

# Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h

*Évaluation – Éléments à 12 mois*



Club Sécurité et Exploitation Routières  
Toulouse  
30 janvier 2020



## Quelques rappels factuels

---

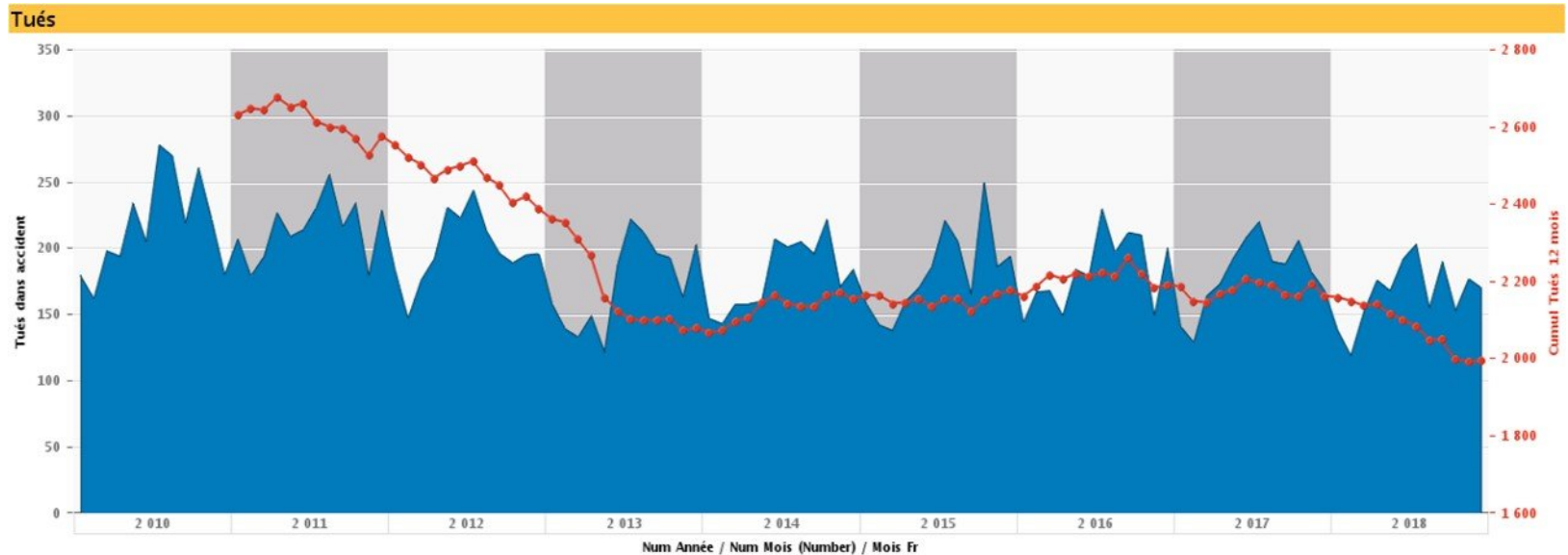
# Evolution de la mortalité et grandes mesures liées à la vitesse depuis 1970

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité  
1970 - 2018 (moyenne glissante sur 12 mois)



Source : ONISR

# Zoom 2010-2018



- Une baisse de 2010 à 2013
- Puis une stagnation (voire une légère augmentation) jusqu'en 2018

# Pour le temps : 80km/h ou 90 km/h quelle différence ?

---

Le temps **maximal** théoriquement perdu est de

$$3600 \times \left( \frac{1}{80} - \frac{1}{90} \right) = 5 \text{ s/km}$$

Soit :

24 km =



2 min.

