



80 KM/H : QUELLE MISE EN OEUVRE DANS LE DÉPARTEMENT ?



**DOSSIER DE PRESSE
LUNDI 25 JUIN 2018**

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 a donné lieu à l'adoption de dix-huit mesures, dont l'une qui consiste à réduire de 90 km/h à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens, sans séparateur central, en dehors des routes à trois voies ou plus qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés.

Cette mesure entrera en vigueur le dimanche 1er juillet 2018.

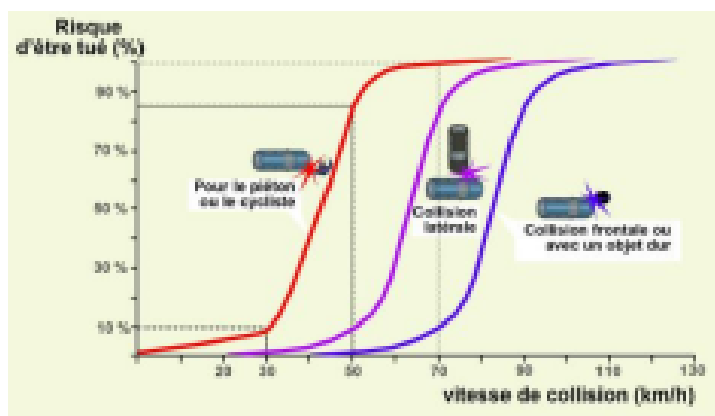
Sa mise en œuvre réglementaire a fait l'objet d'une modification du code de la route (article R413), par décret n°2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.

Cet abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central constitue une mesure de rupture qui a été prise après deux années de hausse de la mortalité routière suivies de deux autres années de stagnation à l'échelle nationale. Pour le Rhône, la tendance est la même, si ce n'est une légère baisse observée sur les 2 dernières années, mais après une très forte hausse enregistrée en 2015.

Cette mesure vise à permettre d'orienter durablement la courbe de la mortalité routière à la baisse, compte tenu du lien entre vitesse et accidents.

En effet, de nombreuses études ont établi les relations entre les variations de vitesse lors d'un accident et la probabilité d'être blessé ou tué et ont montré qu'une baisse des vitesses induit une baisse d'une part du nombre d'accidents et d'autre part du nombre d'accidents mortels. Personne par ailleurs ne conteste la force du lien entre vitesse pratiquée et risque. Faire baisser les vitesses moyennes, c'est donc aussi diminuer le risque global d'accident.

Facteurs vitesse et risque d'accident



Cette mesure vise à diminuer le nombre de morts et d'accidents graves en réduisant les vitesses moyennes pratiquées sur les routes présentant le niveau de risque le plus élevé.

Cette mesure peut également avoir pour effet de diminuer les consommations de carburant et les émissions polluantes dans l'environnement.

Le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière a estimé que cette mesure d'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée pourrait permettre de sauver chaque année plus de 300 vies en France, alors que les voies concernées concentrent 55 % de la mortalité routière. **Au regard des données d'accidents dans le Rhône, cette mesure pourra également infléchir l'évolution à la hausse du nombre d'accidents graves qui est constatée ces dernières années.**

L'ensemble du dispositif fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation dans les deux ans suivant sa mise en place, avec appui sur le CEREMA : l'évolution des vitesses pratiquées et des données accidentologie permettront d'évaluer les effets de cette mesure.

Le département du Rhône se démarque par son caractère urbain qui se traduit dans les statistiques en matière d'accidentologie. Sur les 5 dernières années, les routes bidirectionnelles hors agglomération ne représentent que 8 % des accidents. Néanmoins ces accidents sont plus graves puisque ces routes représentent 30 % des accidents mortels (contre 55 % en France Métropolitaine).

