



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



EVALUATION SOCIO ÉCONOMIQUE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

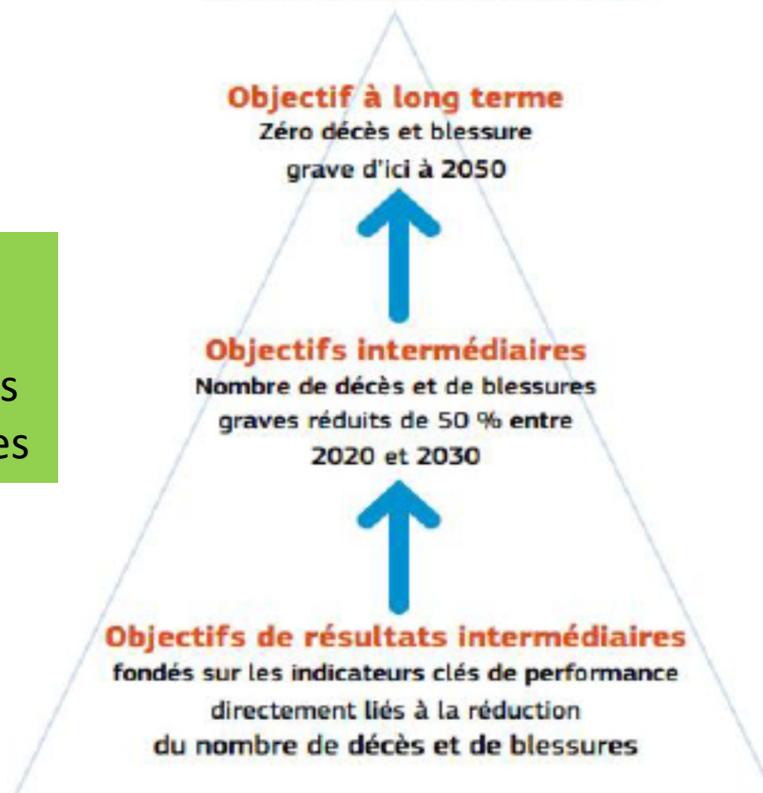
Présentation : Benoît HIRON

05/09/2022

LE CADRE EUROPÉEN POUR LA SECURITE ROUTIÈRE

APPROCHE SYSTÈME SUR

Figure 2: Hiérarchie des résultats de l'approche pour un «système sûr» au niveau de l'UE



