

Contribution au grand débat

Thème

La transition écologique

Analyse et propositions utilisant l'exemple de la sécurité routière

Claude Got

www.securite-routiere.org

www.sante-publique.org

www.securite-sanitaire.org

gotclaud7@gmail.com

Ce texte traitant de la transition écologique est la deuxième partie de ma contribution au grand débat après un cahier sur l'organisation de cette procédure. La troisième partie concerne le fonctionnement de l'Etat.

Préambule

Pour réduire ou supprimer un défaut de qualité, il est indispensable d'analyser en détail les processus qui ont abouti à un échec. Nous sommes dans la quatrième année après l'engagement de la France de réduire de 29% les émissions de gaz à effet de serre produits par les transports routiers à l'échéance 2028. Aucune réduction n'a été observée au cours de ces 4 ans.

J'utilise pour établir ce document un schéma d'analyse allant de la définition initiale du problème traité à l'évaluation des résultats.

Les éléments de cette séquence sont les suivants : **connaissance – compréhension – objectif – décision – gestion – évaluation.**

Un échec évident

Analyse de l'échec de l'engagement de la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre produites par les transports routiers lors de la COP21 en 2015

Les engagements de la COP21 sont entrés dans leur quatrième année. Un de nos engagements concernait les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports routiers. La France s'est engagée à réduire de 29% les émissions de ces gaz dans le secteur des transports au terme d'un délai de 13 ans. Nous atteignons la fin du premier tiers de ce programme et la consommation de carburants routiers, au cours de cette période, s'est accrue de 0,4%. Aucun programme quantifié, décrivant les méthodes retenues, leur calendrier et leur effet attendu n'a été établi.

Il convient de rapprocher cet échec des propos tenus au niveau le plus élevé de l'Etat. Ceux de Jacques Chirac le 2 décembre 2002 : « *Notre maison brûle et nous regardons ailleurs* », et ceux d'Emmanuel Macron le 12 décembre 2017 : « *On ne va pas assez vite et c'est ça le drame. On ne pourra pas dire qu'on ne savait pas* » - « *On est en train de perdre la bataille* ». Dans les deux cas, le diagnostic est précis, mais le passage à l'acte est absent.

Ce cahier utilise ce problème d'une gravité évidente pour mettre en évidence le mécanisme de cet échec.

Dans la séquence : **connaissance – compréhension – objectif – décision – gestion – évaluation** :

- La **connaissance** du lien entre la vitesse, la masse, le trafic et la consommation de carburant des voitures est établie depuis leur création.
- La **compréhension** des mécanismes actuels de l'échec ne présente aucune difficulté. L'amélioration du rendement des moteurs a été compensée par la croissance de leur puissance, du poids moyen des véhicules et de leur surface frontale. Le trafic a dépassé pour la première fois 600 milliards de kilomètres en 2017.
- L'**objectif** est identifié, il a été défini lors de la COP21, il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- La seule **décision** efficace à court terme est la réduction de la vitesse maximale autorisée, (VMA) associée à un respect de ces VMA qui est actuellement très dégradé. Les mécanismes d'augmentation du trafic sont bien identifiés, notamment l'extension des banlieues des grandes agglomérations, l'accroissement des déplacements domicile-travail lié à l'instabilité de l'emploi et l'augmentation des coûts des logements dans les grands centres urbains. Nous sommes incapables de réduire ces trafics très contraints.
- La **gestion** doit améliorer le respect des limitations de la vitesse. Cet aspect est traité dans ma contribution concernant le thème de l'organisation de l'Etat.
- L'**évaluation** ne présente aucune difficulté, elle est assurée par l'Union française des industries pétrolières qui publie chaque mois le volume de carburant à usage routier livré.

L'engagement de la France concernant les émissions de gaz à effet de serre par les transports routiers

La COP21 a exprimé une fois de plus la nécessité de réduire la production de gaz à effet de serre. Lors de la réunion finale, des centaines de participants pleuraient de joie après avoir montré leur détermination et leur courage politique. Les années suivantes ont exprimé la différence entre les discours et le passage à l'acte. Notre inaptitude à gérer le problème le plus grave auquel l'humanité a été confrontée est une évidence.

Après les 39 pages et les 29 articles du texte global de la COP21, un second texte avait défini les engagements de la France. L'un d'entre eux concernait les transports : « **Réduction de 29% des émissions dans le secteur des transports sur la période 2015-2028** : amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules (véhicule consommant 2L /100 km), développement des véhicules propres (voiture électrique, biocarburants, ...) : »

Il faut lire ensuite la masse impressionnante de textes optimistes accompagnant cet événement, notamment les pages réunies dans la partie <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/programme-objectif-co2> et présentées de la façon suivante : « **Dans le cadre de la conférence internationale pour le climat (COP 21) qui s'est tenue à Paris fin 2015, la France s'est engagée à réduire les émissions de GES dans les transports de 29% sur la période 2015-2028** ». La référence aux GES (gaz à effet de serre) est explicite, il ne s'agit pas d'un engagement concernant les polluants. « *Mis en place en janvier 2016 par le ministère chargé des transports et l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), le programme « Objectif CO2 » vise à fournir aux entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs des outils permettant d'améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la consommation de carburant* ».

