



PRÉFET DU
LOIRET

Orléans, le mercredi 03 octobre 2018

DOSSIER DE PRESSE

**Abaissement de la vitesse maximale autorisée
sur les routes à double sens, sans séparateur central
depuis le 1^{er} juillet 2018**

Contact-presse : Colette THEAS-DUHAMEL/ Tél : 02.38.81.40.35/06.71.17.35.28

Orléans, le mercredi 03 octobre 2018

COMMUNIQUE DE PRESSE

Abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double-sens, sans séparateur central, depuis le 1^{er} juillet 2018 Une mesure dont l'enjeu est de sauver des vies humaines

Depuis le 1^{er} juillet 2018, la vitesse a été limitée à 80km/h sur les routes à double sens, sans séparateur central, du département. Ces routes étaient limitées jusque là, à 90km/h. Cette mesure en phase d'expérimentation, pour une période de deux ans, sur l'ensemble du territoire national, sera accompagnée et fera l'objet d'un suivi très précis qui devrait permettre au Gouvernement d'en évaluer l'efficacité.

Dans le Loiret, la situation est particulièrement préoccupante.

Du 1^{er} janvier 2018 au 1^{er} octobre 2018, le nombre de tués est en nette augmentation par rapport à la même période de 2017. On recense 35 tués, soit 34,6 % de plus que l'an passé (26 tués). Sur les 33 accidents mortels survenus en 2018, 8 sont liés à une vitesse excessive ou inadaptée, de nombreux accidents sont la conséquence d'une faute d'inattention.

Depuis 2012, 152 personnes ont été tuées sur les routes départementales, à double sens de circulation, sans séparateur central, ce qui représente 56,9% du nombre des tués. Pour les premiers mois de l'année 2018, cette proportion est encore supérieure, puisque 22 tués sur 35 l'ont été sur ce réseau (soit 62,9% du nombre des tués).

Avec l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h :

- seules ont été concernées les routes à double sens, sans séparateur central ;
- la distance d'arrêt est donc réduite, diminuant ainsi les risques de collisions ;
- les impacts sur les temps de trajet restent minimes ;
- des vies humaines sont préservées.

Dans le département, les 16 radars concernés par l'abaissement ont été paramétrés à la nouvelle vitesse limite autorisée depuis le 1^{er} juillet. Aucun nouveau radar n'accompagne la mise en œuvre de la mesure.

SOMMAIRE

I – Les chiffres de l'accidentalité dans le Loiret

II – Illustrations de l'impact de la limitation de vitesse à 80 km/h

III – Les expérimentations démontrent qu'abaisser la vitesse permet de sauver des vies

I – Les chiffres de l'accidentalité dans le Loiret

La vitesse est l'une des principales causes d'accidents mortels sur les routes du Loiret.

Les premiers mois de l'année 2018 ont connu un nombre préoccupant de morts sur les routes du Loiret. Le nombre de tués est en effet en nette augmentation par rapport à la même période en 2017 : du 1^{er} janvier au 1^{er} octobre 2018, on recense 35 tués, soit 34,6 % de plus que l'an passé (26 tués). Sur les 33 accidents mortels survenus en 2018, 8 sont liés à une vitesse excessive ou inadaptée, de nombreux accidents sont la conséquence d'une faute d'inattention.

Sur une plus longue période, le facteur vitesse est plus souvent responsable des accidents mortels dans le Loiret que dans d'autres départements. De 2012 à 2016, la part des accidents mortels liés à la vitesse (23 %) a en effet été supérieure dans le Loiret à celle d'autres départements (21%).

Les routes de campagne du Loiret concentrent une grande proportion des accidents mortels.

Une caractéristique constante de l'accidentalité dans le Loiret est la gravité élevée des accidents (nombre de tués pour 100 accidents). Sur la période 2007-2016, le taux de gravité (12,2 tués pour 100 accidents) était largement supérieur à celui du niveau national qui se stabilise depuis plusieurs années autour de 6 tués pour 100 accidents.

En outre, même si une part prépondérante des accidents a lieu en agglomération, le réseau routier de campagne (hors agglomération) concentre une très grande majorité de tués. Entre 2012 et 2016, 70,8 % des tués sur les routes du Loiret l'ont été sur les routes départementales, alors même qu'elles représentent moins d'un tiers du réseau routier.

