

80 km/h

LE 1^{ER} BILAN DE L'EXPÉRIMENTATION

Publié par « 40 millions d'automobilistes »



RN 57 Entre Échenoz-le-Sec et Rioz (70)

		Nb total d'accidents	Nb blessés légers	Nb blessés hosp.	Nb tués	Nb total de victimes
2012		2	1	2	0	3
2013		2	1	2	0	3
2014		2	0	2	1	3
2015	janv. à juin	0	0	0	0	0
	juil. à déc.	0	0	0	0	0
2016		3	2	4	1	7

--- Début de l'expérimentation

ANALYSE

L'axe, long de 13 kilomètres, connaît une accidentalité constante, peu fréquente (6 accidents) et peu meurtrière (1 tué) entre 2012 et 2015.

L'accidentalité routière connaît cependant une augmentation en 2016, première année pleine d'expérimentation à 80 km/h. 2016 est ainsi l'année de sécurité routière la plus mauvaise depuis 2012, tous indicateurs confondus : 3 accidents sont survenus en 2016 alors qu'aucun n'était à déplorer en 2015, qui ont fait 7 victimes (contre 3 en 2012, 2013 et 2014), dont 4 hospitalisées et 1 tuée.



BILAN : TRÈS MAUVAIS

RN 7 Entre Gervans et Bourg-lès-Valence (26)

		Nb total d'accidents	Nb blessés légers	Nb blessés hosp.	Nb tués	Nb total de victimes
2012		9	12	8	0	20
2013		11	20	4	1	25
2014		9	3	12	1	16
2015	janv. à juin	4	1	3	0	4
	juil. à déc.	4	6	3	1	10
2016		7	11	6	0	17

--- Début de l'expérimentation

ANALYSE

L'axe, long de 18 kilomètres, présente une accidentalité relativement élevée : on dénombre 44 accidents sur le tronçon entre 2012 et 2016.

2013 est la pire année en termes de sécurité routière avec 11 accidents ayant fait 25 victimes, dont 4 hospitalisées et 1 tuée. À l'inverse, l'année 2015 recense le moins de victimes (14) sur la période, malgré 1 accident mortel.

L'accidentalité repart légèrement à la hausse sur le tronçon en 2016 avec une recrudescence du nombre total de blessés (17) et surtout le nombre de blessés légers (11 en 2016, contre 7 en 2015 et seulement 3 en 2014) ; en revanche, personne n'a trouvé la mort sur cet axe cette année-là.



BILAN : NON SIGNIFICATIF

RN 151 Entre Auxerre (89) et Varzy (58)

		Nb total d'accidents	Nb blessés légers	Nb blessés hosp.	Nb tués	Nb total de victimes
2012		3	1	2	2	5
2013		4	0	3	2	5
2014		6	3	11	1	15
2015	janv. à juin	1	0	1	0	1
	juil. à déc.	1	0	1	0	1
2016		3	1	6	1	8

- - - Début de l'expérimentation

ANALYSE

L'axe, long de 55 kilomètres, est le plus long des tronçons soumis à l'expérimentation des 80 km/h. Il connaît une accidentalité moyenne supérieure aux statistiques nationales: 1,2 accident mortel par an entre 2012 et 2016.

Si 2015 est l'année qui a connu le moins d'accidents de la route et le moins de victimes sur la période étudiée, 2016 marque une reprise du nombre total de victimes, au-dessus de 2012 et 2013, et nettement au-dessus de 2015 (8 en 2016, contre 2 en 2015); le nombre de blessés hospitalisés est aussi plus élevé: 6 en 2016, contre 2 en 2015, et l'on déplore un accident mortel.



