'usagers	22
Tableau 2 : Évolution de la mortalité par catégorie d'usager sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon le degré d'urbanité des départements	23
Tableau 3 : Évolution de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon le mode de déplacement pour le Groupe 80.....	24
Tableau 4 : Évolution de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon le mode de déplacement pour le Groupe 90.....	25
Tableau 5 : Évolution de la mortalité pour les départements à Ruralité dominante entre 2019 et 2022	26
Tableau 6 : Évolution de la mortalité pour les départements avec pôles urbains entre 2019 et 2022	27
Tableau 7 : Évolution de la mortalité par typologie de départements (Cerema) entre 2019 et 2022	28
Tableau 8 : Classification et données par département	32

Glossaire et sigles

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporel de la Circulation

CD : Conseil Départemental

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

2RM : Deux-roues motorisé (cyclomoteur ou motocyclette à 2 roues ou 3 roues).

EDPm : Engin de déplacement personnel motorisé

Groupe 80 : Départements n'ayant pas pris d'arrêté de relèvement de la VMA à 90 km/h (et pour la période avant décision pour les départements ayant pris la décision en 2022)

Groupe 90 : Départements ayant pris au moins un arrêté de relèvement de la VMA à 90 km/h (et pour la période après décision pour les départements ayant pris la décision en 2022)

ILSR : Indicateurs Locaux de Sécurité Routière

IGN : Institut national de l'information géographique et forestière

PL : Poids Lourd

RD : Route Départementale

RM : Route principale de Métropole urbaine

RN : Route Nationale

VC : Voie communale et voie secondaire de métropole urbaine

Vélo : bicyclette et vélo à assistance électrique

VMA : Vitesse Maximale Autorisée

VT : Véhicule de Tourisme

VU : Véhicule Utilitaire

Introduction

Lors du comité interministériel de sécurité routière du 9 janvier 2018, 18 mesures ont été décidées, parmi lesquelles la mesure n° 5 dont l'objet était de réduire la vitesse maximale autorisée hors agglomération hors autoroutes. Après une expérimentation réalisée entre 2015 et 2017 sur quelques tronçons de routes nationales, et selon les termes du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées (VMA) des véhicules sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, la vitesse maximale autorisée a été abaissée de 90 à 80 km/h le 1er juillet 2018.

Le 23 décembre 2019 a été promulguée la loi d'orientation des mobilités, dite 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 de routes hors agglomération relevant de [la] compétence [du] président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale] et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation ». Cette décision doit être prise après avis consultatif de la commission départementale de la sécurité routière (CDSR), sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées.

La présente étude explore l'impact du relèvement à 90 km/h dans certains départements sur la mortalité routière en 2022, à la suite de l'étude publiée par l'ONISR « Relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h sur certaines routes départementales – Bilan des années 2020-2021 ». L'étude sur l'année 2022 dresse un état des lieux global sur le linéaire de routes affecté par ce retour au 90 km/h et propose un ensemble d'analyses relatives à l'évolution de la mortalité entre 2019 et 2022 sur le réseau routier hors agglomération et hors autoroute. Ces tendances sont appréciées au regard de divers critères tels que la typologie et le degré d'urbanité des départements, politique de relèvement de la VMA, la part de linéaire relevé.

I Le relèvement de la VMA à 90km/h – périmètre d'étude

A retenir :

- Sur les trois années 2020-2022, **45 départements ont pris la décision de relever la VMA à 90 km/h** sur tout ou partie de leur réseau. 51 810 km de routes départementales ont été relevées à 90 km/h, ce qui représente 26 % du linéaire de routes départementales (RD) des 45 départements, et 14 % des routes départementales de France métropolitaine. Ces 45 départements gèrent environ la moitié du réseau départemental de France métropolitaine.
- L'étude de la répartition des accidents en 2019 et 2022 selon le gestionnaire de réseau (État, Conseils départementaux, grandes métropoles urbaines) met en évidence des transferts de réseaux routiers. On ne peut donc restreindre l'étude aux seules routes départementales, le périmètre ayant évolué. Dans la suite des précédentes études publiées, l'évaluation de l'impact du relèvement sera réalisée sur les **routes hors agglomérations hors autoroutes**, quel que soit le gestionnaire, en comparant les départements n'ayant pris aucune décision de relèvement (**Groupe 80**) et les autres (**Groupe 90**), en répartissant les nouveaux départements ayant pris une décision en 2022 entre les deux groupes selon les mois de l'année sans décision (Groupe 80) et avec décision de relèvement (Groupe 90).

I.1 Les départements selon la décision de relèvement

Le nombre de conseils départementaux ayant relevé la VMA à 90 km/h sur leur réseau bidirectionnel hors agglomération a encore augmenté en 2022 : 6 nouveaux conseils départementaux ont décidé, pour la première fois, d'un relèvement de la VMA à 90 km/h sur leur réseau : l'Ardèche, le Gers, la Haute-Saône, l'Isère, le Puy-de-Dôme et l'Yonne.

45 départements présentent désormais des routes bidirectionnelles à deux voies (une dans chaque sens) avec des VMA à 90 km/h.

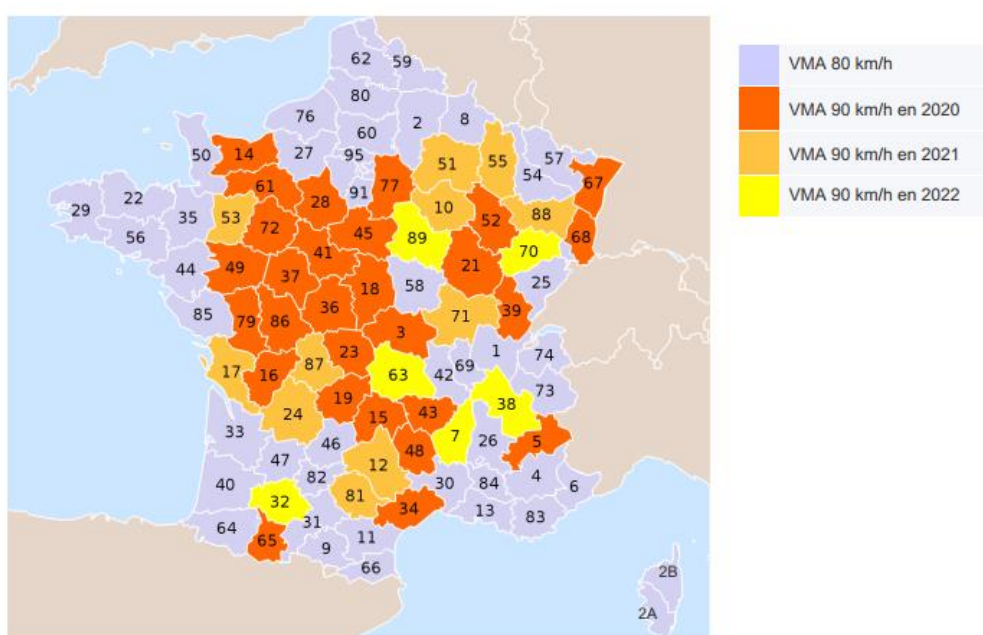


Figure 1 : Carte des départements selon les années de première décision de relèvement de la VMA

Les départements restés avec une VMA de 80 km/h sur l'ensemble de leur réseau sont en majorité urbains :

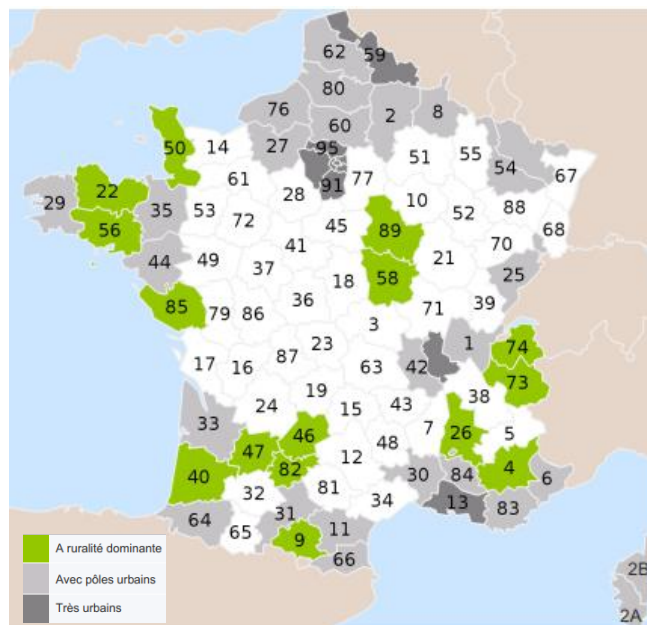


Figure 2 : Carte des départements à la VMA 80 km/h au 31/12/2022

Les départements ayant pris une décision de relèvement à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau sont en majorité ruraux :

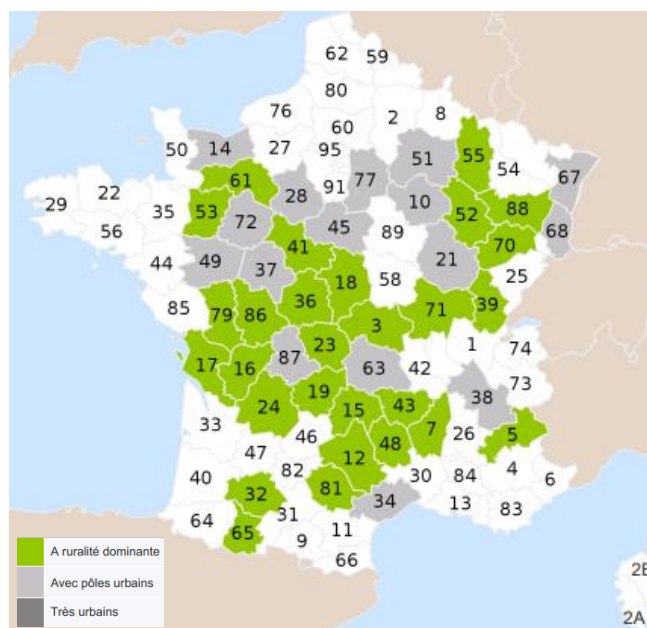


Figure 3 : Carte des départements avec des VMA 90 km/h au 31/12/2022

Cette typologie en trois catégories (ruralité dominante, avec pôles urbains, très urbains) a été définie par l'ONISR inspirée des études menées par le Cerema (voir Annexe 1).

I.2 Les routes de VMA 90km/h en France métropolitaine

Le linéaire de route dont la VMA a été relevée à 90 km/h est estimé à 51 810 km soit 13,9 % des 373 076 km de routes départementales (RD) de France métropolitaine. La part de RD relevées à 90 km/h représente de 1 % à 100 % du réseau RD des départements concernés. Seuls 7 conseils départementaux ont pris des arrêts qui couvrent la quasi-totalité voire la totalité de leur réseau : l'Aveyron, l'Allier, le Cantal, la Corrèze, la Creuse, la Lozère et le Puy-de-Dôme.