Enfin, les routes à double-sens sans séparateur central sont de très loin les plus dangereuses.

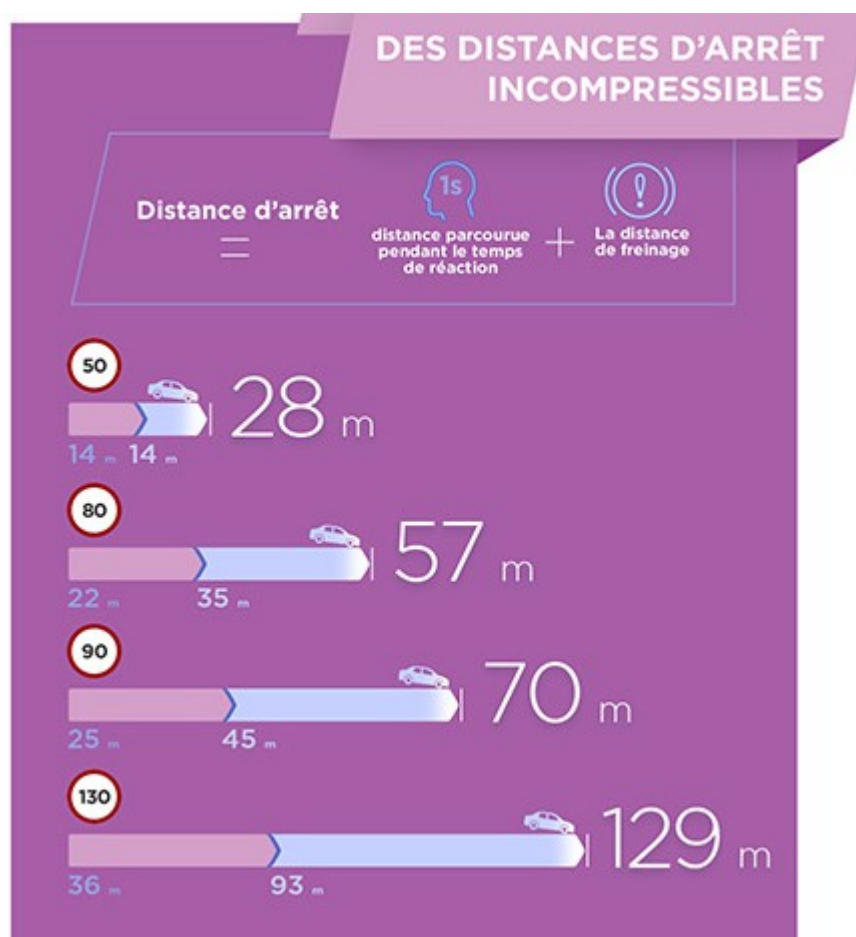
Dans le Loiret, depuis 2012, 152 personnes ont été tuées sur des routes à double-sens de circulation sans séparateur central, soit 56,9 % des tués. Sur les premiers mois de l'année 2018, cette proportion est encore supérieure, puisque 22 tués sur 35 l'ont été sur ce réseau (soit 62,9 % du nombre des tués).

	Tués (total)	Autoroutes	Rase campagne			Agglo		proportion des tués sur routes bi-directionnelles
			RD avec TPC	RD bidirectionnelles	Voiries Communales (hors agglo)	RD	Voiries Communales (agglos)	
2012	45	6	0	29	2	6	2	64,44
2013	34	3	1	22	3	1	4	64,71
2014	25	7	0	10	2	4	2	40,00
2015	48	6	2	28	3	5	4	58,33
2016	43	8	1	20	2	9	3	46,51
2017	37	2	1	21	0	9	4	56,76
2018 au 1 ^{er} octobre	35	2	1	22	2	2	6	62,86
Total	267	34	6	152	14	36	25	56,93

II – Illustrations de l'impact de la limitation de vitesse à 80 km/h

Plus la vitesse diminue, plus la distance d'arrêt raccourcit.