BILAN : MAUVAIS

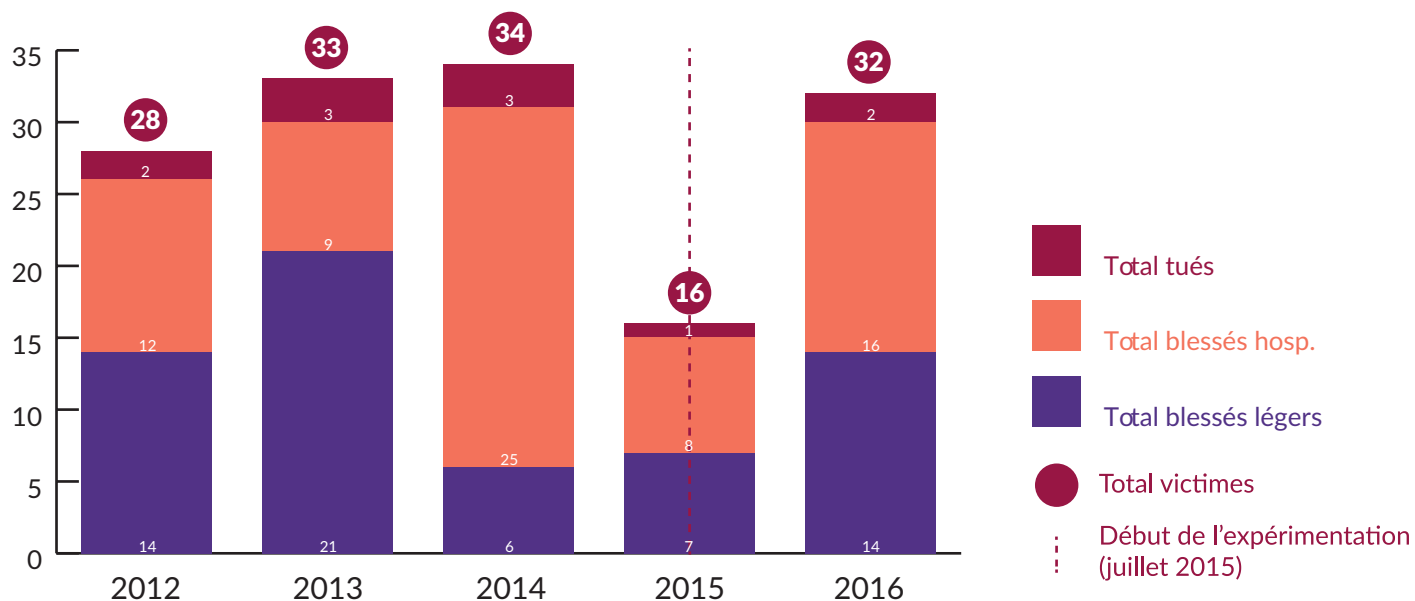
Bilan de l'accidentalité routière sur les 18 premiers mois de l'expérimentation

	Nb total d'accidents	Nb blessés légers	Nb blessés hosp.	Nb tués	Nb total de victimes
Entre janvier 2014 et juin 2015	22	7	29	3	39
Entre juillet 2015 et décembre 2016	18	20	20	3	43
Évolution	- 18%	+ 186%	- 31%	=	+ 10%

Dans un courrier adressé début janvier 2018 par le Premier ministre au Sénateur de la Haute-Saône Michel RAISON suite à sa lettre ouverte cosignée par 50 autres membres du Sénat pour demander le bilan de l'accidentalité routière réalisé lors de l'expérimentation de l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h, Édouard PHILIPPE affirme qu' « entre juillet 2015 et juillet 2017, on a recensé 20 accidents, faisant 3 morts et 42 blessés ».

Or, cela ne correspond pas aux données que l'association « 40 millions d'automobilistes » a pu relever grâce aux fichiers BAAC. Car même en tenant compte du fait qu'une erreur statistique est toujours possible, la déclaration du Premier ministre revient à dire que sur les 6 premiers mois de l'année 2017, seuls 2 accidents ne faisant aucune victime seraient survenus sur l'ensemble des 3 tronçons soumis à l'expérimentation, ce qui semble malheureusement très improbable.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE SUR L'EXPÉRIMENTATION



2015, année de mise en œuvre de l'expérimentation, apparaît comme la meilleure année de sécurité routière sur le cumul des 3 tronçons, entre 2012 et 2016: on y constate le plus petit nombre de personnes tuées (1 seule en 2015), le moins de blessés hospitalisés (8) et le deuxième plus faible nombre de blessés légers (7).

Cependant, dans le détail, on constate que cette baisse de l'accidentalité routière était amorcée dès le premier semestre 2015, alors que la nouvelle réglementation n'était pas encore en vigueur: l'accidentalité relevée lors du 1^{er} semestre 2015 est égale ou plus faible que celle du second semestre sur l'ensemble des tronçons étudiés. L'abaissement de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h ne peut donc pas expliquer la baisse de la mortalité routière constatée sur ces axes pour l'année 2015.

À cela s'ajoute le fait que 2016, première année pleine de l'expérimentation à 80 km/h sur ces axes, voit l'ensemble des indicateurs repartir à la hausse: 30 blessés sont alors à déplorer, soit autant qu'en 2013, plus qu'en 2012 (26) et non loin de 2014 (31), qui est la pire année en nombre de victimes (34) et de gravité des accidents. 2016 est également la deuxième plus mauvaise année, après 2013 et 2014, en termes de nombre de blessés hospitalisés et de nombre de tués sur ces axes (2).