36 km =

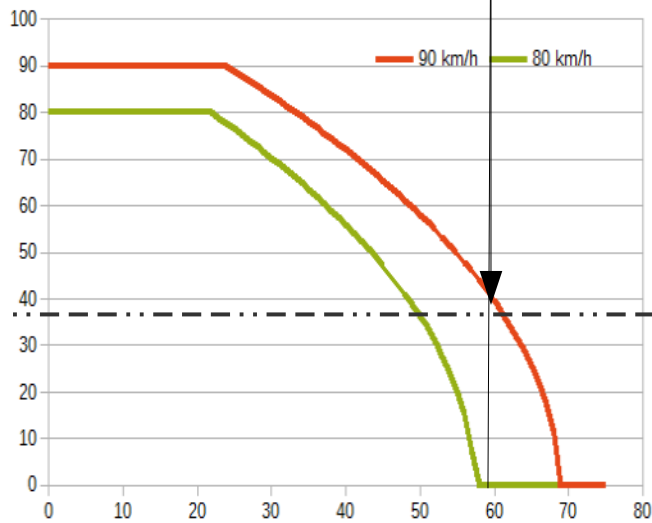
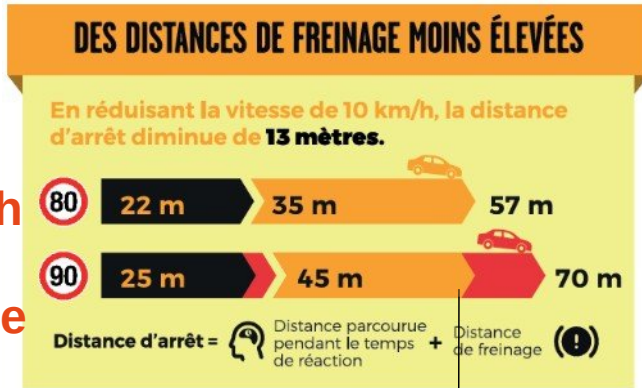


3 min.

... et nous verrons que l'allongement **réel** est bien moindre

# Pour les chocs : 80km/h ou 90 km/h quelle différence ?

10 km/h  
à  
l'origine



47 km/h  
à l'impact

La figure correspond à un temps de réaction de 1s et une décélération de 7 m/s<sup>2</sup>



---

# La mesure 80 km/h

# Historique de la mesure 80 km/h

---

**2012** : Ministre de l'Intérieur annonce l'objectif pour la France de diviser par 2 le nombre de tués d'ici 2020

**2013** : Rapport du comité des experts pour atteindre cet objectif avec 4 mesures dont

« réduire la VMA de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles pour baisser les vitesses pratiquées »

(estimation de l'ordre de 350 à 400 vies épargnées si baisse effective des vitesses moyennes de 5 km/h)

**2015-2017** : Expérimentation Cazeneuve sur 3 RN

**2018** : le CISR du 09/01/18 propose 18 mesures dont la mesure 5 « réduire VMA de 90 à 80 km/h »

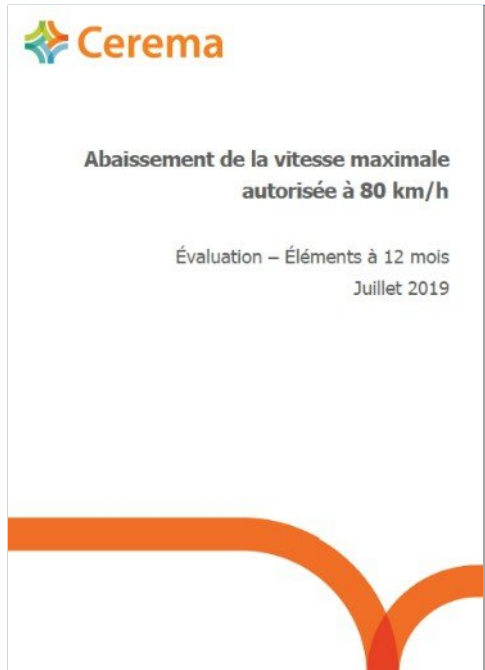
La décision est mise en œuvre le **1<sup>er</sup> Juillet 2018**



# Évaluation de la mesure 80 km/h en France

---

## Le Cerema missionné par la DSR



- Une évaluation sur 2 ans → **Juillet 2020**
- Deux axes d'analyse :
  - **Évolution des vitesses** pratiquées et accidentalité « avant » et « après » la mesure
  - **Compréhension des effets** de la mesure selon quatre thèmes :
    - Vitesses pratiquées
    - Accidentalité
    - Acceptabilité
    - Effets sociétaux

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/abaissement-vitesse-maximale-autorisee-80-kmh>

# Méthodologie d'évaluation de la mesure 80

---

Des contraintes pour la méthodologie :

- Des résultats disponibles au bout et au cours des 2 ans

*Rapport intermédiaire : Cerema (2019) Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h. Évaluation – Éléments à 12 mois. Juillet 2019*