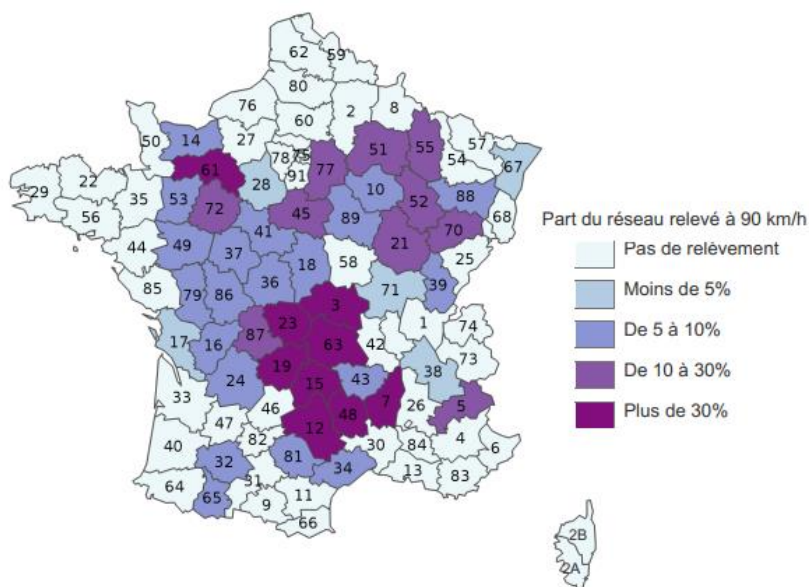


Figure 4 : Part du linéaire de routes départementales relevées à 90 km/h à fin 2022

Le graphe ci-dessous présente la progression entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022 du nombre de départements ayant pris une décision de relèvement de la VMA à 90 km/h ainsi que la progression du linéaire de routes départementales concerné selon 3 phases : dès la notification de la loi d'orientation des mobilités (2020), en sortie de pandémie (2021 à mi-2022), et fin 2022.

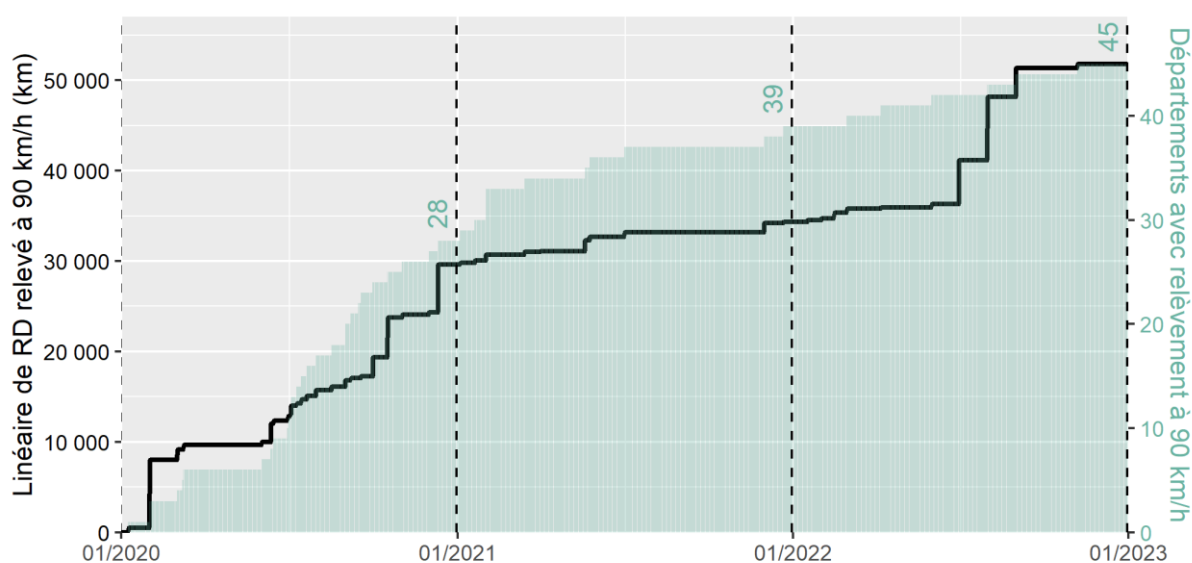


Figure 5 : Évolution du nombre de conseils départementaux ayant relevé une partie de leur réseau bidirectionnel hors agglomération à 90 km/h et estimation du linéaire de routes concernées

En analysant la mise en œuvre du relèvement à 90 km/h selon la typologie détaillée établie par le Cerema¹, les routes limitées à 90km/h représentent désormais :

- 53 % du linéaire de RD de l'ensemble des départements de montagne
- 14 % du linéaire de RD de l'ensemble des départements monopolarisés (un pôle urbain)
- 11 % du linéaire de RD de l'ensemble des départements ruraux peu denses
- 4 % du linéaire de RD de l'ensemble des départements multipolarisés (plusieurs pôles urbains)
- 1 % du linéaire de RD de l'ensemble des départements méditerranéens.

9 des 13 départements de montagne, 20 des 30 départements ruraux peu denses, 6 des 14 départements monopolarisés, et 9 des 20 départements multipolarisés ont pris des arrêtés pour relever la VMA à 90km/h. Les départements fortement urbanisés n'ont pris aucun arrêté relevant la VMA à 90km/h.

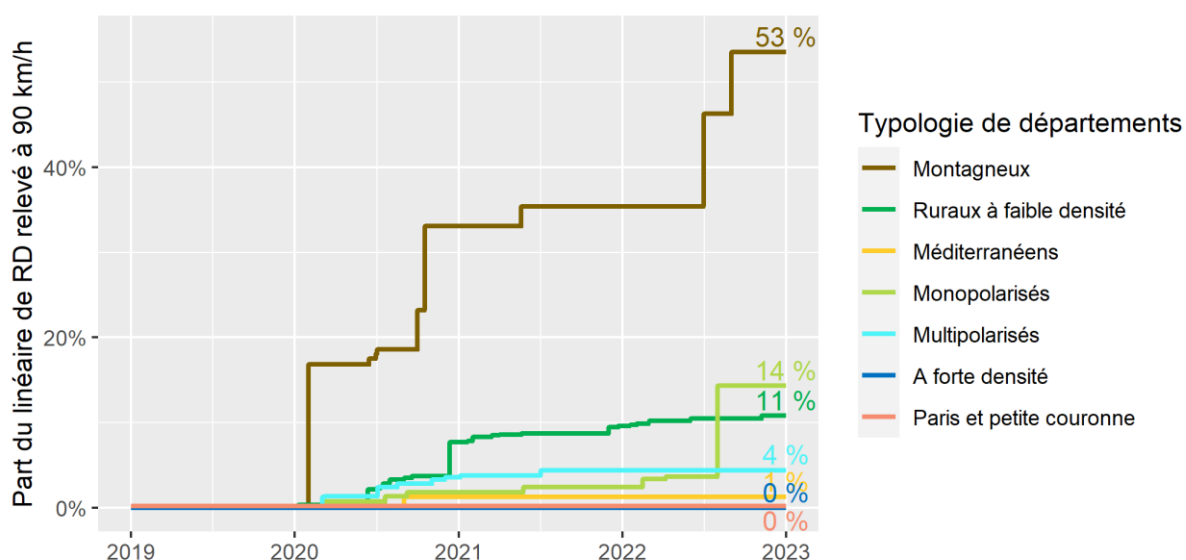


Figure 6 : Évolution de la proportion du linéaire de RD relevé à 90 km/h selon la typologie de départements

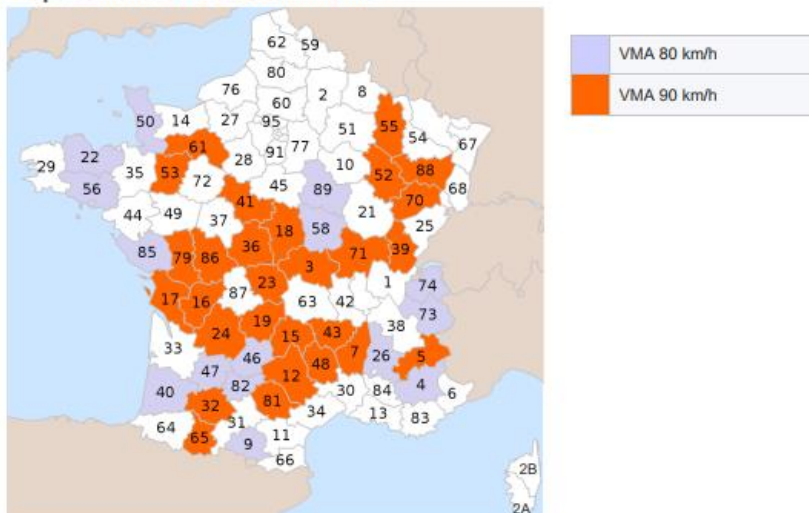
En regroupant les départements en trois catégories différentes (voir Annexe 1), nous pouvons poursuivre l'analyse en distinguant :

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

On observe qu'à fin 2022, les deux-tiers des départements à ruralité dominante ont relevé la VMA à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau. Cette mesure a également été mise en œuvre dans 37 % des départements avec pôles urbains alors qu'aucun département très urbain n'a recouru à cette possibilité.

¹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/construction-typologie-departements-france-metropolitaine-et-Annexe-1>

Départements à ruralité dominante



Départements avec pôles urbains



Départements très urbains

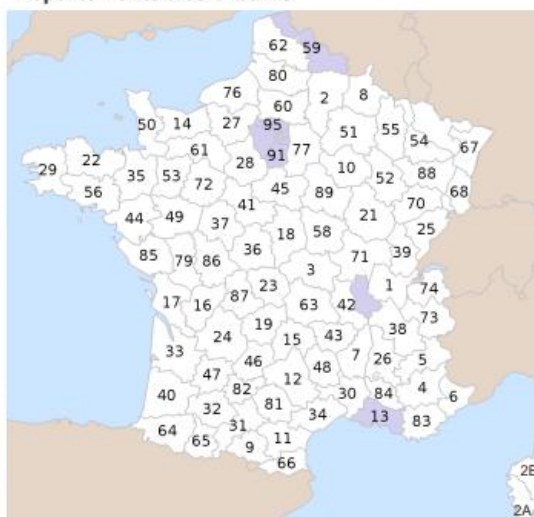


Figure 7 : Carte de répartition des décisions de VMA, par type de départements (rural, urbain, très urbain)

Les routes limitées à 90 km/h représentent désormais :

- 22 % du linéaire de l'ensemble des départements ruraux
- 14 % du linéaire de l'ensemble des départements urbains.

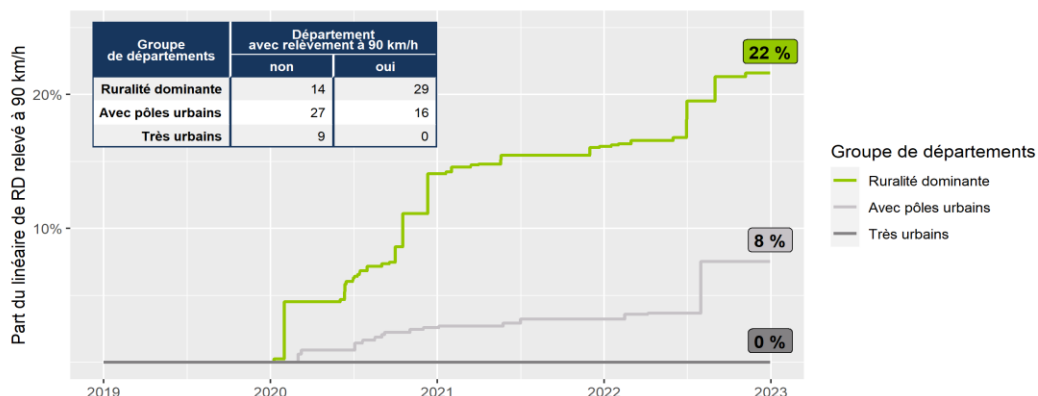


Figure 8 : Évolution de la proportion du linéaire de RD relevé à 90 km/h par groupe de départements

I.3 Les routes avec une VMA à 90km/h dans les départements ayant opté pour le relèvement

Le présent chapitre s'intéresse uniquement aux départements ayant relevé la VMA à 90 km/h, et à la part de réseau relevée à 90 km/h au sein de ces départements.

L'agrégation des données individuelles par famille de départements, selon la typologie établie par le Cerema, met en lumière d'importantes disparités (Figure 9) sur la part de réseau relevé à 90 km/h. En effet, à la fin de l'année 2022, les conseils départementaux de montagne ont plus souvent relevé la VMA sur une forte partie du réseau que les autres départements.

