

Les vitesses pratiquées

La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents. C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées pour comprendre l'évolution du nombre d'accidents et leurs conséquences.

Les mesures des vitesses pratiquées sont effectuées pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) par une société d'études spécialisée, selon une méthodologie exposée. Ces données représentent environ 200 000 observations par an (219 335 en 2010) et font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site Internet de l'ONISR ainsi que dans le cadre de ce bilan annuel. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

Le chapitre se termine par une estimation des enjeux liés aux dépassements des limitations de la vitesse et un rappel de la réglementation en la matière..

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'OBSERVATOIRE DES VITESSES

Les données analysées

Les indicateurs suivis par l'ONISR portent sur plusieurs séries d'observations. Les données présentées dans ce chapitre sont celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord, les vitesses moyennes pratiquées qui synthétisent l'évolution globale du comportement au regard des limitations de la vitesse ; ensuite, les vitesses excessives à travers deux indicateurs : les dépassements de plus de 10 km/h et les grands dépassements de plus de 30 km/h dont les très grandes vitesses (plus de 50 km/h). Les paragraphes suivants sont consacrés à l'analyse des comportements pour les automobilistes circulant de jour et de nuit ainsi qu'à une analyse de l'évolution des taux d'infraction par niveau de limitation de la vitesse, l'analyse des comportements pour les chauffeurs de poids lourds (plus de trois essieux) conduisant de jour et pour les motocyclistes roulant de jour.

La vitesse moyenne

La vitesse moyenne est calculée pour les véhicules circulant de jour sur l'ensemble du réseau métropolitain. La vitesse moyenne pratiquée de nuit a été écartée de cet indicateur global car l'ONISR ne dispose pas de mesures de nuit sur deux types de réseaux : les routes nationales à 2x2 voies et les routes départementales. Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

L'examen de la courbe ci-dessus permet de suivre l'évolution quadrimestrielle de la vitesse moyenne pratiquée de jour sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2001.

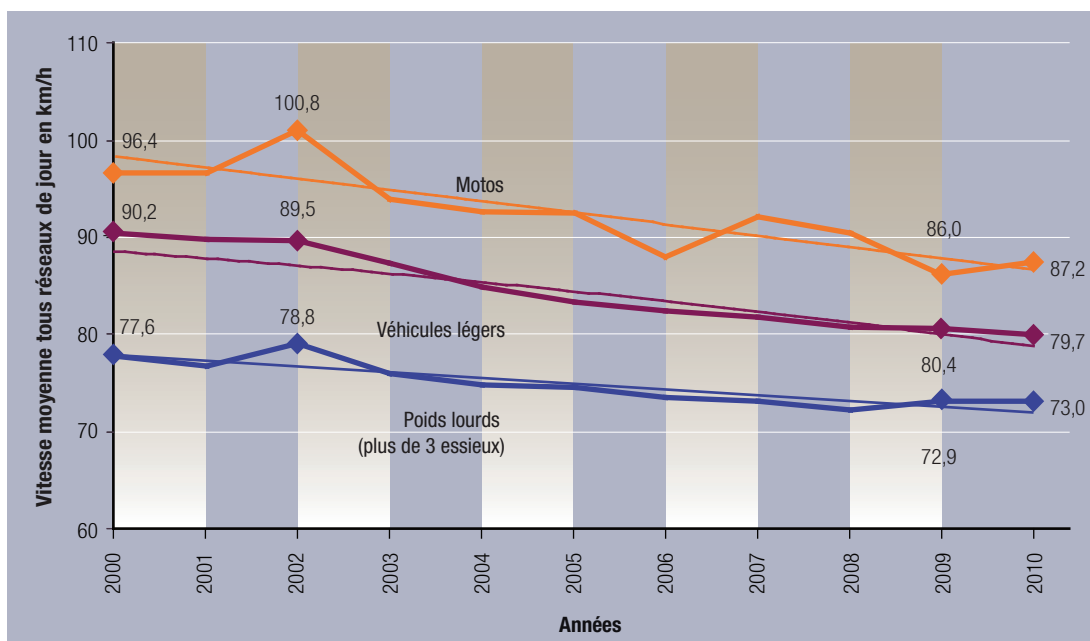
On observe un pic au premier quadrimestre 2002 suivi d'une baisse quel que soit le type de véhicule.

Pour les véhicules de tourisme, on note un palier à partir de 2008. La vitesse moyenne pour 2010 calculée sur les trois quadrimestres s'établit à 79,7 km/h, soit un gain de 9,8 km/h par rapport à 2002 (soit +11,0 %).

Pour les motocyclettes, on note une réduction importante entre 2002 et 2003 suivi d'une évolution à la baisse plus chahutée. La vitesse moyenne pour 2010 calculée sur les trois quadrimestres s'établit à 87,2 km/h, soit une reprise à la hausse par rapport à 2009 de 1,2 km/h (soit +1,4 %) mais un gain de 13,6 km/h par rapport à 2002 (soit +13,5 %).