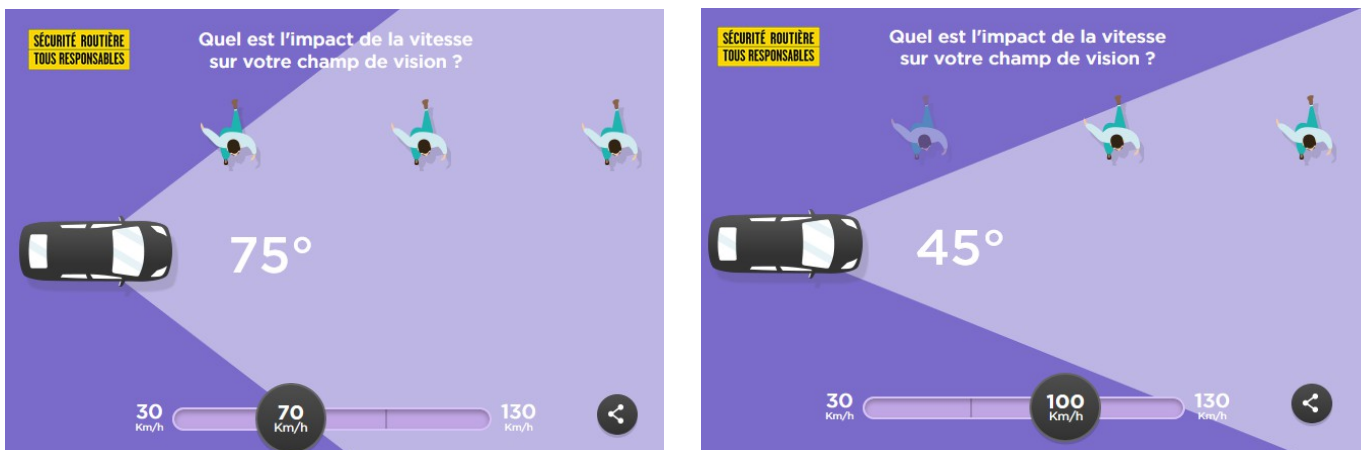
La distance d'arrêt est égale au cumul de la distance parcourue pendant le temps de réaction et de la distance de freinage. Avec l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h, la distance d'arrêt a donc été réduite, diminuant ainsi les risques de collisions.



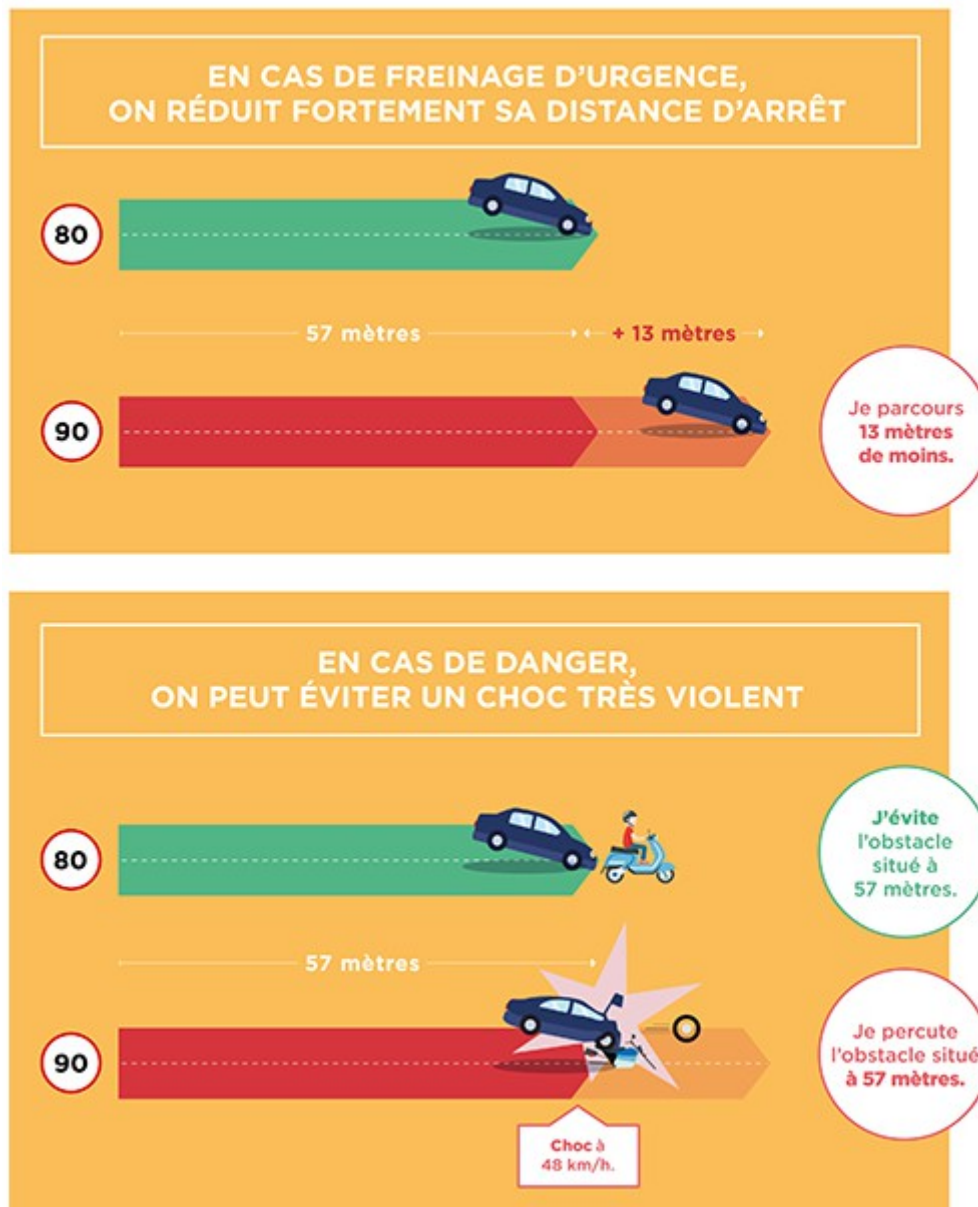
En passant de 90 km/h à 80 km/h sur les routes bi-directionnelles sans séparateur central, la distance moyenne de freinage est passée ainsi de 70 m à 57 m. Ces 13 mètres gagnés permettent de sauver des vies.