La part de routes dont la VMA a été relevée à 90km/h est de :

- 72 % dans les départements montagneux
- 33 % dans les départements monopolarisés (un pôle urbain)
- 16 % dans les départements ruraux à faible densité
- 9 % dans les départements multipolarisés (plusieurs pôles urbains)
- 7 % dans les départements méditerranéens.

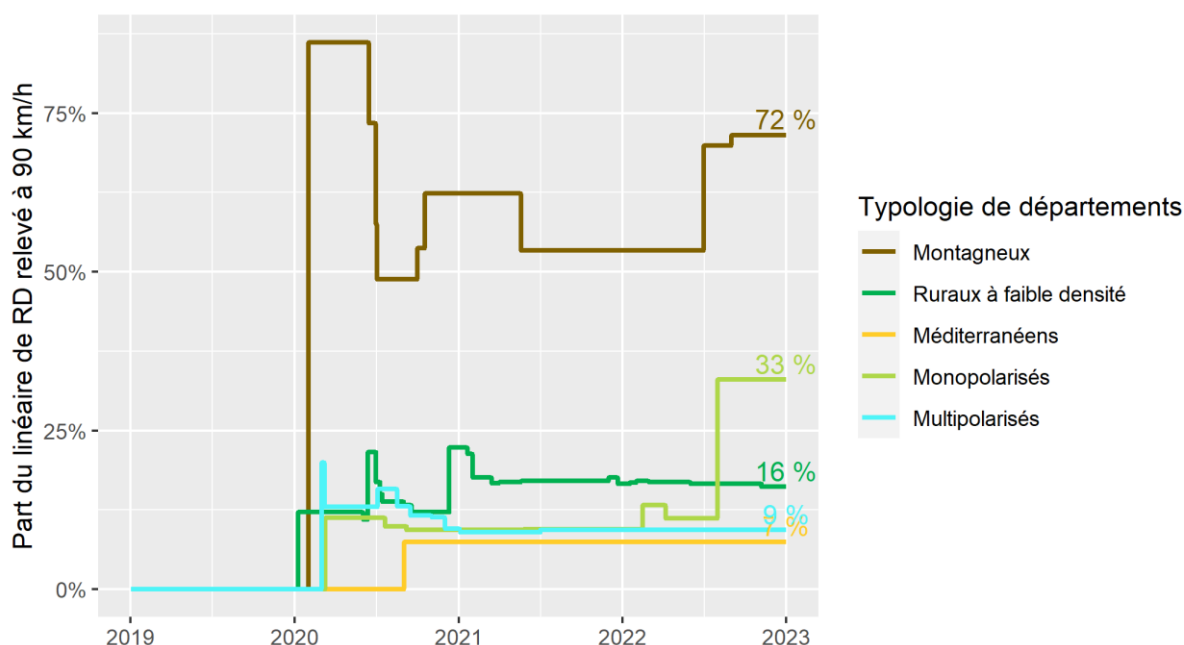


Figure 9 : Évolution de la proportion du linéaire de RD relevé à 90 km/h par typologie de départements pour les départements ayant relevé la VMA à 90 km/h

En utilisant la typologie simplifiée (Figure 10), la part de routes dont la VMA a été relevée à 90 km/h est de :

- 31 % dans les départements à ruralité dominante ayant relevé la VMA à 90 km/h
- 18 % dans les départements avec pôles urbains ayant relevé la VMA à 90 km/h.

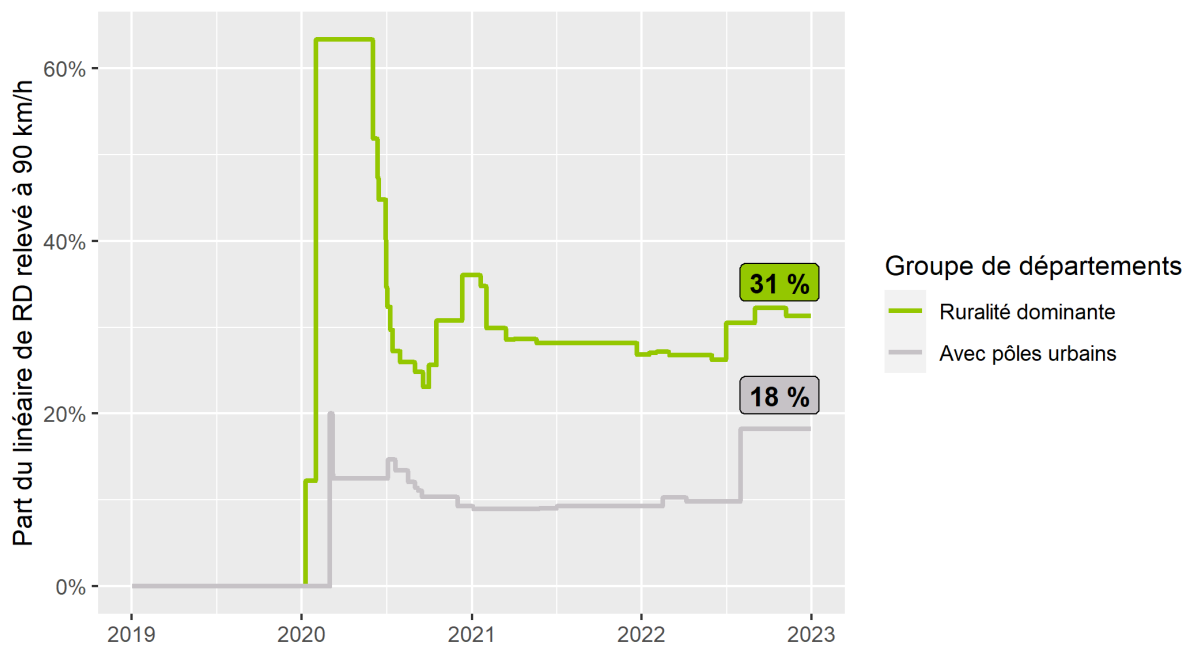


Figure 10 : Évolution de la proportion du linéaire de RD relevé à 90 km/h par groupe des départements ayant relevé la VMA à 90 km/h

Seuls les départements montagneux présentent globalement plus de la moitié de leur linéaire de routes départementales avec une VMA relevée à 90 km/h.

Même si le relèvement concerne près de la moitié des départements de France métropolitaine, peu de départements ont relevé la VMA sur plus de la moitié de leur réseau routier.

1.4 Périmètre d'étude de l'accidentalité – les routes hors agglomération

Les mesures d'abaissement généralisé de la VMA à 80 km/h au 1^{er} juillet 2018, d'une part, et la possibilité de relever la VMA à 90 km/h à partir de 2020², d'autre part, concernent le réseau routier bidirectionnel hors agglomération. Cependant, comme lors des études précédentes sur les changements de VMA, l'étude de l'accidentalité d'après le fichier BAAC sera réalisée sur les accidents intervenant sur routes identifiées comme hors agglomération (en-dehors des panneaux d'agglomération), et non autoroutières. Le périmètre inclut donc :

- les 2x2 voies non autoroutières, dont la VMA est en général supérieure à 90 km/h ;
- les routes départementales mais aussi les routes nationales et voies gérées par les métropoles urbaines, afin de ne pas être impacté par les transferts de gestion opérés ces dernières années.

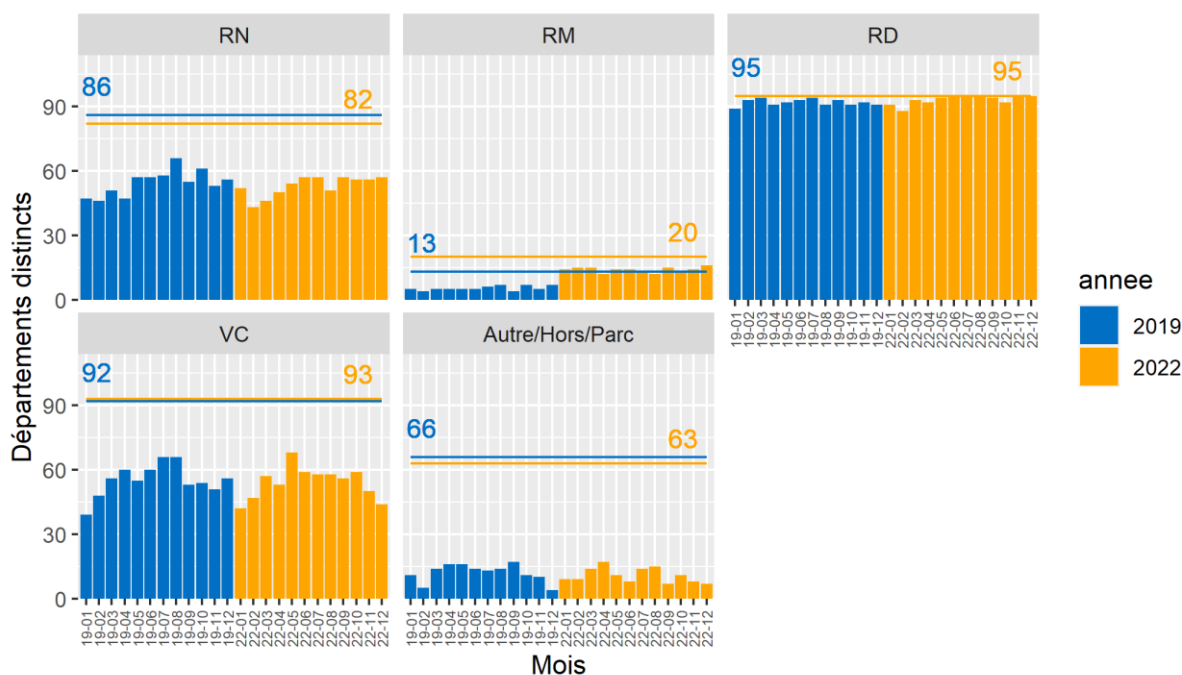
Les résultats de l'accidentalité par gestionnaire de voirie présentés en Figure 11 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** permettent de comprendre la difficulté. Il est observé une augmentation significative du nombre de départements pour lesquels au moins un accident corporel a été signalé sur les routes métropolitaines (RM) entre 2019 et 2022. Cela est notable malgré le fait que toutes les métropoles existantes en 2022 aient été créées avant le 1^{er} janvier 2019.

Plusieurs éléments peuvent expliquer cette constatation :

- le temps nécessaire à la mise en œuvre effective du transfert de certaines routes nationales, départementales, communales voire autoroutières aux métropoles (entre la décision législative et sa mise en œuvre pratique) ;
- le délai de porter à connaissance de ce changement de statut vers les forces de de l'ordre en charge du remplissage des fiches BAAC ;
- le délai d'intégration des modifications de gestionnaires dans la cartographie des systèmes d'information de l'IGN, des forces de l'ordre, de l'ONISR.

Par conséquent, dans le contexte de cette étude, les variations d'accidentalité constatées entre 2019 et 2022 ne seront pas examinées par gestionnaire de réseau, en raison de l'évolution des périmètres imputés à chaque type de gestionnaire entre 2019 et 2022.

² Possibilité offerte par l'article 15 bis B de la loi d'orientation des mobilités, dite loi LOM, promulguée le 23 décembre 2019.



Clé de lecture : Les barres verticales de cette figure représentent, pour chaque catégorie administrative de routes hors agglomération (hors autoroute), le nombre de départements distincts pour lesquels au moins un accident corporel a été saisi par les forces de l'ordre au cours des mois des années 2019 et 2022. De manière similaire les lignes continues horizontales représentent le nombre de départements distincts pour lesquels au moins un accident corporel a été saisi par les forces de l'ordre au cours des années 2019 et 2022.