UE Référence 2019

- 22800 décès
- 1,2 millions blessés dont 120 000 BI graves

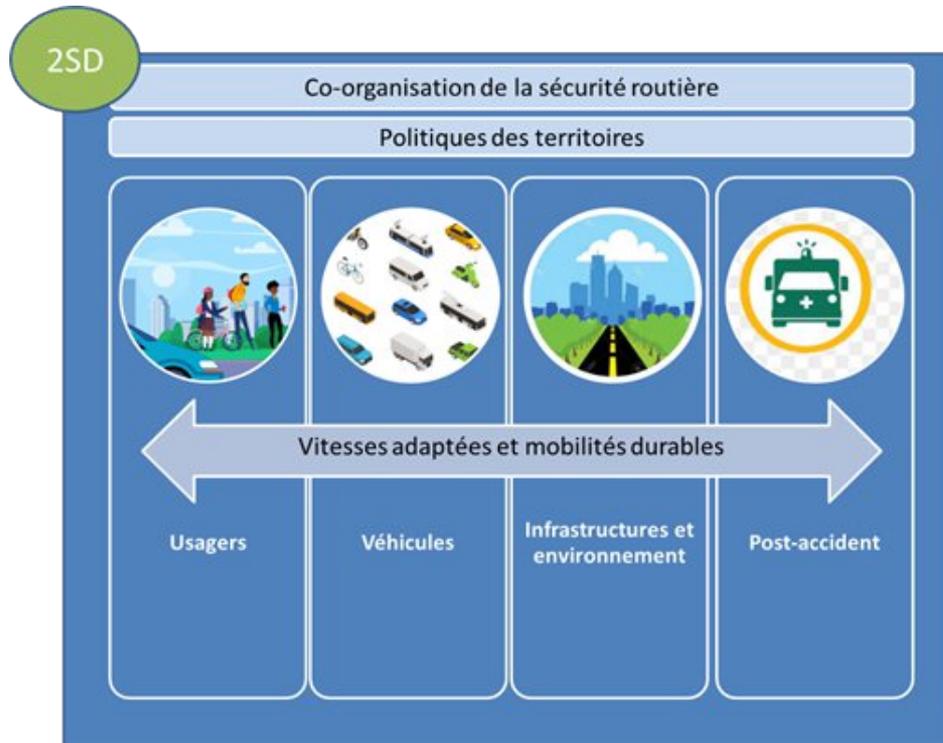


VERS UN SYSTÈME SÛR DURABLE APPROCHE FRANCAISE ?

La France a pris des engagements internationaux en adhérents à la déclaration de La Valette puis à la déclaration de Stockholm

- 50% tués -50% blessés graves entre 2019 et 2030
- vision 0 pour 2050

FR Référence 2019
France hexagonale
- 3244 décès
- 16 000 BI graves



Source : L'approche système sûr et sa mise en œuvre en France, comité des experts auprès du CNSR 2022

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE NIVEAU NATIONAL

D'après le rapport de juin 2021 de la cour des comptes :

- Une approche interministérielle, mais pas de stratégie affirmée et de déclinaison en feuille de route.
- Des avancées peu lisibles laissant une large place à des interprétations fortement inexactes promues par des lobbys.
- CISR vu comme collections de mesures multiples d'opportunité
- Rôle de l'expertise sur un sujet où chacun a son expérience
- Difficulté à avoir une vision globale des conséquences de chaque mesure individuellement.

→ **besoin d'évaluation et de bilans socio économiques pour éclairer la décision publique**

Source <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2021-06/20210701-synthese-securite-routiere.pdf>

BILAN SOCIO ECONOMIQUE EN SECURITE ROUTIERE

En SR, le 80 km/h a été une des rares mesures à avoir bénéficié d'une évaluation socio économique à ce jour en France.

- **Pourquoi ? Quelques pistes...**
 - **PB de culture de l'évaluation**
 - **Coût de l'évaluation et expertise disponible limitée**
 - **Nécessité de produire des données dédiées fiables (pas toujours réalisable pb des reports modaux)**
 - **Crainte des résultats, l'accidentalité peu valorisée par rapport aux temps passé (vitesse)**
 - **Difficulté à isoler une mesure parmi les nombreuses évolutions territoriales et sociétales en cours.**

BILAN SOCIO ECONOMIQUE DU 80 EN FRANCE

POURQUOI ?

- **Les connaissances scientifiques et la littérature internationale disponible unanimes, laissant présager un bilan en faveur de la mesure**
- **La volonté de ne pas laisser les lobbys seuls à raconter leurs histoires**
- **Une grande difficulté à communiquer sur un sujet perçu comme contre intuitif**
- **La volonté de positionner la France à l'international**
- **Une mesure issue du comité des experts du conseil national de sécurité routière**

BILAN SOCIO ECONOMIQUE DU 80 EN FRANCE COMMENT ?

- Se poser des questions à partir des connaissances disponibles
- Sélectionner des thématiques
- Sélectionner des données pertinentes accessibles à un coût raisonnable
- Définir des méthodes de recueil et d'analyse
- Définir à l'avance les indicateurs permettant d'éclairer les questions posées
- Définir la référence
- Déposer le protocole d'évaluation, les indicateurs avant de lancer l'évaluation
- Se donner du temps

Lettre de mission de la DSR au Cerema, principes déposés comme en épidémiologie

Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/abaissement-vitesse-maximale-autorisee-80-kmh-rapport-final>

UN PEU D'HISTOIRE LE 90 KM/H

Début de l'automobile, 1ere contravention, vitesse inadaptée 16 km/h !