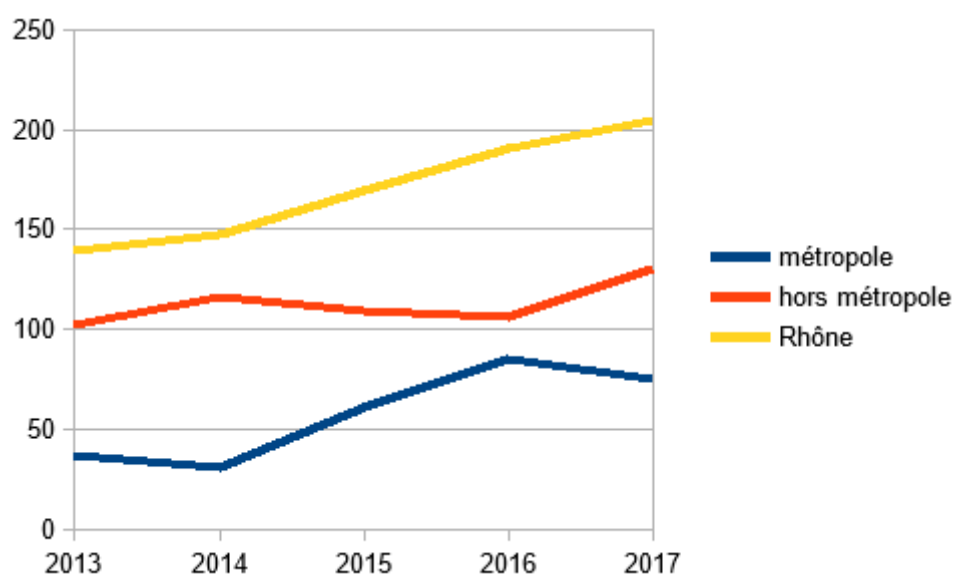
Sur l'ensemble du réseau routier du Rhône, les accidents mortels représentent 2 % des accidents.

Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération du département du Rhône, les accidents mortels représentent 10 % des accidents (un accident sur 10 est mortel). On dénombre ainsi près de 80 accidents mortels sur 5 ans, plus de 80 % ont lieu en dehors de la métropole de Lyon, ce qui est logique car proportionnel au linéaire de voirie concerné.

Accidentalité 2013-2017 : part des routes bidirectionnelles hors agglomération rapportée à la totalité des routes du Rhône

| | Nombre d'accidents corporels | Nombre d'accidents mortels | Part des accidents mortels sur la totalité des accidents | Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH | Tués | Blessés hospitalisés | Blessés non hospitalisés |
|--|------------------------------|----------------------------|--|---|------------|----------------------|--------------------------|
| Total routes bidirectionnelles hors agglomération du Rhône | 852 | 78 | 9% | 612 | 83 | 701 | 509 |
| Total des routes du Rhône | 10504 | 259 | 2% | 3738 | 275 | 4087 | 9218 |
| Ratio | 8% | 30% | | 16% | 30% | 17% | 6% |

Evolution dans le Rhône du nombre d'accidents sur les routes bidirectionnelles hors agglomération :



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

ROULER VITE, UN MAUVAIS CALCUL

EN 2016,
LA VITESSE EXCESSIVE OU INADAPTÉE AUX CIRCONSTANCES
EST PRÉSENTE DANS **31%** DES ACCIDENTS.

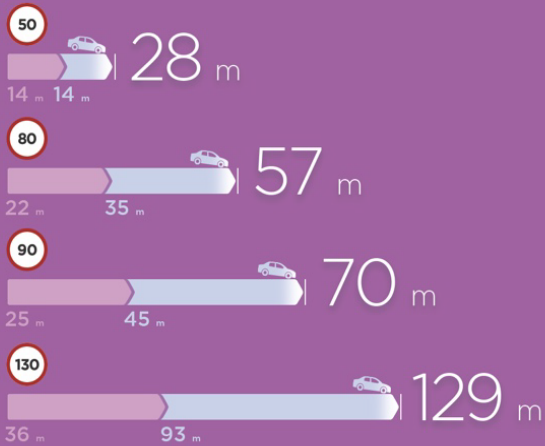
DES DISTANCES D'ARRÊT INCOMPRESSIBLES

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 : info.effetterre.free.fr/Solutions/Limitation_Vitesse.html

Descriptif de la mesure d'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h

A partir du dimanche 1er juillet 2018, la vitesse limite autorisée sur les routes à double-sens sans séparateur central est réduite de 10 km/h et passe de 90 à 80 km/h.