*Les rapports disponibles sont des rapport intermédiaires : ils ne constituent pas l'évaluation finale !*

- Une mesure rapidement mise en œuvre contraignant le recueil des données « avant » la mesure
- Un réseau concerné de plus de 400 000 km
- Une forte médiatisation de la mesure

---

# Évolution des vitesses pratiquées

# Un observatoire Cerema dédié

---

Création d'un observatoire Cerema dédié à la mesure :

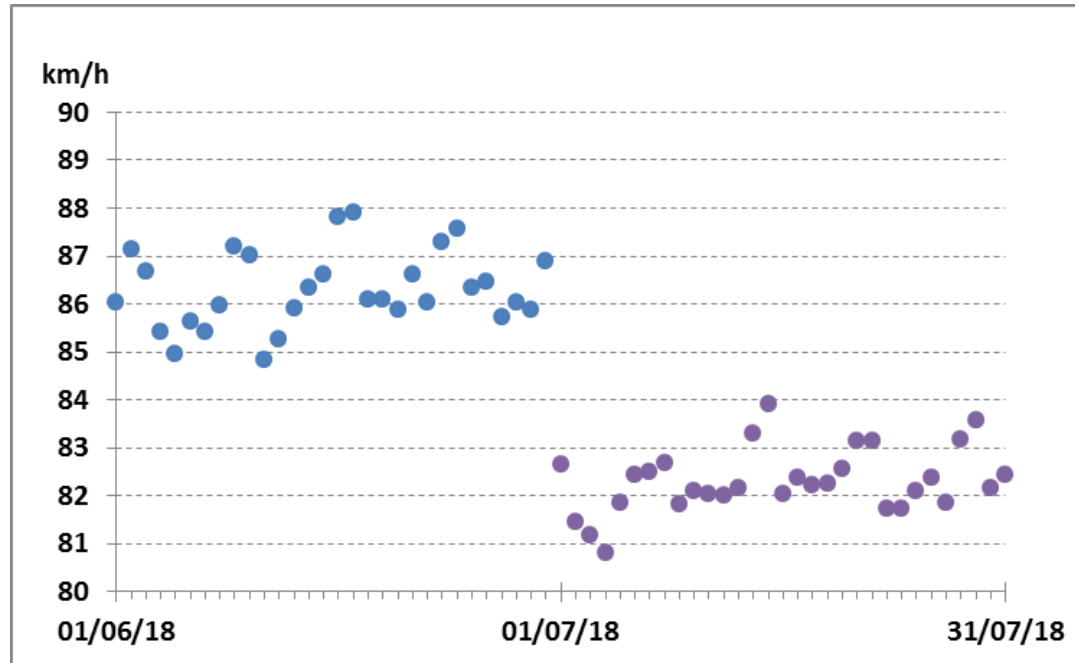
- 40 points de mesure sur la France
- Recueil en continu des vitesses pratiquées pour un rendu mensuel

*De Juin 2018 à Avril 2019 : 81 Millions de passages de véhicules*

- Discrimination des véhicules (VL / PL)
- Maîtrise de la chaîne de recueil de données pour garantir la nature et qualité des données