Plus la vitesse diminue, plus le champ visuel s'élargit.

Le champ de vision est bien plus réduit à 100 km/h qu'à 70 km/h.



Réduire la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h peut vraiment tout changer.



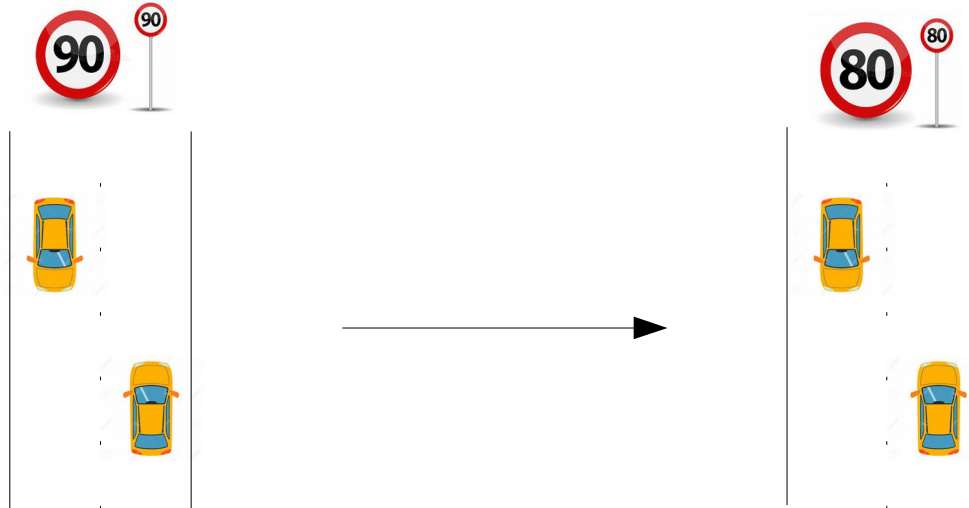
Les conséquences sur les temps de trajet restent minimales.

Dans le Loiret, l'abaissement de la vitesse autorisée a un impact très faible en termes de durée de trajet. En moyenne l'augmentation du temps de trajet est de l'ordre de 2 minutes pour se rendre d'Orléans à une autre agglomération loirétaine de taille moyenne.

	Distance totale	Distance concernée par l'abaissement de la vitesse	Durée du trajet avant la mesure d'abaissement de vitesse	Durée du trajet après la mesure d'abaissement de vitesse	Temps de trajet ajouté par cette mesure
Orléans-Pithiviers	43 km	20 km	50 mn	51mn 42s	1mn 42 s
Orléans-Montargis	71 km	30 km	1h04	1h 06mn 30s	2mn 30 s
Orléans-Gien	71 km	20 km	1h09	1h 10mn 42s	1mn 42 s

Les conséquences portent sur les routes à double sens, sans séparateur central.

