



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Bilan de mortalité et d'accidentologie sur les routes limitées à 80km/h

Question écrite n° 19437

Texte de la question

M. Thierry Benoit attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la nécessité d'identifier clairement les effets du passage à 80km/h de la limitation de vitesse sur les routes à double sens sans séparateur central. En effet le bilan annuel de l'accidentologie de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) présente de nombreuses variables qui permettent d'analyser les données de sécurité routière (accidentologie par département, type de route, usagers, classe d'âge, sexe,...). Un isolement des données qui concernent les portions de routes dont la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h dans les bilans de mortalité et d'accidentologie de la sécurité routière faciliterait l'analyse des effets du passage à 80 km/h. Ainsi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il entend donner des consignes claires et précises pour que soient isolées les données issues des portions de routes limitées à 80 km/h dans les bilans de mortalité et d'accidentologie de la sécurité routière et ce, dès le prochain bilan.

Texte de la réponse

La délégation à la sécurité routière a confié au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), en lien avec l'Observatoire français interministériel de la sécurité routière (ONISR) et l'Université Gustave Eiffel (anciennement Ifsttar), l'évaluation de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80km/h sur le réseau routier bidirectionnel hors agglomération. Le rapport final d'évaluation de la mesure, Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h – Rapport Final d'Evaluation, est paru le 1er juillet 2020. Il est disponible en téléchargement sur le site de l'ONISR (<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/evaluation/evaluation-des-mesures/limitation-de-vitesse-a-80-kmh-sur-les-routes-hors-agglomeration-sans-separation-centrale>). La méthode d'évaluation utilisée dans ce rapport est basée sur une approche scientifique rigoureuse et a été soumise à la relecture et à la validation d'experts nationaux et internationaux. Le périmètre d'étude a été défini à partir des variables de la base de données annuelles des accidents corporels (BAAC) « hors agglomération » et « hors autoroute », préconisées par le comité des experts du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) et labellisées par l'Autorité de la Statistique Publique. Ces critères sélectionnent les accidents hors agglomération dont au moins une des voies n'est pas une autoroute. Cette évaluation fait état d'une baisse très significative du nombre de tués, de l'ordre de 12 % sur le réseau considéré par rapport au reste du réseau routier français. Ainsi pour les 18 mois après la mise en œuvre de la mesure, une baisse de 331 tués sur le réseau considéré est constatée par rapport à la période de référence 2013-2017. En tenant compte des mois de janvier et février 2020, la baisse du nombre de tués s'élève à 349 sur 20 mois. Sur le reste du réseau routier français, l'évolution est différente avec une stagnation du nombre de tués par rapport au niveau de référence. En ce qui concerne les vitesses pratiquées par les véhicules légers, sur les routes concernées par la mesure 80 km/h, une baisse de 3,5 km/h en moyenne a été relevée par l'observatoire du Cerema sur les 18 mois consécutifs à la mise en place de la mesure. En termes de circulation, l'observatoire du Cerema n'a pas relevé d'impact de la mesure sur l'écoulement du trafic. En effet, il n'y a pas eu de création supplémentaire de pelotons de véhicules, ni de réduction du temps entre les véhicules qui se suivent. En revanche, un allongement moyen des temps de

parcours de 1 seconde par kilomètre a été calculé. Concernant les effets environnementaux, les analyses ont montré que la mesure entraînait une légère diminution des principaux polluants atmosphériques et des nuisances sonores, bien que cette dernière ne soit pas perceptible par l'oreille humaine. Au niveau de l'acceptabilité de la mesure, la part des personnes favorables à la mesure a augmenté, passant de 30 % en avril 2018 à 43 % en octobre 2019 et 48 % en juin 2020. L'évolution positive a été la plus forte parmi les personnes "tout à fait opposées" à la mesure, leur part étant passée de 40 % en avril 2018 à 23 % en octobre 2019 et 20 % en juin 2020. Enfin, le calcul socio-économique estime un gain de 700 Millions d'euros sur une année, en comparant 2017 et 2019. Les bénéfices sociétaux résident principalement dans les gains d'accidentalité (1,2 milliards d'€), et le principal coût social de la mesure est lié aux pertes de temps de parcours (entre 720 et 920 millions d'€), largement compensé par la réduction de l'accidentalité. L'ensemble des analyses ainsi que la méthodologie et les données d'accidentalité utilisées figurent dans le rapport final d'évaluation du Cerema.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Benoit](#)

Circonscription : Ile-et-Vilaine (6^e circonscription) - UDI, Agir et Indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 19437

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [7 mai 2019](#), page 4227

Réponse publiée au JO le : [23 mars 2021](#), page 2601