De plus, en comparaison des données de mortalité routière relevées à l'échelle nationale, les statistiques issues de l'accidentalité des 86 kilomètres de routes secondaires, répartis en 3 tronçons de routes nationales, révèlent l'inefficacité de la mesure d'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h: alors que 1 911 accidents mortels ont été recensés sur les 386 224 kilomètres que compte le réseau secondaire français (soit 1 accident mortel en moyenne tous les 202 km) en 2016, les sections de routes nationales soumises à l'expérimentation font état d'1 accident mortel tous les 28,7 km.

Certes, les portions de routes sélectionnées démontraient une accidentalité supérieure à la moyenne nationale avant la mise en œuvre de l'expérimentation, mais les chiffres présentés dans le présent bilan démontrent que la baisse de la limitation de vitesse n'a en rien permis de réduire la mortalité routière sur ces axes: **2 accidents mortels sont à déplorer sur les 86 kilomètres de l'expérimentation en 2016, soit 5 fois plus que la moyenne nationale qui s'élevait la même année à 0,4 tué pour 86 km de routes.**

EN FRANCE SUR LE RÉSEAU SECONDAIRE (386 224 KM):



1 tué tous les 202 km



1 tué tous les 28,7 km

MÉTHODOLOGIE

« 40 millions d'automobilistes » a recensé tous les accidents de la circulation survenus entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016 sur les 3 sections routières concernées par l'expérimentation de la baisse de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h grâce aux fichiers du Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC), Ministère de l'Intérieur.

Ces sections s'étendent sur un total de 86 km, sur la RN57 entre Échenoz-le-Sec et Rioz (70) (entre le PR 56 et le PR 70), sur la RN 7 entre Gervans et Bourg-lès-Valence (26) (entre le PR 23 et le PR 41) et sur la RN 151 entre Auxerre (89) (entre le PR 0 et le PR 32) et Varzy (58) (entre le PR 36 et le PR 53).

La compilation de l'ensemble des fichiers de données « lieux », « caractéristiques », « véhicules » et « usagers » a permis de déterminer avec précision le lieu des accidents, le nombre et la catégorie des usagers impliqués ainsi que la gravité de leurs blessures.

Certaines données permettant d'identifier les responsabilités et les causes des accidents (comportement des usagers, alcoolémie, stupéfiants, distracteurs, vitesse excessive ou inadaptée...) sont en revanche indisponibles, les autorités considérant que leur publication pourrait porter atteinte à la protection de la vie privée des personnes concernées et leur porter préjudice.

Les chiffres de l'accidentalité relevés pour la période de l'expérimentation pour laquelle on dispose de données – qui s'étend du 1^{er} juillet 2015 au 31 décembre 2016 – ont été comparés à ceux des années précédentes (2012, 2013, 2014 et les 6 premiers mois de l'année 2015) pour déterminer l'impact de la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'accidentalité et la mortalité des tronçons routiers concernés.

Les données d'accidentalité pour l'année 2017 n'ont, à l'heure de la publication de ce premier bilan, pas été communiquées.

EN 2017, CELA N'A PAS L'AIR DE S'ARRANGER...

Six ados blessés dans un accident



Six adolescents âgés de 14 à 17 ans ont été blessés dans un accident de la route, dans la nuit de samedi à dimanche, à Betoncourt-les-Ménétriers, une petite commune haut-saônoise située à proximité de la Haute-Marne.

PONT-DE-L'ISÈRE

Collision hier sur la Nationale 7



Tout s'est arrêté dans la signalisation et le poteau EDF.

Un accident s'est produit hier après-midi, à l'intersection entre la N7 et la D259, début de la déviation provisoire durant les travaux de Pont-de-l'Isère.

DRÔME

Accident sur la N7 : le jeune conducteur en cause avait bu



L'accident avait fait six blessés. Photo Archives Le DL.

Si leurs jours ne sont pas en danger, plusieurs victimes de l'accident survenu samedi soir vers 23 heures sur la Nationale 7 à Tain-l'Hermitage sont toujours hospitalisées.

ÉCHENOZ-LE-SEC

Grosse frayeur sur la RN 57



Une spectaculaire sortie de route s'est produite vendredi vers 17 h 10 sur la RN 57 entre Vesoul et Rioz, à la hauteur d'Échenoz-le-Sec. Sur la portion de route à deux voies, deux véhicules qui se croisaient se sont accrochés.

SOURCES

<http://www.estrepublicain.fr/edition-de-vesoul-haute-saone/2017/09/25/six-ados-blesses-dans-un-accident>

<http://www.ledauphine.com/drome/2017/09/11/le-jeune-conducteur-en-cause-avait-bu>

<http://www.ledauphine.com/drome/2017/05/02/collision-hier-sur-la-nationale-7>

<http://www.estrepublicain.fr/edition-de-vesoul-haute-saone/2017/11/05/grosse-frayeur-sur-la-rn-57>