Notre engagement portait sur 13 ans. La réduction en proportion constante annuelle devait donc être de 2,8% par an.

- En 2015 la consommation de carburant routier s'était accrue de 0.9% par rapport à l'année 2014 d'après l'UFIP (Union Française des Industries Pétrolières)
- En 2016 : + 0,4%
- En 2017 : + 0,5%
- En 2018 : - 0,5% en tenant compte de la correction introduite par l'UFIP qui a indiqué que : « *Les événements sociaux du mois de décembre se sont traduits par une très forte baisse de la consommation de carburants routiers. En excluant l'impact de cet événement exceptionnel, les ventes de produits pétroliers ont baissé de 1,5 % au cours de l'année 2018 dont 1 % lié à l'érosion des ventes dans les zones frontalières compte tenu de l'augmentation des taxes au premier janvier 2018*».

L'absence d'uniformisation des taxes sur les carburants au niveau européen a contribué à développer les achats en dehors de nos frontières, comme cela a été le cas pour le tabac,

réduisant artificiellement les émissions de dioxyde de carbone de la France. Malgré ces effets, l'évolution des 3 dernières années est très éloignée de l'objectif fixé dans le cadre de la COP21.

Les bases pour la compréhension des enjeux

Le trafic pour la dernière année connue (2017) a été de

- 606 milliards de kilomètres au total
- 429 milliards pour les voitures particulières
- 102 milliards pour les utilitaires légers

80 milliards de km sont parcourus sur des autoroutes par des véhicules légers

La consommation de carburants a été de :

- 29 529 milliers de mètres cube pour les voitures légères
- 8 963 milliers de mètres cube pour les utilitaires légers

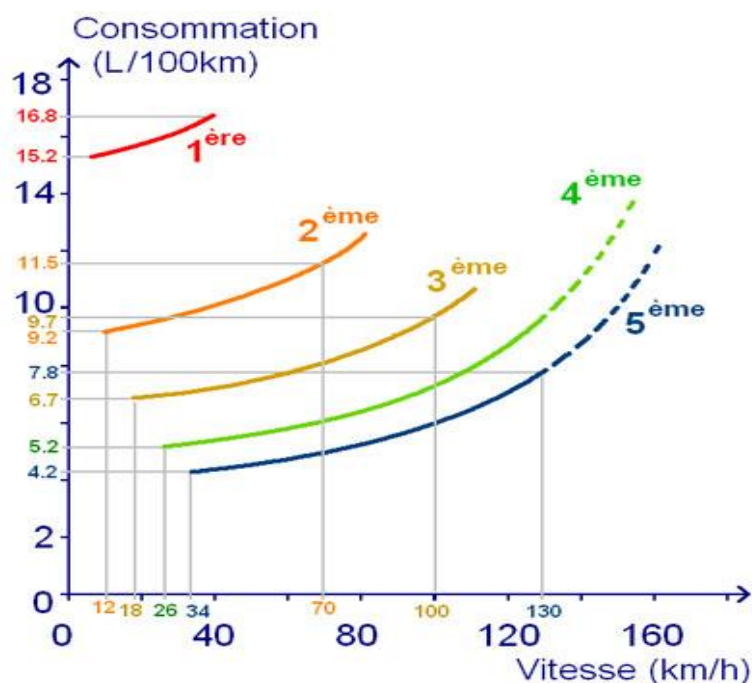
Le coût estimé pour les véhicules légers est de 37 milliards par an.

Il est surprenant que ces données ne soient pas exploitées pour mettre en évidence :

- la nécessité de poursuivre la réduction des vitesses maximales autorisées, notamment sur les autoroutes et de les faire respecter.
- Les économies dont bénéficient les usagers quand ils réduisent leur vitesse

Dans la période 2002/2006 de forte diminution de la mortalité et des vitesses de circulation, la consommation unitaire des véhicules légers a été réduite de 3,4% alors que le poids moyen des véhicules était encore croissant avec le développement des SUV qui ont par ailleurs une surface frontale plus grande que les véhicules légers traditionnels.