# Une rupture des vitesses pratiquées au 1<sup>er</sup> juillet 2018

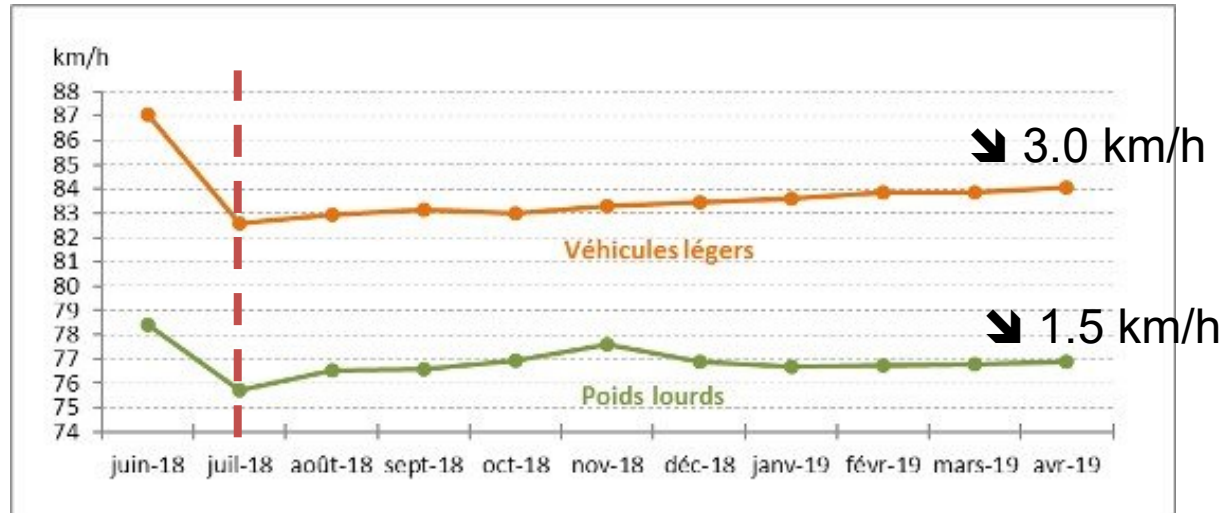
Source :  
Observatoire  
V80 Cerema



Une rupture dans les vitesses pratiquées après le 1<sup>er</sup> Juillet 2018

# Et après (→ avril 2019) vitesse moyenne ?

Vitesses moyennes pratiquées recueillies par l'Observatoire V80 Cerema



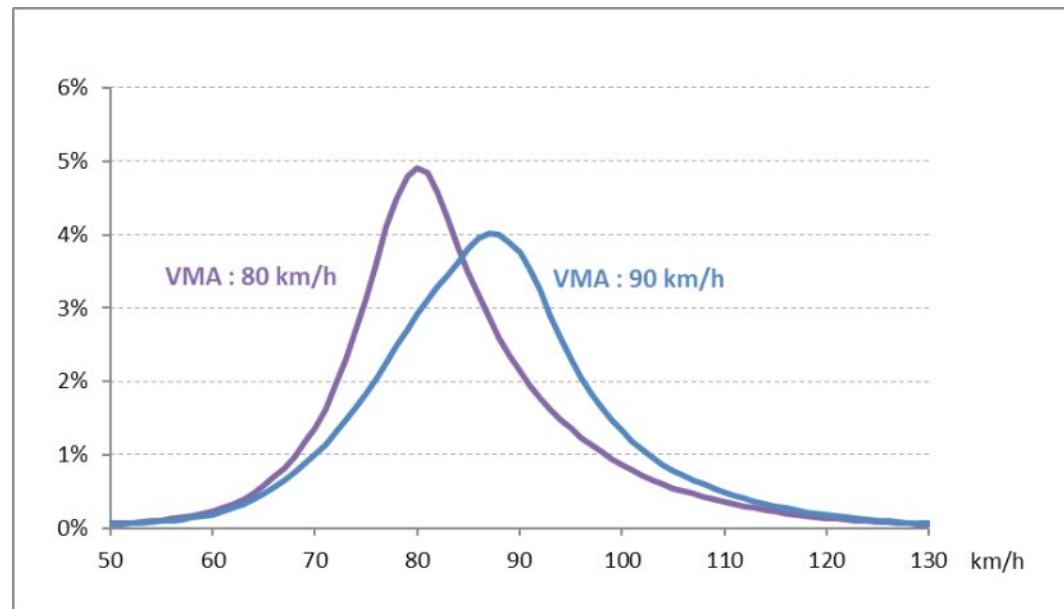
En Juillet 2019 : données disponibles de Juin 2018 à Avril 2019

- Une baisse conforme à la littérature internationale (-3,0 km/h)
- mais une baisse plus faible que les hypothèses du comité des experts (-5 km/h) et que l'expérimentation Cazeneuve (-5,1 km/h)
- Une baisse qui affecte aussi les PL, théoriquement non concernés

Source : Cerema (2017) *Expérimentation de l'abaissement de la vitesse limite autorisée à 80 km/h. Bilan des observations des vitesses pratiquées. Rapport de décembre 2017, 25 p.*

# Et après (→ avril 2019) : distribution des vitesses ?

- Une baisse qui concerne l'ensemble des vitesses (y compris les excès de vitesse)
- Mais 59 % des conducteurs circulent encore > 80 km/h dont 35 % roulant entre 80 et 90 km/h
- Il existe donc une marge de progrès / respect de la mesure