Figure 11 : Nombre de départements distincts avec au moins un accident corporel par mois en 2019 (bleu) et en 2022 (jaune) selon le gestionnaire de réseau routier

1.5 Périmètre d'étude – groupes de départements

La méthode retenue pour comparer l'accidentalité entre 2019 et 2022 entre départements ayant relevé leur VMA à 90 km/h (**Groupe 90**) et ceux restés à 80 km/h (**Groupe 80**) s'appuie sur les distinctions et définitions suivantes³ :

- les départements qui ont relevé sur tout ou partie de leur réseau la VMA à 90 km/h avant le 01/01/2022 appartiennent au **Groupe 90** pour la totalité de 2019 et 2022.
- les départements qui n'ont pas pris de décision de relèvement à la VMA à 90 km/h au 31/12/2022 appartiennent au **Groupe 80** pour la totalité de 2019 et 2022.
- les départements qui ont relevé pour la première fois la VMA dans le courant de l'année 2022 appartiennent au **Groupe 80 avant la date de relèvement** de la VMA puis au **Groupe 90 à partir de cette date**. L'accidentalité entre le 1^{er} janvier 2022 et la date de relèvement est comptabilisée dans le Groupe 80 et dans le Groupe 90, au-delà pour l'année 2022. Les mêmes périodes sont utilisées pour déterminer l'accidentalité de l'année 2019 associée à chaque groupe.

³ Cette méthode comporte certains biais relatifs à la saisonnalité de l'accidentalité. La prise en considération de périodes d'observations plus longues permet habituellement de s'en affranchir mais dans le cas présent cela n'est pas possible. Pour la période « avant », l'année 2019 est la seule année complète avec une VMA 80 km/h. Pour la période « après », l'échelonnement des décisions sur les années 2020, 2021 et 2022, qui plus est sur des années à l'accidentalité atypique du fait des restrictions de circulations liées à la gestion de la pandémie de COVID-19 (2020 et 2021), conduit aussi à ne retenir que l'année 2022.

II Description de l'accidentalité 2019 et 2022 sur les réseaux routiers et selon les départements

A retenir :

- Les routes départementales à 80 km/h et 90 km/h enregistrent l'essentiel de la mortalité routière des routes hors agglomération hors autoroutes. La mortalité sur le groupe 80 a diminué fortement entre 2019 et 2022 sur les routes à 80 km/h alors qu'elle est restée stable sur les routes à 80 ou 90 km/h du groupe 90.
- Les variations statistiques d'une année sur l'autre de la mortalité routière au niveau départemental ne permettent pas d'identifier des tendances au niveau local et impose d'analyser en regroupant les départements (chapitre III).

II.1 Les décès enregistrés dans le fichier BAAC selon les gestionnaires de voirie et la VMA en 2019 et 2022

La Figure 12 présente la répartition des accidents en fonction de la catégorie administrative de la route principale et par groupe de départements ayant relevé, ou non, la VMA à 90 km/h d'après les informations enregistrées dans le fichier BAAC par les forces de l'ordre. L'interprétation des résultats reste délicate en raison des transferts de route entre gestionnaires évoqués précédemment. On observe toutefois que les RD comportent l'essentiel des accidents mortels des routes hors agglomération hors autoroutes, sur des VMA à 80 ou 90 km/h. On repère les tués sur routes à 110 km/h et même sur routes à 90 km/h au sein du groupe 80 (sections à 3 voies, voire des 4 voies à VMA réduite). On note que pour le groupe 80, le nombre de tués sur une RD de VMA 80 a sensiblement baissé (de 730 à 630), alors que sur le groupe 90, le nombre de tués sur les routes de VMA 80 ou 90 est stable (de 538 à 536).

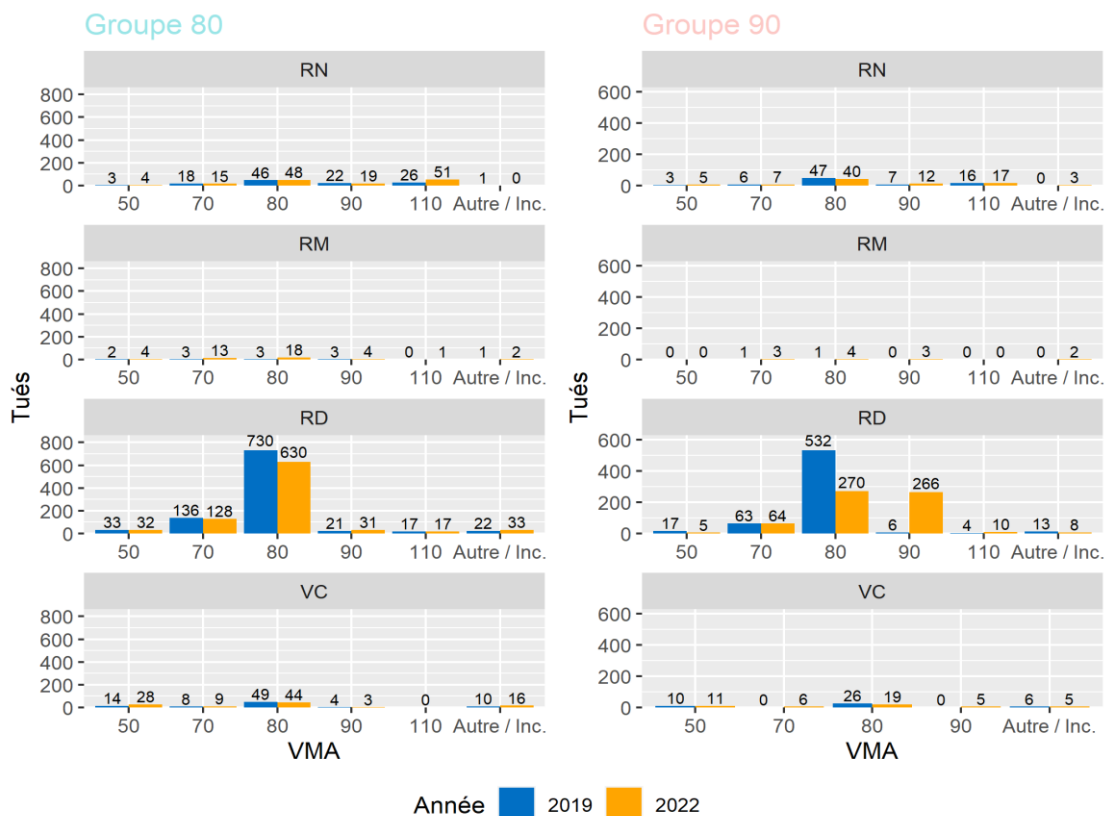


Figure 12 : Décès selon la VMA et le gestionnaire de routes en 2019 et 2022 pour les Groupes 80 et 90

II.2 Évolution de la mortalité par départements

Entre 2019 et 2022, 45 % des départements du Groupe 80 ont vu leur mortalité routière s'accroître. Cette proportion augmente à 53 % pour ceux du Groupe 90. Quel que soit le groupe considéré, certains départements affichent un taux de variation - à la baisse ou à la hausse - très important (voir Figures 13 et 14). Il convient néanmoins de garder à l'esprit que les nombres de tués par département sont relativement petits et soumis à des aléas statistiques.

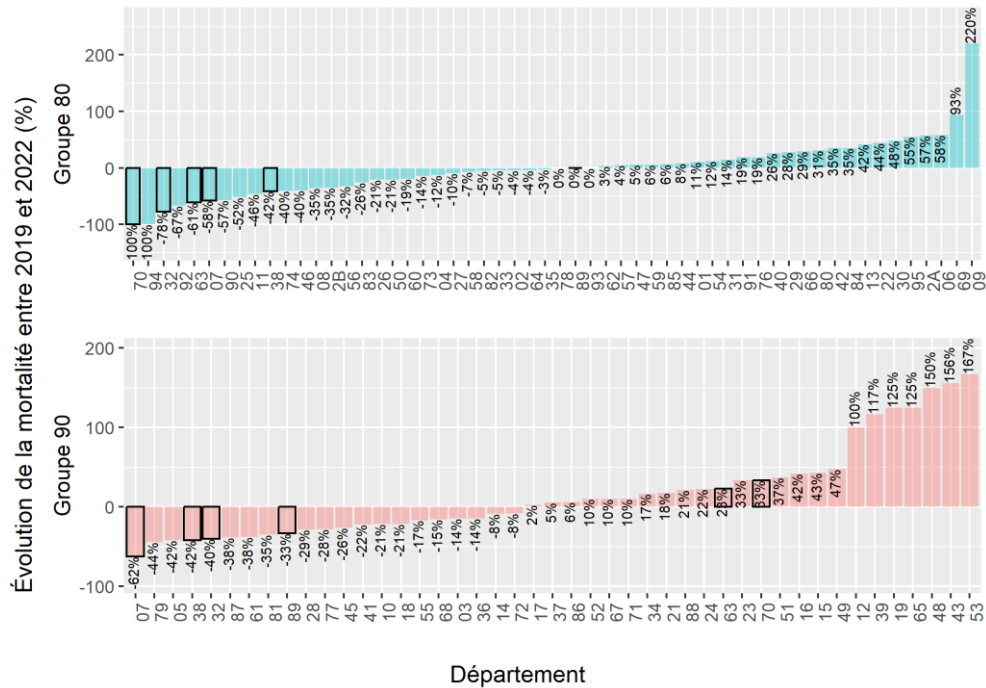


Figure 13 : Évolution relative 2019-2022 de la mortalité routière sur les routes hors agglomération hors autoroute par département selon leur groupe

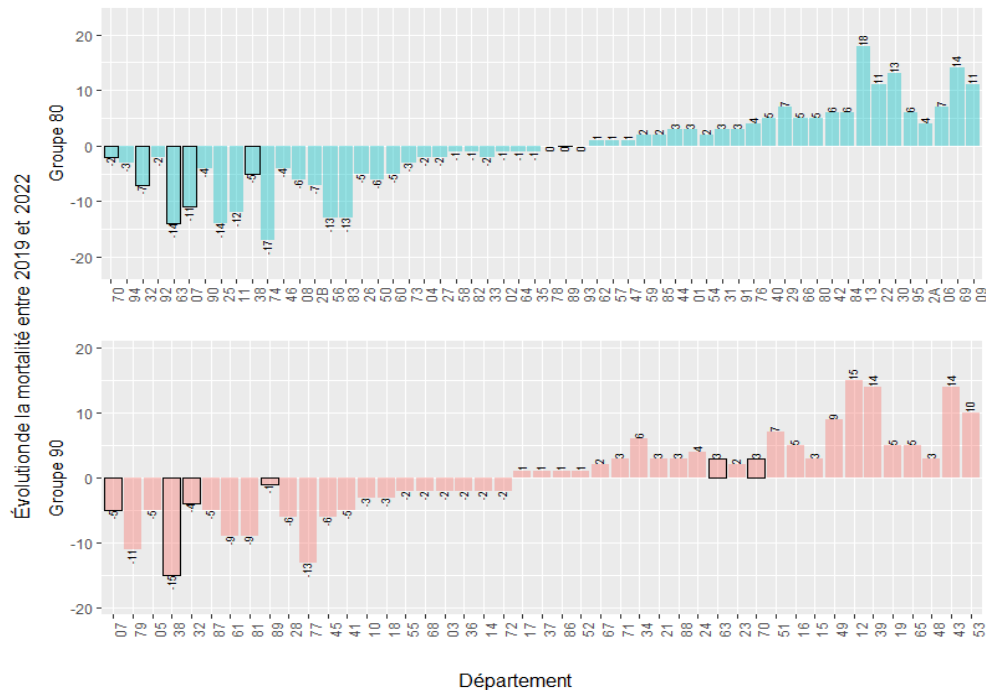


Figure 14 : Différence 2019-2022 en nombre de décès sur les routes hors agglomération hors autoroute par département selon leur groupe

NB : les barres bordées de noir indiquent les départements appartenant à la fois au Groupe 80 et au Groupe 90.

II.3 Évolution de la mortalité en fonction de la part de réseau RD relevé à 90 km/h

L'étude de l'accidentalité entre 2019 et 2022 en tenant compte à la fois du relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) à 90 km/h et de la proportion du réseau départemental (RD) relevé ne révèle pas de tendance claire (Figure 15).