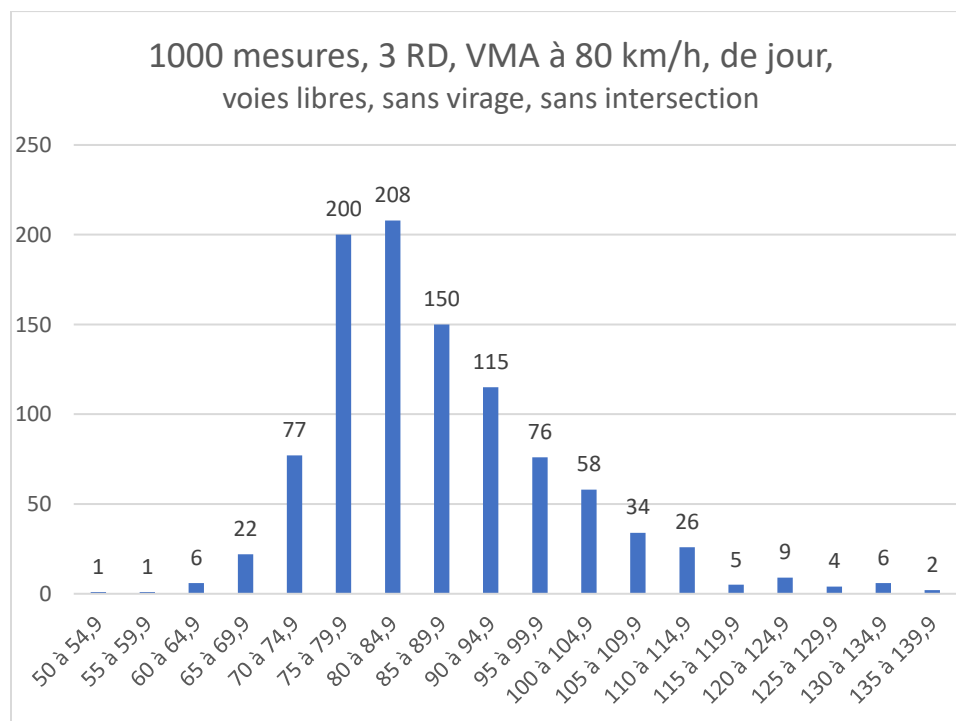
Diminuer la vitesse de circulation réduit le coût en carburant, réduit la mortalité sur les routes et réduit la production de gaz à effet de serre. Le graphique suivant exprime la consommation d'un véhicule à essence de poids et de puissance moyenne.



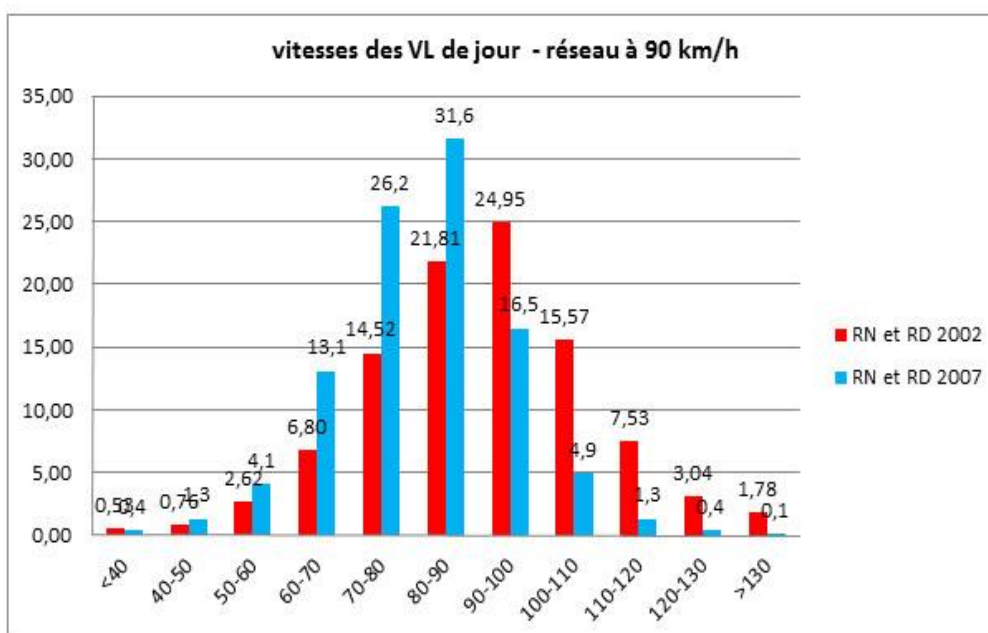
Si les usagers qui respectaient la limite de 90 km/h réduisent leur vitesse à 80 km/h, l'abaissement de la consommation sera d'environ 7%. Sur autoroute, la réduction de la vitesse de 130 à 110 km/h induirait une réduction de consommation proche de 15%.

Quand l'évaluation du résultat intègre le supplément de consommation produit par les excès de vitesse observés, l'économie de carburant est nettement plus élevée.