Source :  
Observatoire  
V80 Cerema

---

# Accidentalité



# Utilisation du BAAC : quelles périodes ?

---

Utilisation des Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels de la Circulation (BAAC) :

- Périodes définies avant la mise en œuvre de la mesure :
  - « avant » de 5 ans (2013-2017)
  - « après » : à partir de juillet 2018

*En juillet 2019, les données jusqu'en 2018 sont validées, les données 2019 sont provisoires*

*NB : en 2018, différence de 6 unités entre les données provisoires et les données validées sur un volume de 2019 décès*

# Utilisation du BAAC : contraintes et périmètres

---

Utilisation des Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels de la Circulation (BAAC) :

## Contraintes :

- VMA pas disponible dans le BAAC ni sous SIG
- Pas possible de retrouver la VMA pour tous les accidents concernés
- Champs régime de circulation (bidirectionnel) et nombre de voies (2 voies) pas utilisables

Périmètre retenu : réseau « hors autoroute » et « hors agglomération »

Le réseau « considéré » est un peu plus large que le réseau réellement concerné (surestimation estimée de 10 % de la mortalité)

# Indicateurs

---

## Indicateur principal

dans les rapports d'évaluation intermédiaires :

**Le nombre de personnes tuées  
sur le réseau considéré**

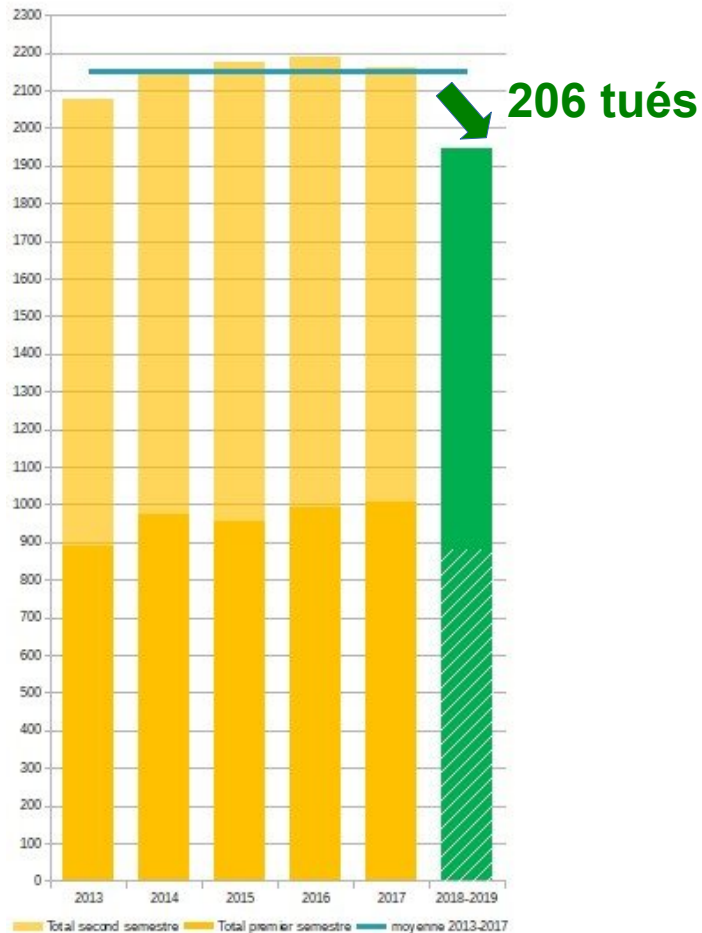
### Indicateurs complémentaires ?