Puis rapidement, plus de limitation de vitesse. Réintroduction d'abord en urbain.

1973 Choc pétrolier et problèmes d'approvisionnement conduisent à limiter la vitesse en interurbain. Hésitation sur le choix de vitesse 90 km/h, puis 100 km/h puis à nouveau 90 km/h. Introduction du contrôle mais aussi de la possibilité de faire sauter les amendes (sport quasi national) jusqu'à l'arrivée du contrôle automatisé en 2003.

Le 90 n'est pas une construction scientifique. En 2022, les crash tests d'homologation des voitures se font à une vitesse de choc de 56 km/h.

Pas de prise en compte de la présence de 2RM, piétons, cyclistes en interurbain dans le choix de la vitesse limite en 1973.

UN PEU D'HISTOIRE LE 80 KM/H

**2010-2020 1ere décennie mondiale sécurité routière pour l'ONU
Objectif – 50% tués et blessés graves sur la route entre 2010 et 2020**

Comment ? Rapports comité des experts auprès du CNSR

2013 (calcul coin de table) : le top : VMA 80 km/h sur réseau interurbain,
- 400 mort en moins par an si contrôles
- Mesure concernerait 400 000 km de routes et 3/5 des décès annuels sur la route

2017 Test sur 80 km de RN confirme qualitativement les hypothèses

Rapport CGEDD sur évaluation socio économique confirme l'apport potentiel de la mesure

2018 1^{er} Ministre annonce la mesure fin 2017. Mise en place pour 1^{er} juillet 2018. , nombreuses contestations

AVOIR UNE PHOTOGRAPHIE FIABLE DE LA SITUATION INITIALE

Les radars ont vraiment permis d'agir sur la vitesse. En 2001, 45% des accidents mortels présentait un facteur vitesse, en 2010 plus que 26% alors que le nombre de décès était passé de 8253 à 3992 pour l'hexagone

Le projet séculidi (CEREMA) montrait toutefois qu'en 2015 pour le réseau bidirectionnel interurbain, sur les 2200 tués, 1600 l'étaient en section courante, dont 880 avec sortie de route dont 550 avec perte de contrôle. Soit 1/3 des tués avec présence du facteur vitesse.

Difficulté d'avoir une surface statistique suffisante lorsque que l'approche est sur de petits territoire, complique la communication.

Source : « Stratégie pour diviser par deux le nombre des tués et des blessés graves d'ici 2020 » <https://conseilnational-securiteroutiere.fr/les-travaux/>
https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594531/synthese-des-livrables-concernant-les-accidents-sur-routes-bidirectionnelles-hors-agglomeration-proj?_lg=fr-FR

DÉFINIR UNE MÉTHODOLOGIE ET DES INDICATEURS AVANT L'ÉVALUATION

Revue de littérature : choix de 4 thématiques

- **Vitesses pratiquées et trafic motorisé**
- **Temps de parcours (véhicules flottants)**
- **Accidentalité (analyse du baac)**
- **Acceptabilité (4 vagues de sondage)**
- **Environnement**

