

RÉDUCTION DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE SUR LES ROUTES BIDIRECTIONNELLES SANS SÉPARATEUR CENTRAL

1. CONTEXTE

Le Premier ministre a annoncé le 11 décembre 2017 qu'il était favorable, à titre personnel, à l'abaissement des vitesses sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central de 90 à 80 km/h.

Après 12 années consécutives de baisse de la mortalité routière, le nombre de morts est reparti à la hausse en 2014 (+ 3,5 %), 2015 (+ 2,3 %) avant de se stabiliser en 2016 (+ 0,5 %) et en 2017 (+ 0,9 % sur les 11 premiers mois de l'année 2017).

Avec plus de mille décès par an, les excès de vitesse sont la première cause de mortalité sur les routes françaises (32 %), la deuxième cause étant l'alcool (19 %), et la troisième les stupéfiants (9 %).

Comme l'a établi le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière dans son rapport du 29 novembre 2013, une diminution des vitesses sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central permettrait de sauver plusieurs centaines de vies par an sur nos routes. En effet, cette portion du réseau routier est celle sur laquelle les accidents mortels sont les plus fréquents : en 2016, plus de la moitié de la mortalité routière (55 %), soit 1 911 personnes tuées, est survenue sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, majoritairement limitées à 90 km/heure. (Source : Bilan ONISR 2016)

La baisse des vitesses maximales autorisées (VMA) sur les routes où la mortalité routière est la plus forte, en passant de 90 à 80 km/h, pourrait donc orienter durablement la courbe de la mortalité routière à la baisse.

Une telle mesure présenterait également l'avantage d'améliorer la fluidité du trafic et de diminuer les émissions polluantes dans l'environnement.

2. FAITS ET CHIFFRES

ROULER VITE, UN MAUVAIS CALCUL

En 2016, la vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente dans 32 % des accidents.

DES DISTANCES D'ARRÊT INCOMPRESSIBLES ET NON PROPORTIONNELLES :

La distance d'arrêt est égale au cumul de la distance parcourue pendant le temps de réaction et de la distance de freinage.

- **À 50 km/h la distance d'arrêt est de 25 mètres,**
c'est-à-dire 14 mètres de distance parcourue pendant le temps de réaction, ainsi que 11 mètres de distance de freinage.
- **À 80 km/h la distance d'arrêt est de 64 mètres,**
c'est-à-dire 22 mètres de distance parcourue pendant le temps de réaction, ainsi que 42 mètres de distance de freinage.
- **À 90 km/h la distance d'arrêt est de 81 mètres,**
c'est-à-dire 25 mètres de distance parcourue pendant le temps de réaction, ainsi que 56 mètres de distance de freinage.

DES SURCOÛTS ET PLUS DE POLLUTION :

EN ROULANT À 80 KM/H PLUTÔT QU'À 90 KM/H, IL EST ÉCONOMISÉ...

- **120 euros par an**, en moyenne, de carburant ;
- jusqu'à **30 %** des émissions de polluants.

EN ROULANT À 90 KM/H PLUTÔT QU'À 80 KM/H, LE TEMPS EN MOINS PASSÉ SUR LA ROUTE EST SEULEMENT DE :

- **45 secondes** sur un trajet de 10 kilomètres ;
- **2 minutes** sur un trajet de 25 kilomètres ;
- **3 minutes** sur un trajet de 40 kilomètres.

INFOGRAPHIE À DISPOSITION DES PRÉFECTURES

(Pour les commandes, écrire à diffusion-com.dscr@interieur.gouv.fr)

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

ROULER *VITE*, UN MAUVAIS CALCUL

EN 2016,
LA VITESSE EXCESSIVE OU
INADAPTÉE AUX CIRCONSTANCES
EST PRÉSENTE DANS **32 %**
DES ACCIDENTS.