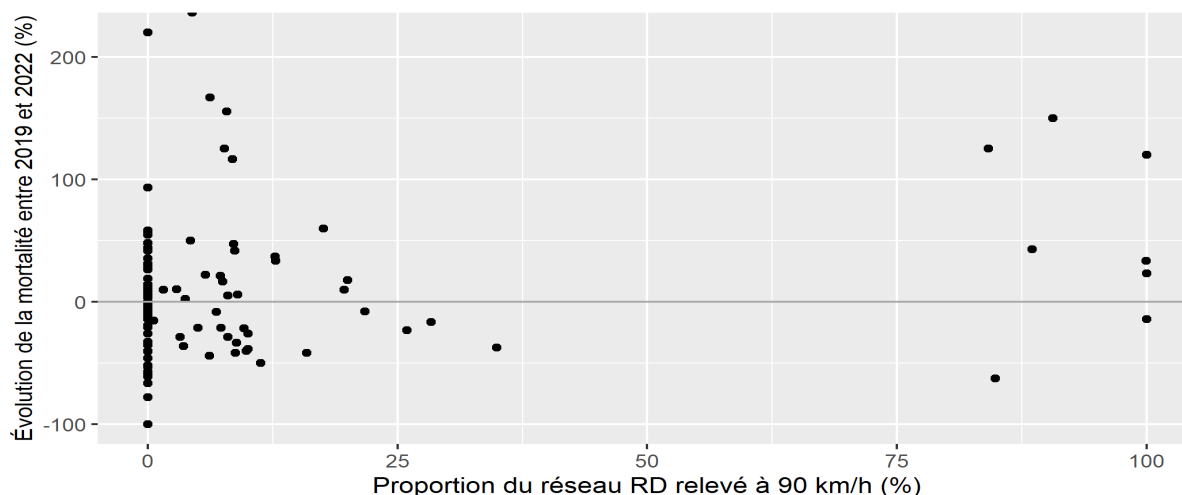
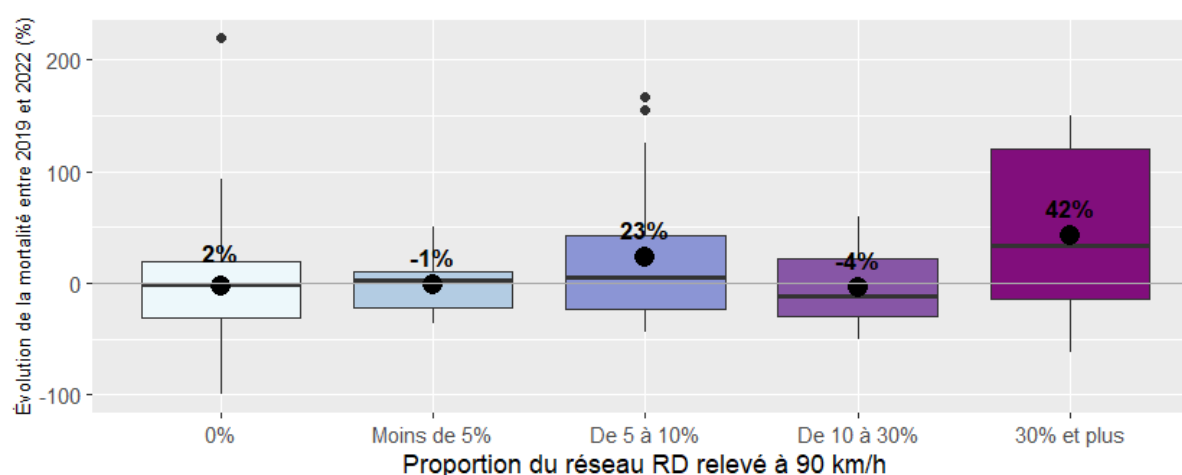


Figure 15 : Évolution relative de la mortalité routière sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon la proportion du réseau RD relevé à 90 km/h

Cependant, en considérant différentes classes de la part de réseau RD relevé à 90 km/h (Figure 16), une tendance semble se dessiner : les départements ayant étendu le relèvement de la VMA sur une part significative de leur réseau présentent, en moyenne, une dégradation importante de leur mortalité routière. Toutefois, elle varie considérablement d'un département à l'autre.



Clé de lecture : Les points noirs avec les pourcentages associés représentent la moyenne des évolutions de la mortalité.

Figure 16 : Évolution relative de la mortalité routière sur les routes hors agglomération hors autoroutes entre 2019 et 2022 par classes de part du réseau RD relevé à 90 km/h

NB : Les départements ayant un nombre de tués nul en 2019 sur la période considérée ne sont pas représentés ; leur évolution relative n'étant pas déterminable.

III Analyse des évolutions de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022

A retenir :

- En 2022, 1 934 décès ont été enregistrés sur les routes hors agglomération hors autoroute : 1 160 décès sur le Groupe 80 (-1,8 % par rapport à 2019) et 774 sur le Groupe 90 (+1,4 % par rapport à 2019) ;
- Entre 2019 et 2022, globalement la mortalité en VT a baissé alors qu'elle a augmenté pour tous les autres modes de déplacement. Mais les évolutions sont différentes selon les groupes de départements.
- Le nombre de décès en VT a baissé de -14 % sur le Groupe 80 et -6 % sur le Groupe 90. La tendance des départements du Groupe 80 appliqués aux départements de même nature du Groupe 90 conduit à estimer une surmortalité de 71 occupants de voiture sur le Groupe 90 en 2022.
- Le nombre de décès en modes doux a plus augmenté sur le Groupe 90 (+45 %) que sur le Groupe 80 des départements de même nature (+39 %).
- La surmortalité estimée pour les départements du Groupe 90 est de 83 décès. Elle s'élève notamment à 71 décès supplémentaires pour les occupants de VT.

III.1 Mortalité routière selon le mode de déplacement sur les routes hors agglomération hors autoroute

La mortalité (voir Tableau 1) diminue très légèrement sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 (-0,5 % soit 10 vies épargnées).

	Tués	Mode de déplacement							
		Piéton	Vélo	EDPm	2RM	VT	VU	PL	Autre
2019	1944	98	94	1	426	1205	69	14	37
2022	1934	128	135	9	438	1074	73	30	47
2022-2019	-10	30	41	8	12	-131	4	16	10
Évolution	-0,5%	31%	44%	+8 tués	2,8%	-11%	6%	114%	27%

Tableau 1 : Évolution de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon la catégorie d'usagers

Les occupants de VT apparaissent comme les uniques bénéficiaires de cette amélioration (- 11 %) alors que la mortalité des autres modes de déplacement progresse sur cette période dans des proportions parfois importantes :

- 91 usagers vulnérables (piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPm et usagers 2RM) de plus qu'en 2019 sont décédés sur ce réseau, soit une augmentation de +15 %, avec un accroissement particulièrement prononcé de la mortalité des usagers des modes doux (piétons, cyclistes et utilisateurs d'EDPm). Leur mortalité a ainsi bondi de +41 % (+79 tués) entre 2019 et 2022 ;
- La mortalité des occupants de PL a plus que doublé (+16 tués) entre ces deux périodes mais l'enjeu en termes d'accidentalité est plus modeste.

La mortalité globale connaît des évolutions contrastées selon le degré d'urbanité des départements (cf. Figure 17 et Tableau 2) :

- Elle a enregistré un recul dans les départements à ruralité dominante (-1 %) et dans ceux dotés de pôles urbains (-4 %). Ce déclin s'explique par une nette diminution de la mortalité des occupants de VT (respectivement -12 % et -14 %). Cependant, pour les autres catégories d'usagers, à l'exception des conducteurs de 2RM dans les départements avec pôles urbains, une augmentation de la mortalité est constatée.
- Elle s'est fortement dégradée dans les départements très urbains (+26 %) avec une accentuation qui n'épargne aucun mode de déplacement.

Les changements de mobilité post-pandémie expliquent vraisemblablement une partie des tendances observées avec un accroissement des modes de déplacement doux tels que le vélo et une évolution différenciée des mobilités selon les territoires.

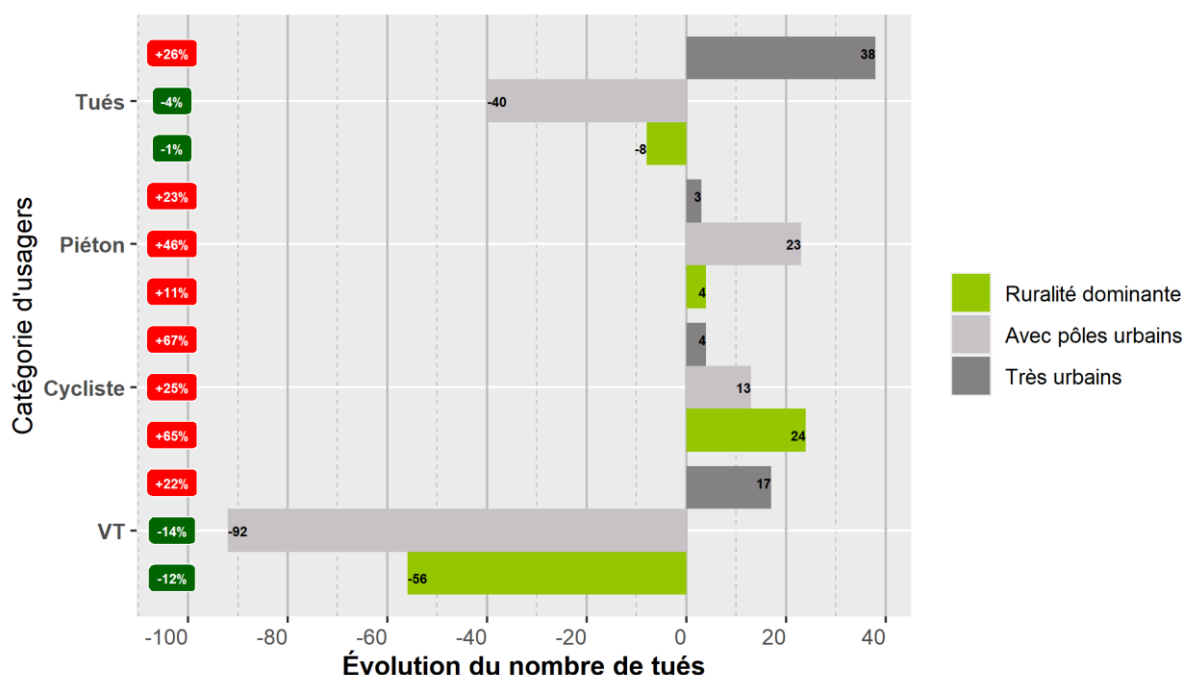


Figure 17 : Évolution de la mortalité par catégorie d'usager sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon le degré d'urbanité des départements

Catégorie d'usagers	Mortalité								
	Ruralité dominante			Avec pôles urbains			Très urbains		
	2019	2022	Évol.	2019	2022	Évol.	2019	2022	Évol.
Ensemble	768	760	-1%	1 031	991	-4%	145	183	26%
Piéton	35	39	11%	50	73	46%	13	16	23%
Cycliste	37	61	65%	51	64	25%	6	10	67%
EDPm	0	0	-	0	7	na	1	2	100%
2RM	171	176	3%	215	212	-1%	40	50	25%
VT	479	423	-12%	650	558	-14%	76	93	22%
VU	28	29	4%	35	38	9%	6	6	0%

Tableau 2 : Évolution de la mortalité par catégorie d'usager sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon le degré d'urbanité des départements

III.2 Comparaison globale entre Groupe 80 et Groupe 90

La Figure 18 et les Tableaux 3 et 4 présentent les évolutions de l'accidentalité observées pour chaque groupe de départements au regard de leur politique globale de relèvement de la VMA.