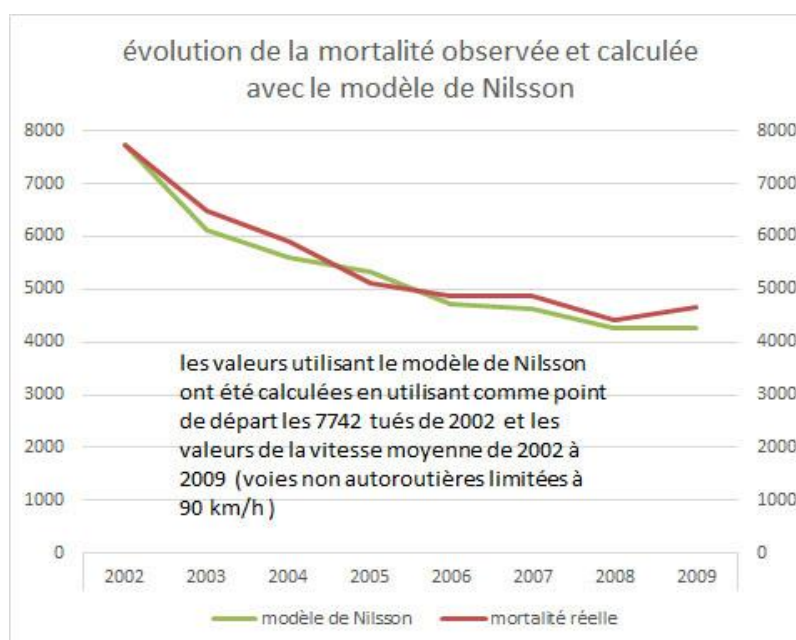
Exemple de vitesses mesurées après l'abaissement de la VMA à 80 km/h. La consommation réelle totale serait réduite de 12% (7% + 5%) en associant la diminution de la vitesse de 90 à 80 et une meilleure maîtrise des excès de vitesse par rapport à la situation actuelle. 1/3 seulement des usagers respecte strictement la VMA



L'évolution de la vitesse sur le réseau non autoroutier entre 2002 et 2007



La preuve de la relation étroite observée en France entre mortalité et vitesse dans la période 2002-2009 (graphique de l'auteur)

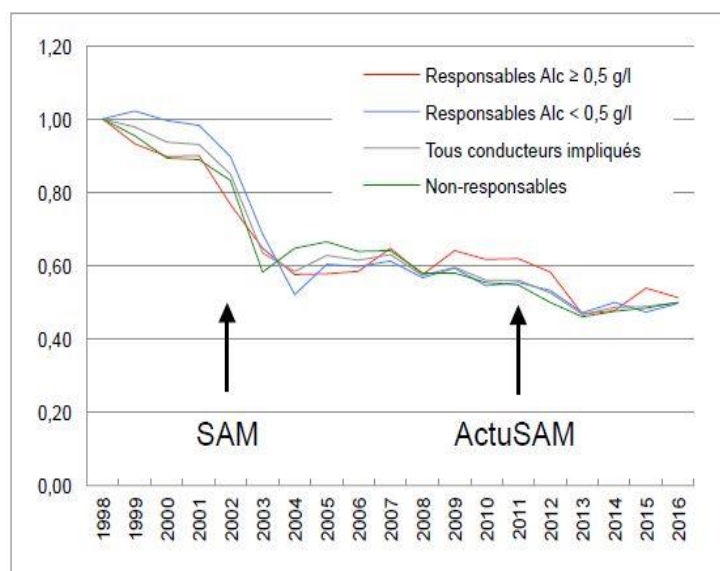


Une réduction de la vitesse agit sur tous les autres facteurs d'accident que nous n'arrivons pas à réduire par des méthodes agissant spécifiquement à leur niveau. La proportion d'accidents mortels impliquant l'alcool est toujours proche de 30% depuis des décennies, mais le nombre de tués par ce facteur de risque a été divisé par cinq depuis les réformes de 1972/1973 agissant sur la vitesse.

Le graphique ci-dessous établi par Bernard Laumon a une importance majeure, il met en évidence l'effet identique de la forte réduction de la vitesse de la période 2002/2005 sur des catégories d'utilisateurs aux

caractéristiques très différentes (usagers non responsables, usagers alcoolisés ou non). Les flèches SAM et Actu SAM indiquent les années concernées par 2 études destinées à évaluer le rôle des stupéfiants et de l'alcool dans les accidents mortels.

Figure 1 - Évolution du nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel selon leur alcoolémie et leur responsabilité ou non (source : BAAC, base 1,00 en 1998).



Conclusion

L'objectif fixé par la France en 2015 ne peut pas être atteint sans réduction de la vitesse sur tous les réseaux, notamment sur les autoroutes où la consommation est la plus élevée.