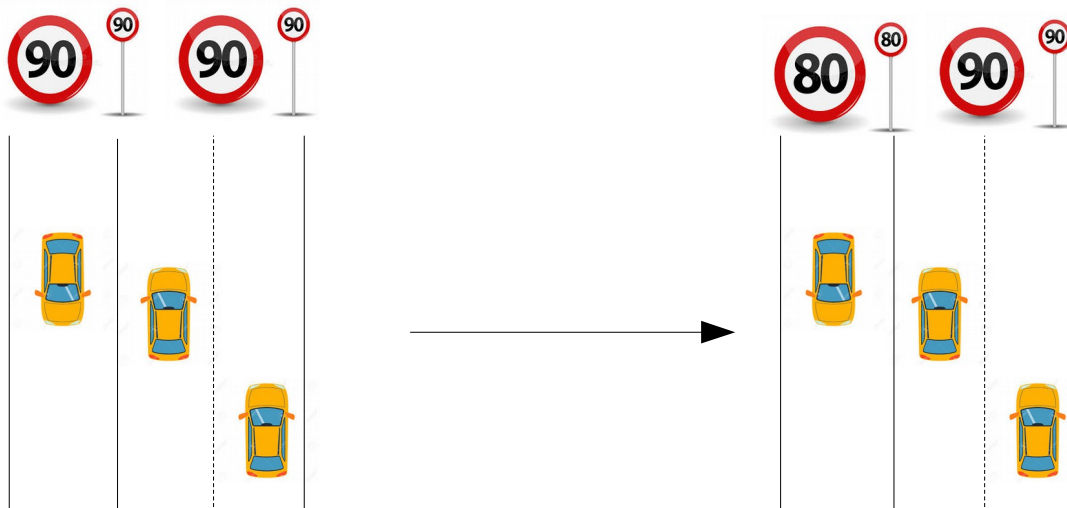
Par routes avec séparateur central, il faut entendre routes physiquement séparées par une ou deux glissières métalliques, en béton ou par un terre-plein qui peut accueillir de la verdure. Une ligne blanche, des zébras ne sont pas un séparateur central. Certaines routes du réseau secondaire aujourd'hui limitées à 90 km/h sont restées à cette vitesse, car elles sont configurées de telle sorte qu'elles permettent de sécuriser davantage les dépassements.



Avant

Sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, la limitation de vitesse était de 90 km/h.

Depuis le 1^{er} juillet 2018, sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, la limitation de vitesse est passée à 80 km/h.

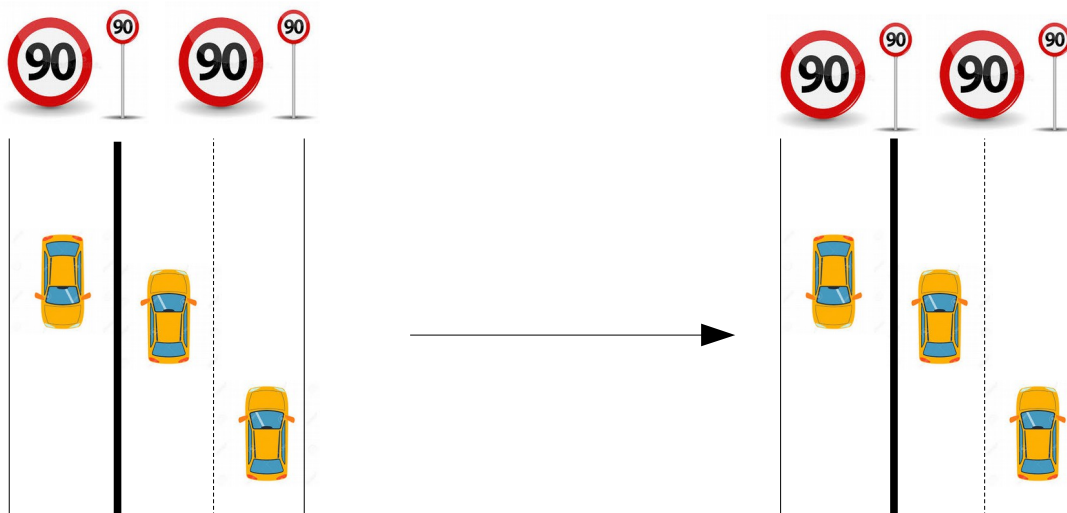


Avant

Sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, la limitation de vitesse était de 90 km/h.