La mortalité s'est réduite légèrement pour le Groupe 80 (- 1,8 %) et a augmenté faiblement pour le Groupe 90 (+ 1,4 %). Cependant, on observe des différences importantes d'évolution sur les occupants de véhicules de tourisme : leur mortalité baisse plus fortement dans le Groupe 80 (- 14 %) que dans le Groupe 90 (- 6 %).

La dégradation observée sur la mortalité des usagers vulnérables est plus importante pour le Groupe 90 (+ 17 %) que pour le Groupe 80 (+ 13 %). Parmi ces usagers vulnérables, les usagers des modes doux connaissent une augmentation importante mais légèrement plus modérée pour le Groupe 80 (+ 39 %) que pour le Groupe 90 (+ 45 %).

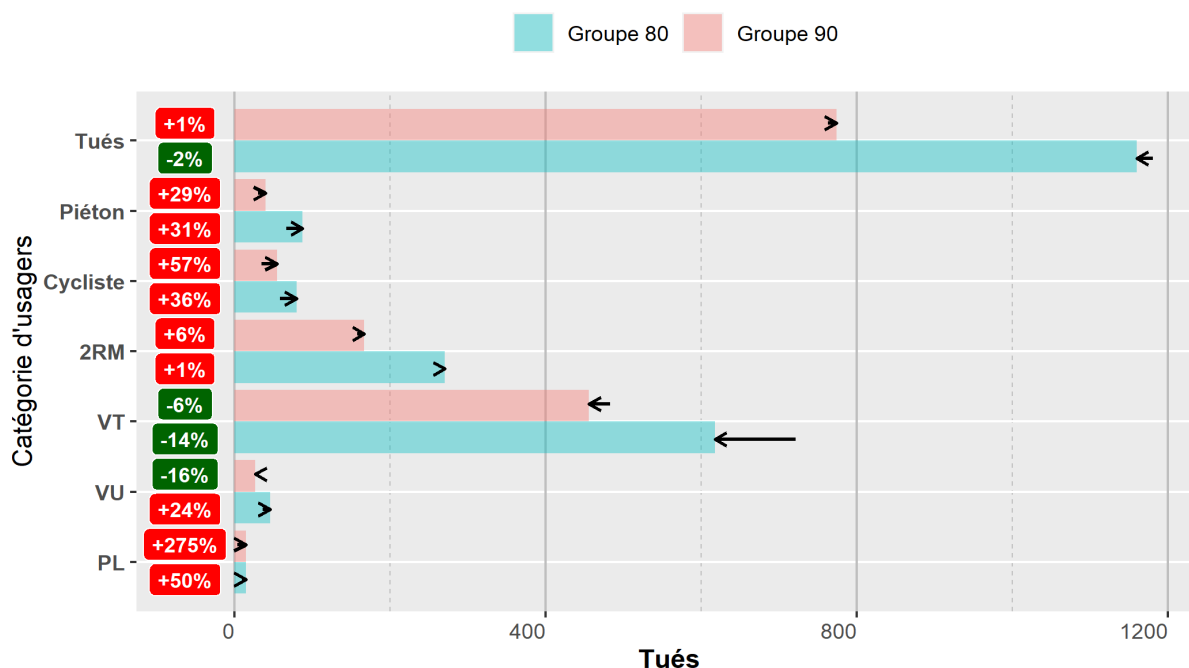


Figure 18 : Évolution relative de la mortalité routière sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 (départ des flèches) et 2022 (pointe des flèches) par type d'usagers du Groupe 80 et Groupe 90

Groupe 80	Tués	Mode de déplacement							
		Piéton	Vélo	EDPm	2RM	VT	VU	PL	Autre
2019	1181	67	59	1	268	722	37	10	17
2022	1160	88	80	8	271	618	46	15	34
2022-2019	-21	21	21	7	3	-104	9	5	17
Évolution	-1,8%	31%	36%	+7 tues	1,1%	-14%	24%	50%	100%

Tableau 3 : Évolution de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon le mode de déplacement pour le Groupe 80

Groupe 90	Tués	Mode de déplacement							
		Piéton	Vélo	EDPm	2RM	VT	VU	PL	Autre
2019	763	31	35	0	158	483	32	4	20
2022	774	40	55	1	167	456	27	15	13
2022-2019	11	9	20	1	9	-27	-5	11	-7
Évolution	1,4%	29%	57%	na	5,7%	-5,6%	-16%	275%	-35%

Tableau 4 : Évolution de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroute entre 2019 et 2022 selon le mode de déplacement pour le Groupe 90

III.3 Comparaison selon le relèvement de la VMA à 90 km/h et la typologie de départements (3 zones)

Cette section compare la mortalité pour l'année 2022 à celle de 2019 sur les routes hors agglomération hors autoroute par catégorie d'usagers selon le zonage des départements par degré d'urbanité et selon leur appartenance au Groupe 80 ou Groupe 90.

Pour les départements à **ruralité dominante** (Figure 19), la mortalité augmente de + 8 % pour le Groupe 90 alors qu'elle diminue de - 12 % pour le Groupe 80. Cet écart provient, d'une part, d'un fort accroissement de la mortalité cycliste du Groupe 90 (+23 tués) et, d'autre part, d'un retrait nettement moins marqué de celle des occupants de VT (- 5 tués vs. - 51 tués pour le Groupe 80). Au sein de ces départements, les départements montagneux du Groupe 90 se démarquent par un fort accroissement de la mortalité des occupants de VT (+22 tués) et les départements ruraux à faible densité du Groupe 90 par une augmentation importante du nombre de cyclistes tués (+18 tués).

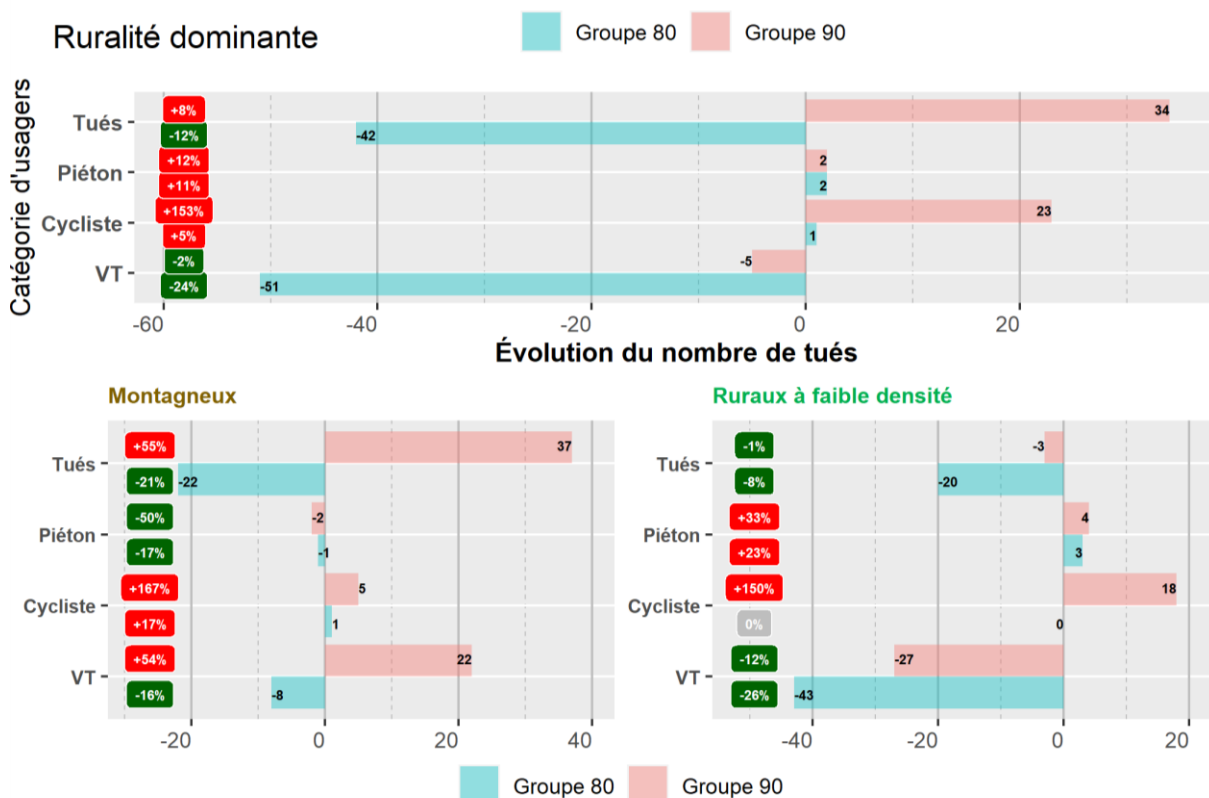


Figure 19 : Évolution de la mortalité entre 2019 et 2022 pour les départements à ruralité dominante

Si la mortalité selon le mode de déplacement avait évolué dans les départements du Groupe 90 selon les mêmes tendances que celles observées pour chaque mode dans les départements du Groupe 80, 83 vies auraient pu être épargnées, dont 57 occupants de VT et 22 cyclistes (Tableau 5).

Catégorie d'utilisateur	Mortalité Groupe 80			Mortalité Groupe 90			Groupe 90 évoluant comme Groupe 80	
	2019	2022	Évol.	2019	2022	Évol.	Simulé	Écart
Ensemble	365	323	-12 %	403	437	8 %		-83
Piéton	19	21	11 %	16	18	12 %	18	0
Cycliste	22	23	5 %	15	38	153 %	16	-22
EDPm	0	0	-	0	0	-		
2RM	91	86	-5 %	80	90	12 %	76	-14
VT	217	166	-24 %	262	257	-2 %	200	-57
VU	9	11	22 %	19	18	-5 %	23	5
PL	1	4	300 %	3	7	133 %	12	5

Tableau 5 : Évolution de la mortalité pour les départements à Ruralité dominante entre 2019 et 2022

Les départements **avec pôles urbains** (Figure 20) présentent une légère amélioration de la mortalité routière tant pour le Groupe 90 (-6 %) que pour le Groupe 80 (-3 %). Il s'agit de départements pour lesquels la mortalité piétonne se dégrade fortement entre les deux périodes (+23 tués) et dans lesquels la mortalité cycliste augmente pour le Groupe 80 (+16 tués) alors qu'elle diminue pour le Groupe 90 (-3 tués).