De nombreuses courbes sont disponibles, qui tracent la consommation de carburant des véhicules légers. L'amélioration du rendement des moteurs contribue à la réduction de la consommation, pour l'essence comme pour le gas-oil, mais quatre facteurs contraires doivent être pris en considération :

- L'accroissement de la proportion d'achats de véhicules légers à essence par rapport aux motorisations diesel qui ont un meilleur rendement.
- La lenteur de la réduction du poids et de la puissance maximale des véhicules est un second facteur de résistance à cette intention de diminuer les consommations de carburant.
- Le développement des SUV qui ont un S_{cx} élevé (coefficient de traînée multiplié par la surface frontale) accroissant la consommation.
- Le développement des véhicules électriques est lent et risque de le demeurer du fait de leur prix et de leur autonomie encore réduite.
- On nous a beaucoup parlé du véhicule consommant 2 litres de carburant pour parcourir 100 km, mais sans date de commercialisation. Les constructeurs pouvaient développer ces véhicules dans un délai court. Ils n'ont pas été sérieusement stimulés pour passer à l'acte.

Nos actions sur les transports routiers ne sont pas à la hauteur du problème. Une société égoïste, dépendante de ses habitudes, demeure incapable de prendre en considération une modification de l'environnement qui réduira à terme la qualité de vie de nos descendants. Rouler à 130 km/h sur des autoroutes n'est plus acceptable dans l'état de nos connaissances sur la transformation du climat. Parler sans agir dans ce domaine exprime une dégradation de la hiérarchie des valeurs de décideurs dont le comportement relève du « après moi le déluge ». Leurs noms resteront associés à leur absence de sens des responsabilités.

Annexes

Le faible soutien de la décision d'abaisser la vitesse maximale hors agglomération à 80 km/h par les organismes qui ont en charge l'évaluation et l'évolution de la lutte contre le réchauffement climatique a été une attitude surprenante au cours de l'année 2018.

Les responsables du ministère de la Transition écologique et solidaire, au cours de la période critique se terminant par le choix du Premier ministre d'abaisser la VMA à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel, n'ont pas soutenu activement la décision, ni fait un pas supplémentaire en développant des arguments en accord avec l'engagement de la COP21. Il était indispensable d'associer au 80 km/h sur les voies sans séparation des sens de circulation, la réduction à 110 km/h de la vitesse maximale sur les autoroutes.

L'absence de soutien actif du 80 km/h au niveau ministériel est une formulation bienveillante. Nicolas Hulot ne s'est pas emparé du problème et Elisabeth Borne a conservé son affection pour les routes, le développement des transports et la vitesse : elle n'a pas milité en faveur de la promotion de la VMA à 80 km/h sur l'ensemble du réseau non autoroutier. IL faut rappeler qu'elle était la conseillère technique, chargée des transports durant les 5 années pendant lesquelles Lionel Jospin était Premier ministre. Son opposition aux décisions de sécurité routière proposées par la Déléguée interministérielle à la sécurité routière de l'époque, Isabelle Massin, était notoire. Lors d'un long entretien à Matignon le 10 août 2000, elle m'avait clairement exprimé son opposition à toutes les mesures qui auraient pu réduire l'accidentalité en créant des contraintes au niveau des usagers. Les cinq années de gestion de la sécurité routière de 1997 à 2002 ont été calamiteuses avec 2% de réduction de la mortalité sur l'ensemble de ces cinq années, alors que le gouvernement avait indiqué comme objectif une réduction de 50%.

La mesure la plus sournoise prise au cours du débat sur le 80 km/h a été la publication en mars 2018 du texte suivant :

Commissariat général au développement durable

Réduction des vitesses sur les routes

Analyse coûts bénéfiques

MARS 2018



Cette publication, dans une période de débat conflictuel, était particulièrement importante. Dès le début de sa lecture j'ai eu une impression de déjà lu et j'ai remarqué (page 4) la précision suivante : « *Ce rapport d'évaluation socio-économique étudie les effets de différents scénarios de réduction des vitesses maximales autorisées pour les voitures selon le type de réseau. Il répond à une demande de la conférence environnementale de 2014* ». Cette remarque est faite par Laurence Monnoyer-Smith Commissaire Générale au développement durable.

Le document présente des données concernant l'évolution de la Vitesse Réelle (VR) quand la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) est modifiée. Un graphique et le texte mettent en évidence l'importance des variations observées d'un pays à l'autre, avec un nombre d'études citées très faible. Le nombre de points du graphique ne correspond pas à celui du texte qui le précède. Un seul cas d'abaissement de 90 à 80 est représenté (il est difficile de le quantifier, les valeurs en abscisse et en ordonnée étant toutes deux exprimées sous la forme d'un pourcentage). La réduction citée, observée en Suède lors d'un abaissement de 90 à 80, a été de 3,1 km/h (graphique en annexe). La variation de la relation entre la variation de la VMA et l'évolution observée des vitesses réelles exprime l'importance de la qualité du contrôle des vitesses, elle est très variable d'un pays à l'autre et dans un pays donné suivant les décisions prises.