Cette mesure va concerner environ 400 000 km de voirie en France.

Dans le Rhône, elle va concerner près de 6 000 km de voirie, essentiellement en dehors du territoire de la Métropole :

- 50 km de voirie sur le territoire de la métropole de Lyon
- 2 500 km de routes départementales
- 3 300 km de voirie communales
- 40 km de routes nationales

La mesure concerne les routes à double sens et sans séparateur central, à l'exception des routes à trois ou quatre voies, qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés.

Ainsi, sont exemptés de cette mesure : les tronçons de route comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation (deux fois deux voies et trois voies) et uniquement dans ce sens de circulation.

Sur ces sections à trois voies ou plus, le principe est que la vitesse réglementaire sera maintenue à 90 km/h dès lors qu'au moins deux voies sont affectées à l'un des sens de circulation.

Sur les sections de route à trois voies, la vitesse réglementaire sera de 80 km/h dans le sens qui est à une voie de circulation alors qu'elle sera maintenue à 90 km/h dans le sens à deux voies de circulation.

Le recensement effectué dans le département du Rhône a permis d'évaluer qu'environ 70 sections, correspondant en général à des créneaux de dépassement, resteront ainsi à 90 km/h pour un linéaire total d'environ 40 km. Ces sections sont illustrées dans la carte ci-après.

Les routes hors agglomération dotées d'un séparateur central ne sont pas concernées par cette mesure. Elles conservent les prescriptions affichées actuellement au moyen de panneaux de signalisation habituels. Par exemple, sur les voies rapides de l'agglomération, la Rocade Est et le boulevard urbain Sud resteront limités à 90 km/h.

Ce qu'il faut retenir, c'est que sur les routes secondaires hors agglomération, la vitesse limite autorisée de 80 km/h devient désormais la règle, sauf signalisation contraire.

Mise en œuvre concrète de l'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h

La mise en œuvre opérationnelle de la mesure implique pour les gestionnaires de voirie une modification et un ajout de certains panneaux de signalisation :

- La dépose des panneaux 90 km/h qui existent sur les voies où la vitesse est abaissée et, si opportun, leur remplacement par un panneau 80 km/h. Ces panneaux sont peu fréquents.

On en dénombre une quinzaine dans le Rhône, essentiellement sur le réseau du Conseil Départemental.

- L'ajout de nouveaux panneaux, en vue de la bonne information de l'utilisateur, pour signaler les sections de routes à 3 ou 4 voies sans séparateur central qui sont maintenues à 90 km/h (60 sections recensées dans le Rhône comme indiqué ci-avant) : cela consiste à ajouter des panneaux pour signaler le 90 km/h au début des sections concernées, et des panneaux 80 km/h à la fin de ces tronçons.

Cela représente 103 panneaux dans le Rhône, principalement sur le réseau routier du Conseil Départemental et dans une moindre mesure sur le réseau routier de la métropole de Lyon.

Dans la mesure où la réalisation de toutes ces opérations le même jour, qui plus est un dimanche, peut être une difficulté, les opérations pourront s'échelonner sur les tous premiers jours du mois de juillet. Pour le 1er juillet, la priorité sera donnée au remplacement de l'ensemble des panneaux 90 km/h devant être retirés, ou a minima à leur masquage le temps de leur dépose (par exemple en les recouvrant d'une bâche).

Les dépenses réalisées par les collectivités (fourniture et pose) pour ces opérations de modification et d'ajout de panneaux de signalisation des vitesses seront remboursées par l'État, à partir d'un fond spécifique qui sera créé le 1er janvier 2019 au plus tard. Le préfet de département effectuera ce remboursement sur pièce justificative produite par la collectivité.

Le coût lié aux panneaux de signalisation est estimé entre 6 et 12 millions d'euros à l'échelle nationale. Il est estimé que 11 000 panneaux sont à remplacer sur tout le territoire. Dans le département du Rhône, l'impact paraît donc très limité avec seulement 15 panneaux à remplacer.