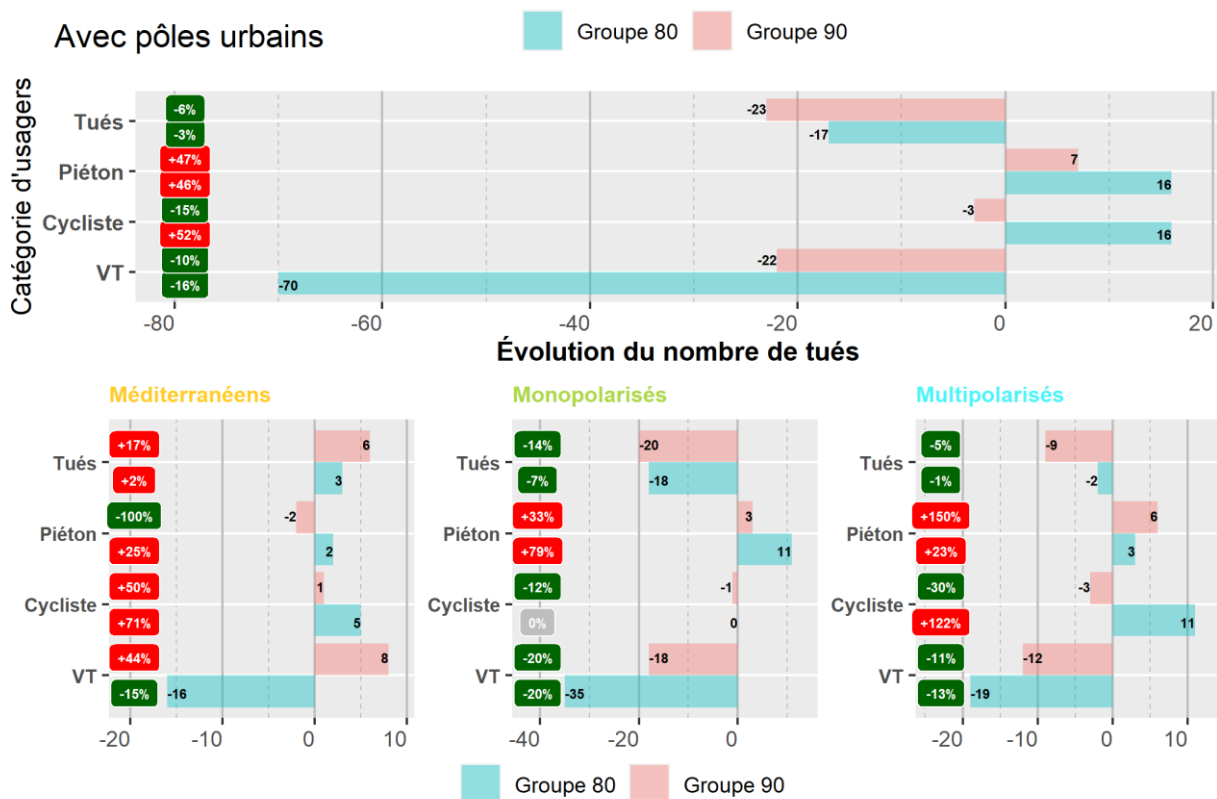


Figure 20 : Évolution de la mortalité entre 2019 et 2022 pour les départements avec pôles urbains

Si la mortalité selon le mode de déplacement avait évolué dans les départements du Groupe 90 selon les mêmes tendances que celles observées pour chaque mode dans le Groupe 80, le résultat global aurait été équivalent, l'augmentation estimée du nombre de décès chez les cyclistes étant compensée par les gains de vie chez les occupants de VT (Tableau 6). Il semble que le télétravail⁴ s'est plus souvent développé dans les départements urbains que dans ceux à ruralité dominante, introduisant plus de déplacements⁵ de proximité et de loisirs (facilitant les modes doux) et moins de déplacements domicile-travail (souvent réalisés en voiture).

Catégorie d'utilisateur	Mortalité Groupe 80			Mortalité Groupe 90			Groupe 90 évoluant comme Groupe 80	
	2019	2022	Évol.	2019	2022	Évol.	Simulé	Écart
Ensemble	671	654	-3 %	360	337	-6 %		0
Piéton	35	51	46 %	15	22	47 %	22	0
Cycliste	31	47	52 %	20	17	-15 %	30	13
EDPm	0	6	na	0	1	na		
2RM	137	135	-1 %	78	77	-1 %	77	0
VT	429	359	-16 %	221	199	-10 %	185	-14
VU	22	29	32 %	13	9	-31 %	17	8
PL	9	8	-11 %	1	8	700 %	1	-7

Tableau 6 : Évolution de la mortalité pour les départements avec pôles urbains entre 2019 et 2022

En cumulant ces résultats avec ceux des départements à ruralité dominante, la surmortalité attribuée au Groupe 90 est estimée à 83 usagers. Elle est de 71 victimes pour les seuls occupants de VT.

⁴ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6209490>

⁵ <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/3776-caracterisation-des-effets-rebond-induits-par-le-teletravail.html>

III.4 Comparaison selon le relèvement de la VMA à 90 km/h et la typologie de départements (7 zones)

Les départements montagneux et ruraux à faible densité, qui ont relevé la VMA sur des parts importantes de réseau, sont ceux qui contribuent le plus fortement à la surmortalité.

Typologie	Mode de déplacement	Groupe 80			Groupe 90			Groupe 90 évoluant comme Groupe 80	
		2019	2022	Évol.	2019	2022	Évol.	Simulé	Écart
Montagneux	Ensemble	103	81	-21 %	67	104	55 %		-51
	Piéton	6	5	-17 %	4	2	-50 %	3	1
	Cycliste	6	7	17 %	3	8	167 %	4	-4
	EDPm	0	0	.	0	0	.	.	.
	2RM	38	25	-34 %	15	27	80 %	10	-17
	VT	50	42	-16 %	41	63	54 %	34	-29
	VU	1	0	-100 %	1	2	100 %	0	-2
PL	0	0	.	0	1	Inf	.	.	
Ruraux à faible densité	Ensemble	262	242	-8 %	336	333	-1 %		-21
	Piéton	13	16	23 %	12	16	33 %	15	-1
	Cycliste	16	16	0 %	12	30	150 %	12	-18
	EDPm	0	0	.	0	0	.	.	.
	2RM	53	61	15 %	65	63	-3 %	75	12
	VT	167	124	-26 %	221	194	-12 %	164	-30
	VU	8	11	38 %	18	16	-11 %	25	9
PL	1	4	300 %	3	6	100 %	12	6	
Méditerranéens	Ensemble	176	179	2 %	36	42	17 %		-8
	Piéton	8	10	25 %	2	0	-100 %	2	2
	Cycliste	7	12	71 %	2	3	50 %	3	0
	EDPm	0	4	na	0	0	.	.	.
	2RM	44	51	16 %	10	13	30 %	12	-1
	VT	107	91	-15 %	18	26	44 %	15	-11
	VU	8	7	-12 %	2	0	-100 %	2	2
PL	1	0	-100 %	0	0	.	0	0	
Monopolarisés	Ensemble	266	248	-7 %	147	127	-14 %		2
	Piéton	14	25	79 %	9	12	33 %	16	4
	Cycliste	15	15	0 %	8	7	-12 %	8	1
	EDPm	0	2	na	0	0	.	.	.
	2RM	47	41	-13 %	28	30	7 %	24	-6
	VT	175	140	-20 %	92	74	-20 %	74	0
	VU	9	11	22 %	6	2	-67 %	7	5
PL	5	6	20 %	0	2	Inf	0	-2	
Multipolarisés	Ensemble	229	227	-1 %	177	168	-5 %		9
	Piéton	13	16	23 %	4	10	150 %	5	-5
	Cycliste	9	20	122 %	10	7	-30 %	22	15
	EDPm	0	0	.	0	1	Inf	.	.
	2RM	46	43	-7 %	40	34	-15 %	37	3
	VT	147	128	-13 %	111	99	-11 %	97	-2
	VU	5	11	120 %	5	7	40 %	11	4
PL	3	2	-33 %	1	6	500 %	1	-5	
A forte densité	Ensemble	138	181	31 %	.	.	.	.	.
	Piéton	12	15	25 %	.	.	.	.	.
	Cycliste	6	10	67 %	.	.	.	.	.
	EDPm	0	2	na	.	.	.	.	.
	2RM	39	49	26 %	.	.	.	.	.
	VT	73	93	27 %	.	.	.	.	.
	VU	5	6	20 %	.	.	.	.	.
PL	0	3	na	.	.	.	.	.
Paris et petite couronne	Ensemble	7	2	-71 %	.	.	.	.	.
	Piéton	1	1	0 %	.	.	.	.	.
	Cycliste	0	0	.	.	.	.	.	.
	EDPm	1	0	-100 %	.	.	.	.	.
	2RM	1	1	0 %	.	.	.	.	.
	VT	3	0	-100 %	.	.	.	.	.
	VU	1	0	-100 %	.	.	.	.	.
PL	0	0	.	.	.	.	.	.

Tableau 7 : Évolution de la mortalité par typologie de départements (Cerema) entre 2019 et 2022

Conclusion

La mortalité a diminué de -1,8 % pour les départements restés à 80 km/h alors qu'elle a augmenté de +1,4 % dans les départements ayant relevé la VMA. L'étude ne révèle pas de tendance nette entre l'évolution de la mortalité et la proportion de routes, ou de routes principales, relevées à 90 km/h.

Dans les départements **à ruralité dominante**, la mortalité augmente pour ceux ayant relevé la VMA en raison notamment d'une dégradation importante de la mortalité cycliste. Dans le même temps les départements restés à 80 km/h voient leur nombre de tués reculer et leur mortalité cycliste progresser modérément. Les départements montagneux du Groupe 90 se démarquent par un fort accroissement de la mortalité des occupants de VT.

Les départements **avec pôles urbains** présentent une amélioration de la mortalité routière légèrement plus importante pour les départements ayant relevé la VMA que pour ceux restés à 80 km/h. La mortalité piétonne s'y dégrade significativement alors que celle des cyclistes augmente dans les départements restés à 80 km/h et diminue dans les autres.

Les départements **très urbains sont** tous restés à 80 km/h.

Ces constats révèlent une réelle évolution de la structure de l'accidentalité par mode de déplacement impactée non seulement par le relèvement partiel des routes à 90 km/h, mais aussi par l'évolution différenciée des mobilités post-pandémie (développement des modes doux, développement du télétravail sur les déplacements) selon les caractéristiques socio-économiques et topologiques propres à chaque territoire.

L'étude des politiques territoriales de mobilité et l'évolution effective des mobilités personnelles est nécessaire pour infirmer/confirmer si les hypothèses formulées ci-dessous peuvent expliquer les différences observées.

- Il est possible que les départements restés à 80 km/h, moins axés sur la dépendance à la voiture, ont joué un rôle plus actif dans le développement des modes de déplacement doux et, de fait, connaissent une augmentation de l'accidentalité de ces modes.
- Les départements de montagne sont ceux qui auraient connu le moins de modification de leurs mobilités, car trop ardues pour les modes doux et avec peu de télétravail possible. Par conséquent, ils ont réagi de manière plus directe à l'impact du seul relèvement de la VMA.
- Il est envisageable que les départements ruraux peu denses aient connu une augmentation de l'utilisation des modes de déplacement doux rendue d'autant plus dangereuse que la VMA était relevée. Ce sont des départements sur lesquels il avait été observé que même les routes secondaires étaient propices aux vitesses élevées du fait de leur caractère rectiligne et plat.

Les hypothèses avancées plaident en faveur du renforcement de nos connaissances, encore imparfaites, en matière de mobilité⁶ (évolution de la pratique des modes doux, télétravail, politique locale de développement des modes doux). Ces connaissances sont à produire à une granularité suffisamment fine pour tenir compte de la diversité des territoires. Cela permettrait d'enrichir de manière significative les études en sécurité routière et ainsi aider à l'identification des leviers d'action les plus efficaces.

⁶ <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/ENPC-LVMT/haI-03697461v1>

Annexes

Annexe 1 Typologie des départements

Cerema

Afin de comparer les indicateurs entre départements aux caractéristiques socio-économiques et géographiques similaires, une typologie des départements⁷ a été créée et mise à jour par le Cerema en 2021. 7 groupes ont été constitués pour la France métropolitaine selon des critères socio-économiques proches pour les départements d'un même groupe, et éloignés des départements des autres groupes.