Fin 2017, le CEREMA a publié les résultats de l'abaissement de la VMA de 90 à 80 sur trois voies. La vitesse moyenne pendant deux ans s'est abaissée de 86 km/h à 80,9 pour les véhicules légers (de 88,9 à 83,5 lorsque la vitesse pouvait être choisie librement, soit une réduction de 5,3 km/h). Cette publication de décembre 2017 n'a été ni citée ni analysée dans le document daté de mars 2018. La réduction de la vitesse observée a été plus importante que la valeur indiquée dans le rapport du commissariat général au développement durable. La lacune la plus importante est l'absence de description détaillée des effets favorables, induits par la réforme de la sécurité routière de 2002/2003 sur la mortalité et sur la consommation de carburant. Les vitesses maximales autorisée n'ont pas été réduites, mais le meilleur respect des VMA a été très efficace.

L'évaluation de l'économie en carburant dans le rapport du Commissariat Général au Développement Durable de mars 2018

Ce rapport, daté de mars 2018, alors que les bases avaient été établies plusieurs années auparavant au décours de la COP21, exprimait la volonté d'éviter une « écologie punitive », ce terme devenant le marqueur d'un refus de prendre des mesures contraignantes et efficaces. Sa publication a été un mauvais coup pour les décideurs partisans du 80 km/h. La référence financière est une priorité de cette analyse « coût-bénéfice » qui exprime l'ambiguïté de l'addition de valeurs monétaires représentant aussi bien la consommation de carburant, que la vie humaine ou l'avenir de l'humanité. L'évolution rapide des connaissances dans le domaine du réchauffement climatique rend obsolètes d'une année sur l'autre les valeurs retenues pour définir le coût de ce réchauffement.

Les valeurs financières utilisées ont une signification très particulière dans les études socio-économiques qui sont plus économiques que sociales. L'estimation à 360 millions d'euros de l'économie de carburant sous l'influence d'un abaissement de la VMA de 130 à 110 sur les autoroutes est indiquée dans les « Messages clés » du texte, sans préciser que le coût des carburants utilisé pour ce calcul est à 0,6 euro par litre. Il faut aller à la page 23 pour apprendre

que « *Dans le cadre de l'analyse socio-économique, la fiscalité (TICPE, TVA) n'est pas prise en compte* ». Il est possible de faire ce choix économique privilégiant le coût de l'importation des carburants, mais il aurait été intellectuellement honnête d'indiquer en outre aux usagers l'économie de dépense de carburants assurée par la réduction de la vitesse, avec comme référence le prix à la pompe. Les usagers sont plus concernés par le montant de leur dépense en carburant que par le seul déséquilibre de notre balance des paiements. Ce type de comportement exprime un usage orienté des données disponibles.

L'évaluation de « *la perte de temps occasionnée de 1150 millions d'euros* » sur les autoroutes si la vitesse maximale était réduite de 20 km/h est également une évaluation orientée. Elle exprime une vision globale, et donc d'un intérêt limité, de la perte de temps. De nombreux kilomètres sur autoroute ne doivent pas être inclus dans ce calcul. Il fallait traiter les déplacements en distinguant leur finalité. Le temps d'un touriste qui se déplace pour le plaisir, ou d'un retraité comme moi qui va rencontrer un membre de sa famille, ne peut pas être mis sur le même plan que celui d'un déplacement professionnel. La prise en compte de ce dernier doit également être située dans le contexte actuel de l'emploi. Le chômage est important dans notre pays et quand des temps de conduite sont allongés par une réduction de la vitesse, il faudra un nombre plus important de personnes pour assurer la même quantité de livraisons, de relations avec les clients ou d'interventions d'artisans. Ce temps de transport accru ne provoquera pas de biais dans la concurrence, tous les usagers étant alors dans des conditions identiques. Dans certains cas il y aura un développement de pratiques économes en carburant et en temps (travail au domicile, téléconférence, usage du rail) qui vont réduire les déplacements sur les routes, donc la consommation de carburant et l'émission de dioxyde de carbone. Nous sommes dans une période critique concernant les choix écologiques, et les évaluations qui veulent tout réduire à un coût économique simplifié et réducteur, sont profondément asociales et inadaptées.

Les confusions dans l'usage des mots expriment la médiocrité de la qualité de ce document qui utilise des références périmées :

« Les effets positifs de l'abaissement des VMA résident essentiellement dans la diminution de l'accidentologie (sous réserve des incertitudes mentionnées dans le rapport). Si l'objectif est de diminuer l'accidentologie, réduire les vitesses sur l'ensemble des réseaux structurants n'est probablement pas la méthode la plus efficace pour y parvenir. Il faudrait au contraire cibler les mesures sur les secteurs les plus accidentogènes, notamment les routes départementales et nationales bidirectionnelles. C'est sur ce périmètre que le bilan socio-économique est positif et que la mesure a le plus de sens ».