Depuis le 1^{er} juillet 2018, sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, la limitation de vitesse est restée à 90 km/h sur la portion d'au moins 2 voies.

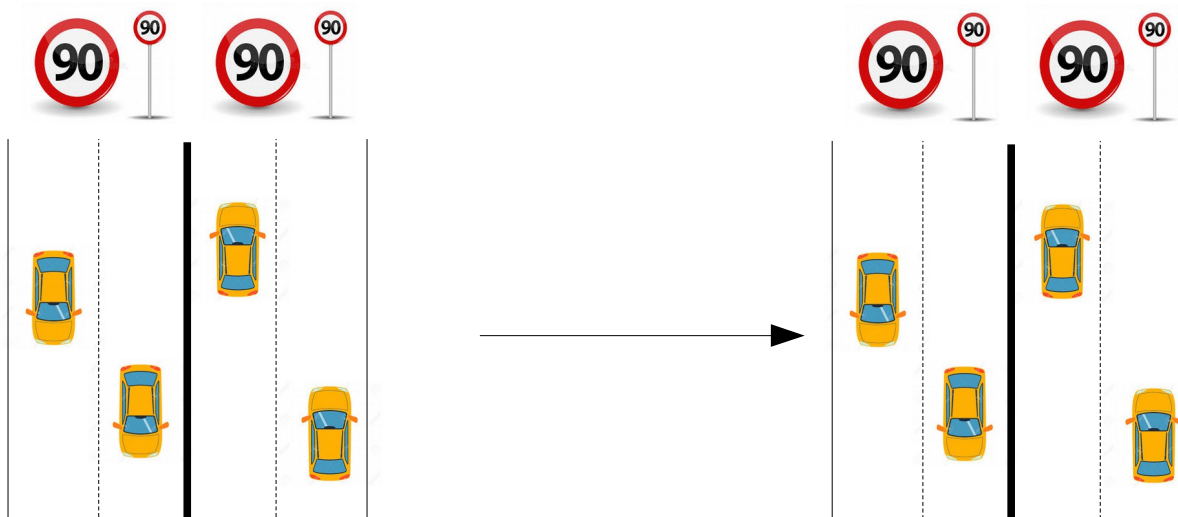
La vitesse maximale autorisée de 90km/h est restée la même sur les routes avec séparateur central.



Avant

Sur les routes bidirectionnelles avec séparateur central, la limitation de vitesse était de 90 km/h.

Depuis le 1^{er} juillet 2018, sur les routes bidirectionnelles avec séparateur central, la limitation de vitesse est restée à 90 km/h.



Avant

Sur les routes bidirectionnelles avec séparateur central, la limitation de vitesse était de 90 km/h.

Depuis le 1^{er} juillet 2018, sur les routes bidirectionnelles avec séparateur central, la limitation de vitesse est restée à 90 km/h.

III – Les expérimentations démontrent qu’abaisser la vitesse permet de sauver des vies

Baisser la vitesse permet de sauver des vies.

Deux sources distinctes justifient le bien-fondé de la mesure :

- d’une part, un rapport du Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (CEREMA) de décembre 2017 : ce rapport ne porte pas sur l’accidentalité mais sur l’étude des vitesses sur les 86 kilomètres de routes concernés. Il conclut à des diminutions de vitesse moyenne comprises entre 2 et 9 km/h selon les axes.

- d’autre part, une analyse de l’accidentalité réalisée à partir des données de l’Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), organisme statistique obéissant aux règles de la statistique publique. **Les chiffres consolidés par l’Observatoire national interministériel de la sécurité routière confirment la diminution du nombre de décès, d’accidents et de blessés sur la période et les itinéraires de l’expérimentation, par rapport aux cinq années qui ont précédé l’expérimentation.**

Dans le Loiret, l’abaissement de la vitesse lié à la mise en place des radars automatiques a précédé une tendance de fond de réduction du nombre de tués sur les routes.

À la suite de l’implantation des premiers radars automatiques dans le Loiret, une baisse de plus de 46 % des accidents mortels a été observée. On peut légitimement penser que cette évolution est fortement liée à une réduction significative des vitesses pratiquées.