Plus tard, quand le BAAC sera fiabilisé

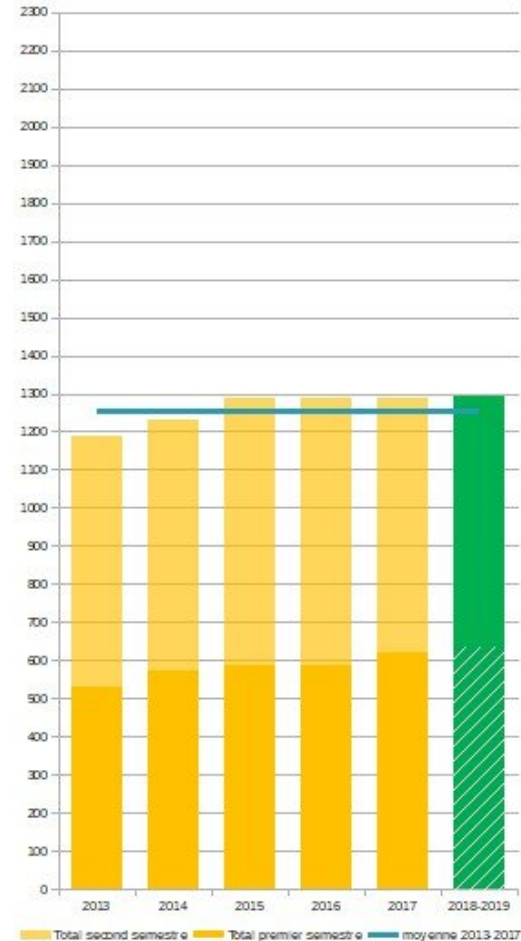
- Nombre d'accidents, accidents mortels et graves,
- Taux de mortalité (nombre de tués / 100 accidents)
- Taux de gravité (nb de tués et BH\* / 100 accidents)
- Rapport du nombre de personnes tuées pour 100 BH

*\*Blessé hospitalisé plus de 24 heures*

# Après 12 mois, quelle évolution de l'accidentalité ?



**Réseau considéré**



**Reste du réseau**

Comparaison entre « avant » (2013-2017) et « après » disponible (juillet 2018-juin 2019)

---

# Temps de parcours

# Méthodologie : choix d'itinéraires

---



Identification de 298 itinéraires répartis sur l'ensemble des départements de France :

- De 25 à 30 km chacun, 7551 km cumulés
- privilégiant des trajets pendulaires
- comportant un minimum de 70% de routes bidirectionnelles hors agglomération limitées à 80 km/h.

Relevés avec distinction Heures creuses / de pointe

# Méthodologie : l'instrument de mesure

---

## 1ère phase : API Google Maps

### Périodes :

- Avant : la semaine du 25 au 30 juin 2018,
- Après : la semaine du 04 au 09 juillet 2018,  
la semaine du 10 au 15 septembre 2018.

### Horaires :

- à 8h pour les trajets pendulaires du matin,
- à 17h pour les trajets pendulaires du soir,
- à 10h et 15h pour les trajets autres que pendulaires,
- le samedi à 15h.

## 2ème phase (à venir) : données FCD historiques

### Périodes :

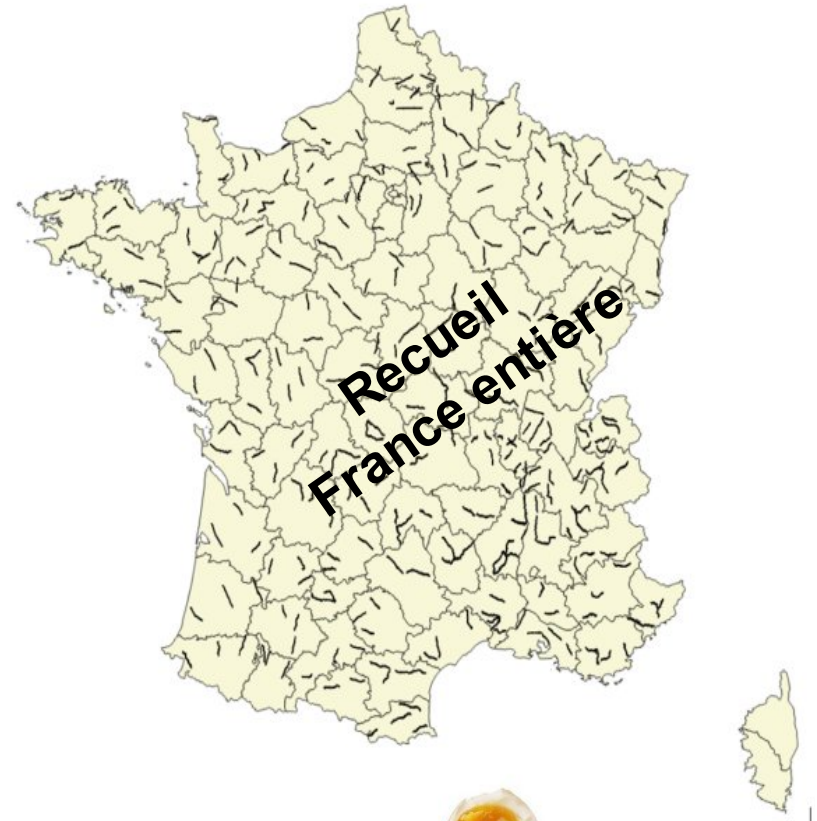
- Avant : 3 mois d'août à septembre 2017
- Après : 3 mois d'août à septembre 2018