« L'abaissement des VMA de 20 km/h sur le réseau autoroutier a un bilan socioéconomique très négatif de l'ordre de -550 millions d'euros (M€), dû à la perte de temps occasionnée (- 1 150 M€) qui n'est pas compensée par les gains en accidentalité (150 M€) et les économies de carburant (360 M€). L'impact en matière d'accidentalité est inférieur à celui correspondant à l'économie de carburant, du fait d'un taux d'accident déjà très faible sur les autoroutes, et de gains de consommations de carburant plus que proportionnels à la baisse de vitesse. »

Accidentologie et accidentalité sont utilisées indifféremment dans les expressions « *baisse de l'accidentalité* » et « *diminution de l'accidentologie* », ou « *diminuer l'accidentologie* ».

Rappelons que l'accidentologie est la discipline qui étudie les accidents et que l'accidentalité désigne une quantité d'accidents. La criminologie est la discipline qui étudie les crimes et la criminalité désigne les actes criminels constatés. Une confusion de cette nature indique que les

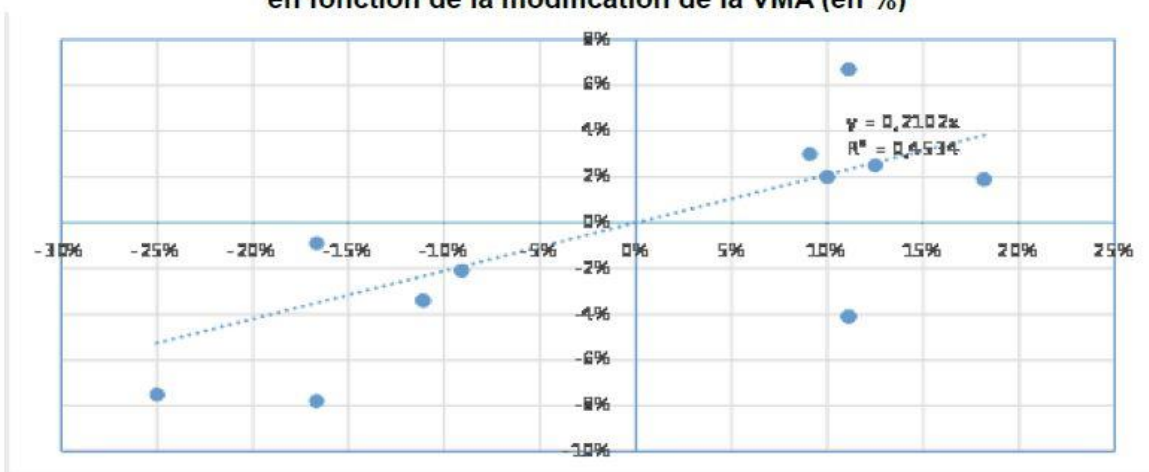
rédacteurs n'ont pas une connaissance approfondie du sujet traité. Ils ont des capacités évidentes pour faire des calculs très sélectifs, en évitant d'analyser les périodes les plus évolutives, notamment les bons résultats de la période 2003/2008.

Utiliser la notion de « *réseau structurant* » et l'expression « *cibler les mesures sur les secteurs les plus accidentogènes* » pour fonder des limitations de vitesse exprime l'affection pour des expressions qui n'ont aucune pertinence. Il était plus précis de supprimer la phrase « *Si l'objectif est de diminuer l'accidentologie, réduire les vitesses sur l'ensemble des réseaux structurants n'est probablement pas la méthode la plus efficace pour y parvenir* ». La simplicité et la réalité des faits imposaient d'écrire : « *la réduction de la vitesse à 80 km/h doit être étendue à toutes les voies dépourvues de séparateur médian. C'est sur ce périmètre que le bilan socio-économique est positif et que la mesure a le plus de sens* ». C'est le trafic qui est devenu le facteur dominant, déterminant l'accidentalité sur une voie. Il est manifeste que les références utilisées dans ces phrases expriment plusieurs décennies de retard dans la compréhension de l'accidentalité. Elle suppose que l'on peut « *cibler les mesures sur les secteurs les plus accidentogènes* », tout en évitant d'appliquer l'abaissement de la vitesse « *sur l'ensemble des secteurs structurants* ». L'usage d'une expression comme « *n'est probablement pas la méthode la plus efficace* » exprime l'absence de connaissance de l'accidentalité sur les différents types de voies. Le rapport se garde de préciser ce que seraient les méthodes les plus efficaces.