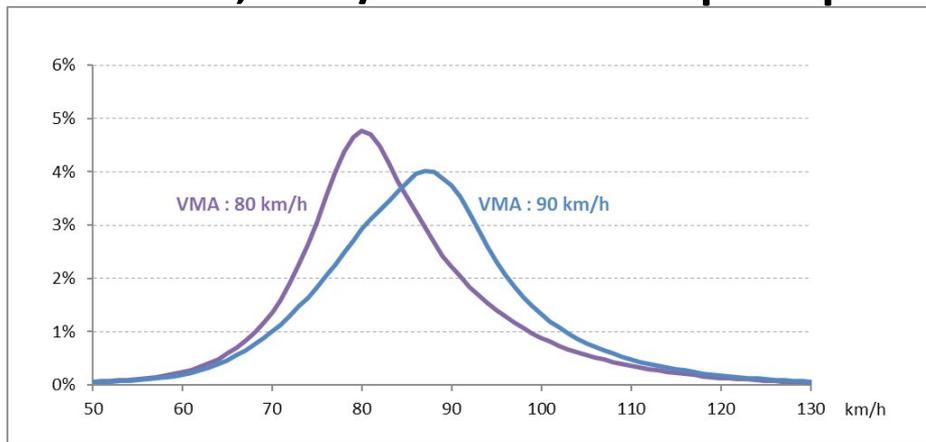
Pour chaque sujet définir

- **Référence (témoin),**
- **Période de référence,**
- **Période où la mesure s'applique**

A partir de ces éléments, un bilan socio économique a été réalisé

QUELQUES RÉSULTATS

Baisse de 3,4 km/h des vitesses partiquées flux libre



Comparaison de la distribution moyenne des vitesses des véhicules légers de juillet 2018 à décembre 2019 (VMA : 80 km/h) par rapport à juin 2018 (VMA : 90 km/h), données de l'observatoire VMA80 (Source : Cerema)

Baisse de 12% des tués sur réseau interurbain hors autoroute / autres réseaux Soit 331 vies en 18 mois (période de référence 2013-2017).

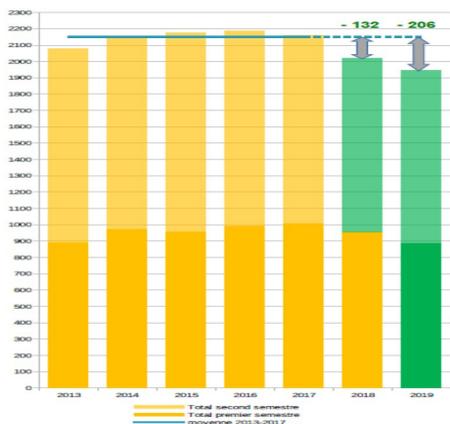


Illustration 16 - Comparaison du nombre de tués sur le réseau considéré, par année (Sources : BAAC officiel)

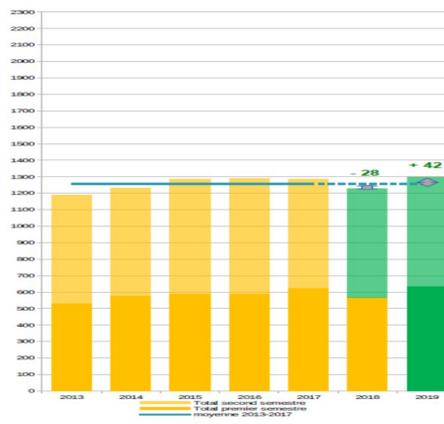


Illustration 17 - Comparaison du nombre de tués sur le reste du réseau, par année (Sources : BAAC officiel)

QUELQUES RÉSULTATS

Allongement temps de parcours 1 seconde par km parcouru sur un trajet moyen. S'explique par l'évolution du réseau 90 avec points singuliers, traversée d'agglomération, présence de poids lourd.

Pour 50 km, sondage indique ressenti 2 mn, FCD montrent 50 secondes.

Impacts environnementaux, réduction modeste pour les polluants atmosphériques et les nuisances sonores.

Acceptabilité en progrès constant. 52% favorable pour ceux qui ont eu connaissance des résultats intermédiaires, 48% au total pour la 4eme vague. La 5eme a été déprogrammée. Les tout à fait opposés sont passés de 40% en avril 2018 à 20% en juin 2020.