Politique de contrôle des vitesses

Aucune doctrine spécifique de contrôle des vitesses n'accompagnera la mise en œuvre de la mesure : ni plus, ni moins de contrôle, ni d'indulgence particulière

Tous les radars situés sur les routes concernées par le changement de vitesse seront paramétrés à la nouvelle vitesse limite autorisée. Leur mise à jour est effectuée à distance.

Selon la volonté du Gouvernement exprimée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier dernier, l'éventuel surplus des amendes perçues par l'État lié à l'abaissement de la vitesse à 80 km/h, sera affecté à un fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales spécialisées dans la prise en charge des accidentés de la route.

questions / réponses

- A quelle vitesse seront limités les PL, les conducteurs ayant un permis probatoire ?

Les PL et les conducteurs détenant un permis probatoire conservent leur régime particulier. Leur vitesse maximale autorisée est déjà de 80 km/h sur les routes concernées.

En revanche, sur les sections « relevées » à 90 km/h, les PL et les conducteurs novices restent limités à 80 km/h.

Les règles ne changent pas pour les véhicules articulés ou avec remorque dont le poids total est supérieur à 12 tonnes ; la vitesse maximale reste pour eux à 60 km/h hors des routes à caractère prioritaire et signalées comme telles.

- Le fait que la vitesse limite autorisée soit identique pour les voitures et pour les poids lourds, ne constitue-t-il pas un problème ?

Non, cela ne pose pas de difficultés.

L'expérimentation d'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h, conduite entre juillet 2015 et juillet 2017, a donné comme résultats qu'il n'y a pas d'effet de peloton, c'est-à-dire d'embouteillage derrière les PL. Elle a montré que cette disposition permet un meilleur respect des distances de sécurité, et que les PL eux-mêmes diminuent également légèrement leur vitesse.

- La vitesse d'une section à 80 km/h sera-t-elle diminuée à 70 km/h en cas de pluie ?

Non, celle-ci restera à 80 km/h : il convient d'adapter sa vitesse aux conditions météorologiques, de visibilité, d'adhérence.

Sur les autres type de route les vitesses maximales autorisées en temps de pluie fixées dans l'article 413-2 du code de la route restent en vigueur

110 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 130 km/h ;
100 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;
80 km/h sur les autres routes.

Cela ne nécessite pas de panneauage particulier.

- Quel devenir de la hiérarchisation actuelle du réseau structurée autour de zones à 90, 70 et 50 ? Des départements ont beaucoup travaillé sur les zones 70 ; avec l'abaissement à 80, est-ce que cela reste pertinent ?

Rien dans le passage au 80km/h ne remet en cause la pertinence des zones à 70km/h ; leur instauration est le résultat d'études d'accidentalité particulières. La baisse de la vitesse maximale autorisée sur les tronçons à aujourd'hui à 90 km/h ne saurait avoir des conséquences sur les raisons qui ont conduit à réduire la vitesse à certains endroits à 70 km/h, qui doivent donc demeurer a priori.

La mesure ne concerne pas les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central.

- Concrètement quels sont les aménagements ayant valeur de terre-plein central ?

Sur les routes à chaussées séparées par un terre-plein central, les sens de circulation sont physiquement séparés par une ou deux glissières béton ou métalliques.

En revanche un simple marquage au sol, par exemple une ligne blanche, une double ligne blanche ou encore des zébras, ne permet pas de créer une route à chaussées séparées.

- Parle-t-on de mesures définitives ou expérimentales pour 2 ans ?

Il ne s'agit pas d'une mesure expérimentale mais d'une disposition inscrite par décret en Conseil d'État dans le code de la route. Le Président de la République a confirmé la décision prise par le Premier ministre d'instaurer une clause de rendez-vous dans deux ans afin de faire le point sur les effets produits par cette mesure. A cet effet, un dispositif d'évaluation est mis en place afin de pouvoir quantifier le gain effectivement réalisé.