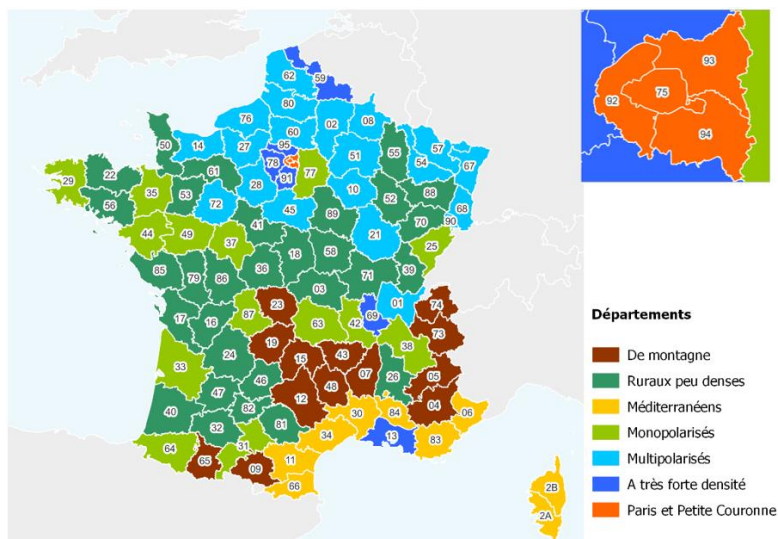


Figure 21 : Typologie Cerema pour les départements de France métropolitaine

ONISR (par regroupement de la typologie du Cerema)

Pour simplifier, les départements sont regroupés selon les trois catégories suivantes :

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

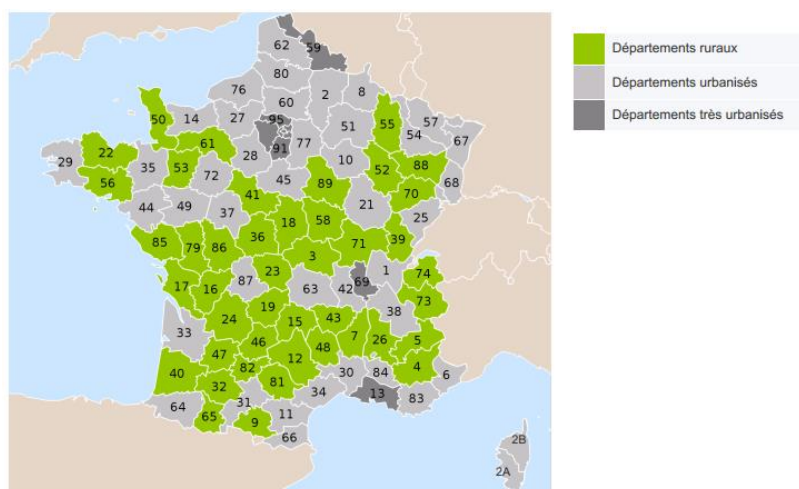


Figure 22 : Typologie ONISR pour les départements de France métropolitaine

⁷ Bilan de la sécurité routière en France 2021 (p.162-163)

Annexe 2 – Tableau d'indicateurs par département

Le tableau, ci-après, présente une partie des données utilisées pour l'étude. Chaque ligne correspond à un département selon son appartenance au Groupe 80 ou Groupe 90. En conséquence, les départements ayant, pour la première fois ou non, relevé la VMA à 90 km/h en 2022 apparaissent sur deux lignes. Les départements n'ayant pas relevé la VMA au 31 décembre 2022 apparaissent sur fond bleu. Les départements ayant relevé la VMA avant le 1er janvier 2022 apparaissent en rose clair. Les départements ayant relevé la VMA après le 1er janvier 2022 apparaissent en rose foncé.

Département	Typologie ¹	Groupe VMA	Date relèvement 90 km/h	Linéaire de RD (km)			Tués	
				Total	Réseau principal	Relevé à 90 km/h	2019	2022
01 - Ain	z5	G80	-	4 453	1 562	0	28	31
02 - Aisne	z5	G80	-	5 430	1 037	0	23	22
03 - Allier	z2	G90	11-12-20	5 284	1 690	5 284	14	12
04 - Alpes-de-Hautes-Provence	z1	G80	-	2 506	752	0	16	14
05 - Hautes-Alpes	z1	G90	15-06-20	1 933	694	308	12	7
06 - Alpes-Maritimes	z3	G80	-	1 713	735	0	12	19
07 - Ardèche	z1	G80	-	3 792	892	0	19	8
07 - Ardèche	z1	G90	01-09-22	3 792	892	3 218	8	3
08 - Ardennes	z5	G80	-	3 376	1 189	0	17	11
09 - Ariège	z1	G80	-	2 669	332	0	5	16
10 - Aube	z5	G90	04-01-21	4 497	635	225	14	11
11 - Aude	z3	G80	-	4 300	1 083	0	26	14
12 - Aveyron	z1	G90	20-05-21	5 908	552	1 040	5	8
12 - Aveyron	z1	G90	01-07-22	5 908	552	5 908	10	22
13 - Bouches du Rhône	z6	G80	-	3 001	761	0	43	61
14 - Calvados	z5	G90	17-08-20	5 737	973	393	24	22
15 - Cantal	z1	G90	01-02-20	3 975	1 225	3 520	7	10
16 - Charente	z2	G90	15-07-20	5 144	1 430	449	12	17
17 - Charente-Maritime	z2	G90	01-02-21	6 080	1 807	228	44	45
18 - Cher	z2	G90	31-07-20	4 604	556	337	14	11
19 - Corrèze	z1	G90	01-02-20	4 754	995	4 000	4	9
21 - Côte-d'Or	z5	G90	02-03-20	5 673	2 209	1 135	17	20
22 - Côtes-d'Armor	z2	G80	-	4 617	974	0	25	36
23 - Creuse	z1	G90	17-10-20	4 395	933	4 394	6	8
24 - Dordogne	z2	G90	15-03-21	4 985	1 413	287	18	22
25 - Doubs	z4	G80	-	3 690	1 093	0	27	13
26 - Drôme	z2	G80	-	4 216	865	0	24	19
27 - Eure	z5	G80	-	4 325	1 234	0	21	19
28 - Eure-et-Loir	z5	G90	01-12-20	7 438	1 408	240	21	15
29 - Finistère	z4	G80	-	3 503	1 300	0	25	32
2A - Corse-du-Sud	z3	G80	-	1 959	761	0	7	11
2B - Haute-Corse	z3	G80	-	2 448	310	0	20	13
30 - Gard	z3	G80	-	4 726	1 599	0	27	40
31 - Haute-Garonne	z4	G80	-	6 149	2 745	0	21	24
32 - Gers	z2	G80	-	3 558	440	0	9	2
32 - Gers	z2	G90	01-06-22	3 558	440	350	10	6
33 - Gironde	z4	G80	-	6 373	1 100	0	43	41
34 - Hérault	z3	G90	01-09-20	4 685	628	350	36	42
35 - Ille-et-Vilaine	z4	G80	-	4 653	715	0	35	34
36 - Indre	z2	G90	01-07-20	4 982	1 426	220	0	2
36 - Indre	z2	G90	17-01-22	4 982	1 426	400	14	10
37 - Indre-et-Loire	z4	G90	07-09-20	3 650	1 158	292	19	20
38 - Isère	z4	G80	-	4 649	1 248	0	15	7
38 - Isère	z4	G90	07-04-22	4 649	1 248	165	33	21
39 - Jura	z2	G90	01-09-20	3 539	966	300	12	26
40 - Landes	z2	G80	-	4 289	1 634	0	19	24
41 - Loir-et-Cher	z2	G90	02-06-20	3 424	1 143	330	23	18
42 - Loire	z4	G80	-	3 799	1 015	0	17	23
43 - Haute-Loire	z1	G90	30-06-20	3 411	813	270	9	23
44 - Loire-Atlantique	z4	G80	-	4 291	1 137	0	38	41
45 - Loiret	z5	G90	02-11-20	3 613	1 050	363	23	17
46 - Lot	z2	G80	-	4 017	799	0	10	6

Département	Typologie ¹	Groupe VMA	Date relèvement 90 km/h	Linéaire de RD (km)			Tués	
				Total	Réseau principal	Relevé à 90 km/h	2019	2022
47 - Lot-et-Garonne	z2	G80	-	2 954	1 000	0	19	20
48 - Lozère	z1	G90	01-10-20	2 262	746	2 050	2	5
49 - Maine-et-Loire	z4	G90	21-07-20	4 759	754	410	19	28
50 - Manche	z2	G80	-	7 767	1 676	0	29	23
51 - Marne	z5	G90	02-07-21	4 166	915	530	19	26
52 - Haute-Marne	z2	G90	09-01-20, 31-07-20	3 895	670	476, 766	10	11
53 - Mayenne	z2	G90	01-02-21	3 675	1 278	228	6	16
54 - Meurthe-et-Moselle	z5	G80	-	3 217	787	0	17	19
55 - Meuse	z2	G90	01-12-21	3 529	1 060	1 000	12	10
56 - Morbihan	z2	G80	-	4 172	1 291	0	40	27
57 - Moselle	z5	G80	-	4 300	1 463	0	23	24
58 - Nièvre	z2	G80	-	4 362	450	0	15	14
59 - Nord	z6	G80	-	4 494	1 248	0	36	38
60 - Oise	z5	G80	-	4 264	589	0	26	21
61 - Orne	z2	G90	12-06-20	5 860	1 502	2 046	24	15
62 - Pas-de-Calais	z5	G80	-	6 204	2 200	0	30	31
63 - Puy-de-dôme	z4	G80	-	6 964	1 226	0	23	9
63 - Puy-de-dôme	z4	G90	01-08-22	6 964	1 226	6 965	13	16
64 - Pyrénées-Atlantiques	z4	G80	-	4 446	856	0	25	24
65 - Hautes-Pyrénées	z1	G90	03-07-20	2 962	840	227	4	9
66 - Pyrénées-Orientales	z3	G80	-	2 155	776	0	17	22
67 - Bas-Rhin	z5	G90	08-03-20	3 446	1 019	54	20	22
68 - Haut-Rhin	z5	G90	15-09-20	2 675	913	16	13	11
69 - Rhône	z6	G80	-	2 873	924	0	15	29
70 - Haute-Saône	z2	G80	-	3 423	516	0	2	0
70 - Haute-Saône	z2	G90	01-03-22	3 423	516	438	9	12
71 - Saône-et-Loire	z2	G90	22-12-21	5 487	1 625	157	29	32
72 - Sarthe	z5	G90	04-07-20	4 275	1 629	930	26	24
73 - Savoie	z1	G80	-	3 121	895	0	21	18
74 - Haute-Savoie	z1	G80	-	2 984	1 050	0	42	25
76 - Seine-Maritime	z5	G80	-	5 791	1 834	0	21	25
77 - Seine-et-Marne	z4	G90	09-03-20	4 317	1 064	487	8	4
77 - Seine-et-Marne	z4	G90	15-02-22	4 317	1 064	1 121	39	30
78 - Yvelines	z6	G80	-	1 577	587	0	17	17
79 - Deux-Sèvres	z2	G90	10-07-20	4 010	940	247	25	14
80 - Somme	z5	G80	-	4 521	1 022	0	16	21
81 - Tarn	z2	G90	01-02-21	4 154	1 542	177	2	3
81 - Tarn	z2	G90	01-02-22	4 154	1 542	365	24	14
82 - Tarn-et-Garonne	z2	G80	-	2 542	759	0	19	18
83 - Var	z3	G80	-	2 965	1 108	0	50	37
84 - Vaucluse	z3	G80	-	2 321	623	0	17	23
85 - Vendée	z2	G80	-	4 681	363	0	31	33
86 - Vienne	z2	G90	18-09-20, 01-04-21, 20-05-21	4 780	454	195, 280, 429	17	18
87 - Haute-Vienne	z4	G90	25-05-21	3 998	1 066	400	13	8
88 - Vosges	z2	G90	20-01-21	3 244	682	235	14	17
89 - Yonne	z2	G80	-	5 071	983	0	20	20
89 - Yonne	z2	G90	07-11-22	5 071	983	450	3	2
90 - Territoire-de-Belfort	z5	G80	-	547	84	0	7	3
91 - Essonne	z6	G80	-	1 490	262	0	16	19
92 - Hauts-de-Seine	z7	G80	-	332	332	0	3	1
93 - Seine-Saint-Denis	z7	G80	-	344	344	0	1	1
94 - Val-de-Marne	z7	G80	-	407	407	0	3	0
95 - Val-d'Oise	z6	G80	-	1 080	409	0	11	17

¹Typologie de départements

- z1 : Montagneux
- z2 : Ruraux à faible densité
- z3 : Méditerranéens
- z4 : Monopolarisés
- z5 : Multipolarisés
- z6 : A forte densité
- z7 : Paris et petite couronne

Tableau 8 : Classification et données par département