DEPUIS 2012,
LA VITESSE MOYENNE PRATIQUÉE
SUR LES ROUTES À 2X2 VOIES A
AUGMENTÉ DE **3 à 4** KM/H

DES DISTANCES D'ARRÊT INCOMPRESSIBLES

Distance d'arrêt

=

1s
distance parcourue
pendant le temps
de réaction

+

La distance
de freinage



*Source : sécurité routière

PEU DE DIFFÉRENCE DANS LE TEMPS DE TRAJET

En roulant à **90** plutôt qu'à **80**, le temps en moins
passé sur la route est seulement de :



DES SURCÔÛTS ET PLUS DE POLLUTION

120 €

une économie de 120 euros par
an en moyenne de carburant

En roulant à **80** plutôt qu'à **90**
vous réalisez...

CO₂ -30 %

une baisse d'émission de
polluants allant jusqu'à 30 %

*Sources : infoeffetserre.free.fr/Solutions/Limitation_Vitesse.html

3. EN SAVOIR PLUS

Quels enseignements peut-on tirer de l'expérimentation menée sur la réduction des vitesses de 90 km/h à 80 km/h sur certaines portions de routes ?

Depuis le 1^{er} juillet 2015, une expérimentation a été lancée sur l'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) de 90 km/h à 80 km/h. Trois sections de routes nationales bidirectionnelles sans séparateur central sont concernées, dans quatre départements : 18 kilomètres de la RN 7 entre Croze-Hermitage et Valence dans la Drôme, 22 kilomètres de la RN 151 dans la Nièvre et 33 kilomètres dans l'Yonne entre la Charité (58) et Auxerre (89) et 13 kilomètres sur la RN 57 entre Échenoz-le-Sec et Rioz dans la Haute-Saône.

Des équipes spécialisées du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ont procédé à sept campagnes de mesures de vitesse sur chacun des itinéraires. À l'issue des deux ans annoncés pour cette observation, il en ressort :

Une nette diminution des vitesses moyennes

Le premier enseignement est une diminution des vitesses moyennes sur tous les itinéraires concernés. Cette baisse est de l'ordre de 2 à 6 km/h sur la RN7, de 7 à 9 km/h sur la RN 57 et de 3 à 6 km/h sur la RN 151. Elle correspond à une évolution favorable du comportement des usagers.

Pas de bouchons supplémentaires

Le deuxième enseignement est que l'abaissement des vitesses n'a pas provoqué de surplus d'embouteillages sur ces trois axes. La baisse des vitesses n'a pas été, dans cette expérimentation, un facteur d'engorgement de la circulation.

Une accidentalité amorcée à la baisse

Le but de l'expérimentation était de mesurer l'effet de la baisse des VMA sur les vitesses pratiquées. La mission du CEREMA n'a donc pas porté sur l'évolution de l'accidentalité. Si les données d'accidentalité disponibles ont marqué une tendance positive, la période considérée et le faible nombre de kilomètres concernés sont cependant trop réduits pour pouvoir en tirer des conclusions définitives, cinq années étant le délai scientifique retenu dans ce type d'études.

Comment ont été calculées les estimations de gain de vies que permettrait la diminution des vitesses de 90 à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel sans séparateur central ?

Il s'agit d'une étude réalisée par le comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), rendue publique le 29 novembre 2013 (<https://www.conseil-national-securite-routiere.fr/wp-content/uploads/2015/03/2013-11-05-Comité-des-experts-Tome-1.pdf>). Les estimations ont notamment reposé sur des travaux conduits depuis les années 80 par les chercheurs Göran Nilsson et Rune Elvik. Ils ont démontré qu'« une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 % ».

Les experts du CNSR ont calculé que les gains de vies d'une baisse de la vitesse pourraient se situer entre 200 et 400 vies par an selon le nombre de kilomètres de voies concernées par la baisse.

Existe-t-il d'autres pays dans lesquels les vitesses ont été réduites ? Et quels sont les résultats ?

Les pays scandinaves ont été les premiers, dans les années 90 et 2000, à réduire les vitesses. La Suède a même baissé sa vitesse sur routes à 70 km/h et sur autoroutes, elle est limitée à 110 km/h ; c'est aujourd'hui le pays qui a les meilleurs résultats en Europe. En Norvège, la vitesse limite sur autoroute est de 100 km/h.

Concernant le Royaume-Uni, la vitesse maximale autorisée est limitée à 97 km/h sur les routes rurales, mais la vitesse moyenne réellement pratiquée est de 77 km/h car cette partie du réseau routier ne permet pas de rouler plus vite.