Illustration 29: Pourcentages de répondants sur leur niveau d'adhésion à la mesure, en fonction des vagues d'enquête : vague 1 (avril 2018), vague 2 (mars 2019), vague 3 (octobre 2019), vague 4 (juin 2020)

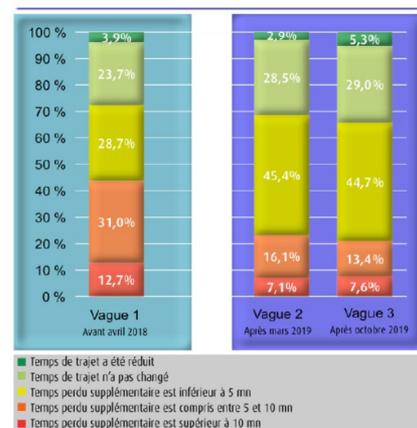


Illustration 37 : temps de trajet estimé par l'ensemble des répondants pour chacune des vagues d'enquête : vague 1 (avril 2018), vague 2 (mars 2019), vague 3 (octobre 2019)

LE BILAN SOCIO ÉCONOMIQUE

Les différents éléments constitutifs du bilan ont été monétarisés. L'échelle commune a ainsi permis de montrer qu'entre 2017 et 2019 le gain estimé était de 700 millions d'euros sur une année.

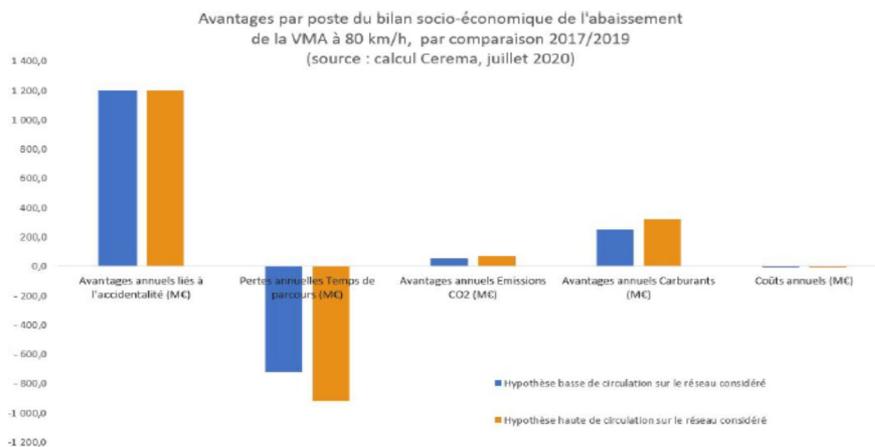


Illustration 38 : Représentation des poids des différents postes étudiés dans le calcul socio-économique selon l'hypothèse basse de circulation (série 1) et l'hypothèse haute de circulation (série 2) (Source : calcul Cerema, 2020)

Grâce à ce mode de calcul, il est ainsi possible de comparer le 80 avec l'apport d'autres mesures.

Cette mesure est d'une grande efficacité pour de très faibles investissements. Les apports viennent principalement de l'accidentalité (1, 2 milliards d'euros), et les coûts des pertes de temps de parcours (entre 720 et 920 millions d'euros). Les coûts sont aussi compensés par la baisse des émissions de carbone et la moindre consommation de carburants.

LE BILAN SOCIO ÉCONOMIQUE

La LOM a ouvert la possibilité du 90 km/h par décision de l'autorité de police dont dépend la route.

Un bilan socio économique nécessiterait qu'on se donne les moyens d'acquérir les données en temps réel, ce qui nécessite de l'organisation et une décision politique.

Plus largement

De nombreuses mesures sont suggérées pour lesquelles décarbonation, mobilité, sécurité peuvent être en conflit. Le recours au bilan socio économique permettrait d'éclairer les décisions publiques.

Ceci nécessiterait également de travailler sur la méthodologie du bilan car les difficultés sont nombreuses.

Qqs idées

- Véhicules intermédiaires
- Modes actifs
- Ville 30
- Contrôle sanction
- Réduction du réseau routier ouvert aux voitures classiques en transit

Merci pour votre attention

Benoit.hiron@cerema.fr

Remerciement à toutes les équipes Cerema qui ont réalisé
l'évaluation du 80 km/h

Source principale <https://www.cerema.fr/fr/actualites/abaissement-vitesse-maximale-autorisee-80-kmh-rapport-final>