# Après 12 mois, quelle évolution des temps de parcours ?



Allongement moyen **observé**  
du temps de parcours sur  
trajet pendulaire :

**1 seconde / km**



120 km =



2 min

180 km =



3 min



---

# Acceptabilité

# Le panel

---

2 vagues d'enquêtes :

- Avant : du 24 avril au 2 mai 2018                      5310 pers.
- Après : du 7 au 14 mars 2019                              3800 pers.

Un panel de répondants représentatif de la population française :

- 47 % hommes
- Moyenne d'âge : 47 ans
- Principal mode de déplacement : Véhicule particulier
- 23 % réside dans une zone rurale,  
18 % dans une ville de moins de 20 000 habitants

# Après 12 mois, quelle évolution de l'acceptabilité ?

---

Une opinion publique qui évolue positivement :

- Favorables à la mesure : 30 % avant ↗ 40 % après
- Tout à fait opposés : 40 % avant ↘ 25 % après

76 % déclarent respecter la mesure :

- En décalage avec l'observatoire V80 (41 % < 80 km/h)
- En lien avec la littérature sur la tolérance de 10 % (observatoire V80 : 76 % < 90 km/h)

Perte de temps perçue par les usagers :

- En baisse mais plus forte encore que la réalité
- 80 % des usagers déclarent perdre plus de 2 min pour des trajets quotidiens de moins de 50 km

*Source : Cerema (2019) Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h. Évaluation – Éléments à 12 mois. Juillet 2019*

---

# Et maintenant ?



# La Loi d'Orientation des Mobilités

---

**Nouvel article L. 3221-4-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT),**

qui est d'application immédiate, ainsi rédigé:

«Art. 1. 3221-4-1. - Le **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** peut fixer, pour les sections de routes hors agglomération relevant de sa compétence et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, une vitesse maximale autorisée supérieure de la 10 km/h à celle prévue par le code de la route. Cette décision prend la forme d'un **arrêté motivé, pris après avis de la commission départementale de la sécurité routière**, sur la base d'une **étude d'accidentalité** portant sur chacune des sections de route concernées. »

# Circulaire du ministère de l'Intérieur aux préfets de départements (15/01/2020)

---

- L'État conserve la VMA 80 sur son réseau,
- Invitation à entendre des personnes extérieures,
- La CSDR pourra demander l'étude,
- Les analyses de l'ODSR doivent apparaître,
- Un désaccord éventuel de l'État sera mentionné avec l'avis du CDSR si ce dernier est favorable.

# Circulaire du ministère de l'Intérieur : points d'attention sur l'étude

---

- État des lieux accidentalité sur 5 ans (part relative par catégorie de route, ratio ramené au linéaire),
- Usages spécifiques à **exclure** :
  - > 150 PL/jour
  - $V_{85} PL > 80$
  - $V_{85} VL > 90$
  - arrêts de TC
  - traversées sentiers GR et véloroutes
  - riverains
  - engins agricoles
- Infrastructure :
  - interdiction de dépasser
  - sécurité des intersections
  - accotements revêtus 1,5m
  - pas d'obstacle sur 4m (qui incluent les 1,5m)

# Que peut faire le Cerema ?

---

- Le Cerema s'**organise pour répondre** aux éventuels besoins des collectivités, en cohérence avec sa mission d'évaluation nationale.
- Le Cerema **poursuit l'ensemble des prestations de sécurité** (études d'enjeux, de diagnostic, d'accidentologie, ISRI...)
- Le Cerema **pourra donner un avis** sur les méthodes retenues par les collectivités dans leurs études d'accidentalité, voire sur d'éventuels points durs des résultats



---

**Merci de votre attention  
... et de vos questions**