Enfin, en Allemagne, si la limite est bien de 100 km/h sur le réseau secondaire, une grande partie de celui-ci est limitée à 80 ou à 70 km/h lorsque l'état de la route l'impose. Et l'on observe que les conducteurs allemands respectent scrupuleusement les limitations, à la différence de leurs homologues français.

Dans l'hypothèse d'un abaissement de la vitesse en France, combien de kilomètres de routes changeraient de vitesse maximale autorisée sur le territoire français ?

Environ 400 000 kilomètres de routes bidirectionnelles sans séparateur central sont concernés (sur le million que compte le réseau routier français).

Combien de temps faudrait-il pour mettre en place cette mesure ?

Environ 6 mois. Pour une telle mesure, il faut prendre le temps de comptabiliser les panneaux 90, de les changer, voire de les bâcher temporairement (ce qui est autorisé par la réglementation).

Combien de panneaux faudrait-il changer ?

Hors agglomération, la réglementation sur la signalisation n'impose pas d'obligation de signaler la vitesse maximale autorisée. Cette même réglementation recommande cependant de le faire lorsqu'il peut y avoir un doute sur la vitesse applicable. C'est ainsi qu'actuellement, les panneaux 90 sont principalement implantés en sortie d'agglomération, à la fin d'une limitation à 70 km/h, à l'annonce d'un radar et régulièrement après l'insertion de flux routiers importants (bretelles de sorties d'autoroutes, rocade de villes ou villages). Cela représente un parc d'environ 20 000 panneaux. Afin de favoriser l'acceptabilité et l'adoption de cette réglementation, le Gouvernement souhaite, si cette mesure est adoptée, que des panneaux supplémentaires soient apposés, ce qui pourrait porter leur nombre total à 40 000.

Les poids lourds garderaient-ils leur limitation de vitesse actuelle (80 km/h pour les poids lourds entre 3,5 et 12 tonnes) ?

Oui.

Actuellement, les conducteurs novices doivent rouler à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Si l'abaissement de la vitesse est adopté, cette limitation va-t-elle évoluer ?

Non, la vitesse limite des conducteurs novices ne serait pas modifiée.

Quel serait l'impact de cette mesure sur la fluidité de la circulation ?

La crainte des automobilistes est un engorgement des routes, mais cette peur n'est pas fondée. L'expérimentation menée pendant deux ans (1^{er} juillet 2015/2017) sur trois sections de routes nationales bidirectionnelles sans séparateur central (81 kilomètres au total : 18 kilomètres de la RN 7 entre Croze-Hermitage et Valence dans la Drôme, 22 kilomètres de la RN 151 dans la Nièvre et 33 kilomètres dans l'Yonne entre la Charité (58) et Auxerre (89) et 13 kilomètres sur la RN 57 entre Échenoz-le-Sec et Rioz dans la Haute-Saône) montre le contraire. L'un des enseignements de cette expérimentation est que l'abaissement des vitesses n'a pas provoqué de surplus d'embouteillages sur ces trois axes. La baisse des vitesses n'a pas été, dans cette expérimentation, un facteur d'engorgement de la circulation.

Quel impact cette mesure pourrait-elle avoir sur le nombre d'infractions enregistrées par les radars automatiques ?

L'objectif du Gouvernement est de baisser le nombre de morts sur les routes par la diminution de la vitesse. Ainsi, toutes les mesures seront prises pour que les Français connaissent, adoptent et respectent cette nouvelle limitation si elle devait être adoptée, par exemple en augmentant le nombre de panneaux signalant la nouvelle limitation et en communiquant massivement sur le sujet.

Il n'est pas question de rajouter des radars supplémentaires.

Pourquoi les voies bidirectionnelles sans séparateur central et pas les autoroutes ?

En 2016, deux tiers de la mortalité routière est survenue sur le réseau routier hors agglomération et hors autoroute, c'est-à-dire sur des routes bidirectionnelles sans séparateur central majoritairement limitées à 90 km/h. C'est donc là où il nous faut agir. Faire baisser les vitesses moyennes, c'est diminuer le risque global d'accident. Le réseau autoroutier, lui, demeure le plus sûr.