Plusieurs graphiques du Commissariat Général au Développement Durable me paraissent insuffisamment développés et justifiés (Réduction des vitesses sur les routes - Analyse coûts bénéfiques – mars 2018)

La régression de la figure 2 se fonde sur un nombre réduit de données avec notamment un seul exemple de passage de 90 à 80

Figure 2 - Changement de la vitesse pratiquée moyenne (en %) en fonction de la modification de la VMA (en %)



Source : droite de régression du CGDD sur données bibliographiques

Les graphiques, concernant l'évolution de la vitesse réelle et de la consommation de carburants obtenues par la réduction de 10 km/h sur les routes sans séparateurs médians et sur les autoroutes, supposent une très faible qualité de la gestion des contrôles de vitesse. Les décisions de 2003 (qui

n'abaissent pas les vitesses mais amélioreraient leur contrôle) on eu des effets très importants sur les vitesses pratiquées.

Les vitesses moyennes indiquées par des sociétés d'autoroutes mettent bien en évidence la marge de manœuvre pour les réduire. Ces données ne sont pas exploités par le rapport du Commissariat Générale au Développement Durable.

3.3 – SCÉNARIO 3 : ABAISSEMENT DE LA VMA DE 20 KM/H SUR AUTOROUTE ET DE 10 KM/H SUR RN & RD

3.3.1. – Résultats principaux

Quelques résultats intermédiaires sont présentés avant de fournir le bilan socio-économique complet. Sans surprise, il apparaît que les résultats pour ce scénario correspondent peu ou prou à la somme de ceux des scénarios 1 et 2 (tableaux 25, 26 et 27).

- Impact sur les vitesses et le trafic

Tableau 26 - Impact sur les vitesses et le trafic d'une baisse de 10 km/h de la VMA sur RN et RD et d'une baisse de 20 km/h de la VMA sur les autoroutes

	Vitesse (Km/h) Ref.	Vitesse (Km/h) Sc.	Delta vitesse	Trafic (M veh.km/an) Ref.	Trafic (M veh.km/an) Sc.	Delta trafics
Autoroutes	112,8	108,2	-4,7	93 478	92 903	-575
VRU	71,4	71,0	-0,4	20 495	20 550	55
Nationales	89,7	87,3	-2,3	36 772	36 740	-31
Départementales	83,2	81,6	-1,6	142 957	143 306	348
Autres	49,5	49,3	-0,2	149 298	149 319	21
Moyenne/total	78,1	76,3	-1,8	443 000	442 818	-182

Sources : calculs CGDD d'après Modev

Les baisses de vitesse observées dans ce scénario de cumul sont les mêmes que celles observées pour le réseau sur lequel on appliquait la baisse de VMA dans les deux premiers scénarios. On retrouve ainsi le -4,7 km/h sur les autoroutes, le -2,3 km/h sur RN et le -1,6 km/h sur les RD.

- Impact sur les consommations de carburant

Tableau 27 - Impact sur les consommations de carburant d'une baisse de 10 km/h de la VMA sur RN et RD et d'une baisse de 20 km/h de la VMA sur les autoroutes

	L/100km Ref.	L/100km Sc.	Evolution (%)
Autoroutes	8,5	8,1	-5,10%
VRU	5,7	5,7	0,30%
Nationales	6,2	6,1	-1,59%
Départementales	5,6	5,6	-0,98%
Autres	6,7	6,7	0,31%
Total :	6,8	6,6	-2,15%

Source : calculs CGDD d'après Modev

Sur les consommations de carburant, on affiche le même constat que pour le paragraphe précédent, avec notamment -5,1 % sur les autoroutes.

Cette estimation d'une VMA de 112,8 Km/h qui s'abaisse à 108,2 km/h ne correspond pas aux valeurs publiées par les sociétés d'autoroute. La SANEF indique une vitesse moyenne de 127 km/h et l'hypothèse d'une réduction à 108,2 Km/h de la vitesse réelle après une réduction de 20 km/h de la VMA impliquerait un très mauvais contrôle des vitesses.

Année	2012	2013	2014	2015
Vitesse moyenne sur les 3 voies	127 km/h	127 km/h	127 km/h	127 km/h
Dépassement >130 km/h	37 %	39 %	36 %	37 %
Dépassement >150 km/h	3 %	3 %	3 %	3 %

Tableau 2 : Évolution des vitesses réelles et des dépassements, sur autoroute – Source : Sanef, 2015⁸

II II

Il convient d'avoir toujours à l'esprit le double aspect des décisions de réduire une vitesse maximale : la décision elle-même et la qualité de son application. Les graphiques ci-dessus qui sont extraits du document du Commissariat Général au Développement Durable - (Réduction des vitesses sur les routes - Analyse coûts bénéfiques – mars 2018) expriment le résultat d'une « écologie non punitive » qui est en réalité une écologie limitée à des paroles, et qui ne veut contrarier personne. C'est une forme de démission camouflée.