Pour les poids lourds (plus de 3 essieux), on note une légère reprise à la hausse depuis 2008. La vitesse moyenne pour 2010 calculée sur les trois quadrimestres s'établit à 73 km/h, soit un gain de 4,6 km/h par rapport à 2002 (7,4 en %).

ÉVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE – (INDICATEUR SYNTHÉTIQUE TOUS RÉSEAUX CONFONDUS)



Source : ONISR, observatoire des vitesses.

Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 10 km/h

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours des dix dernières années, de 2001 à 2010, sur les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées, pour les voitures de tourisme, les motos et les poids lourds.

Pour les motos, les valeurs ont été lissées en retenant une moyenne sur trois quadrimestres, le faible effectif observé par quadrimestre aboutissant à de trop fortes amplitudes de variation.

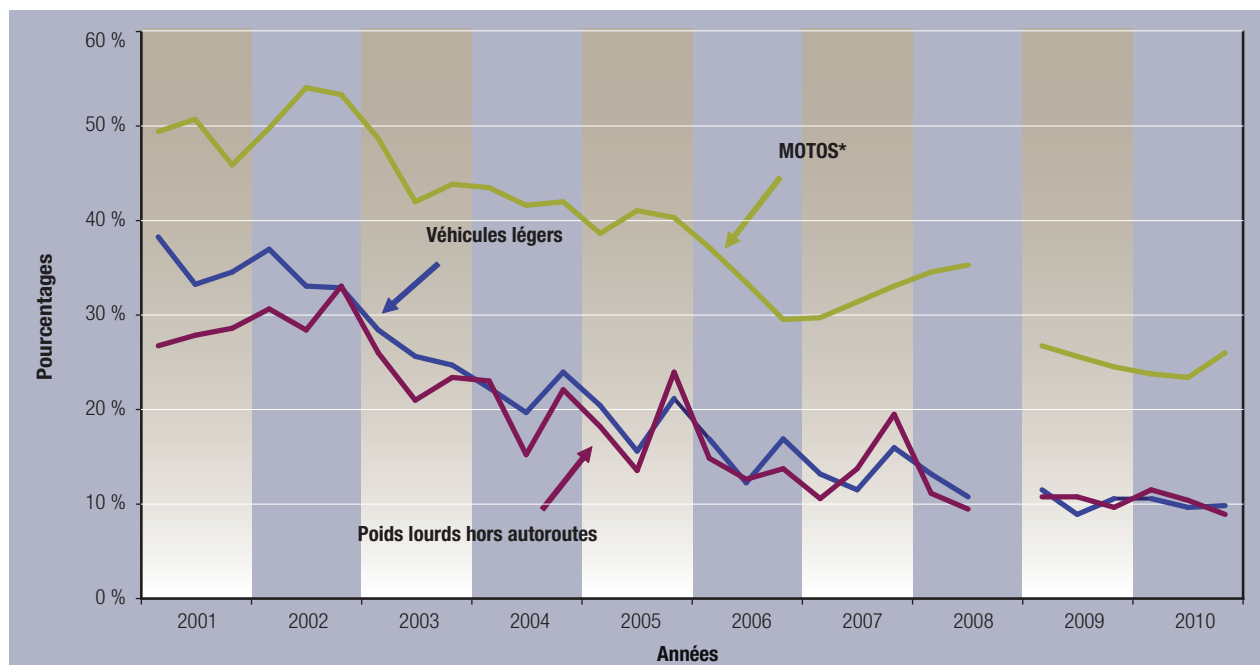
L'examen des courbes permet de mettre en évidence une baisse régulière des dépassements des limitations de la vitesse depuis le milieu de l'année 2002, pour les trois catégories de véhicules observées avec cependant une relative stagnation depuis trois ans :

Pour les voitures de tourisme, le taux de dépassement de plus de 10 km/h est descendu pour la première fois sous les 20 % en 2004 et atteint les 10 % en 2010 (contre 10,8 % en 2009).

Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les poids lourds, pour lesquels on observe un taux légèrement plus bas que celui des VL (9,1 %).

En revanche, en ce qui concerne les motos, même si de notables progrès ont également été accomplis depuis 2002, les taux sont nettement plus importants que pour les autres catégories d'usagers observées. En 2009, il est passé sous la barre des 25 % (24,7 %) pour remonter au-dessus en 2010 (26,1 %).

TAUX DE DÉPASSEMENT > À 10 KM/H DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES



* Lissé-excepté 1Q2009

NB : le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible.

Source : ONISR, observatoire des vitesses.

* Le faible effectif des observations s'ajoutant à la forte saisonnalité du comportement des motards nous ont conduit à présenter pour cette catégorie d'usagers une série lissée. Le lissage s'effectue par extrapolation d'une moyenne glissante sur les relevés des trois derniers quadrimestres. Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, cette opération n'a pu être appliquée aux deux premiers quadrimestres de l'année 2009 dont les valeurs sont de ce fait à considérer avec beaucoup de précaution.

Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 30 km/h

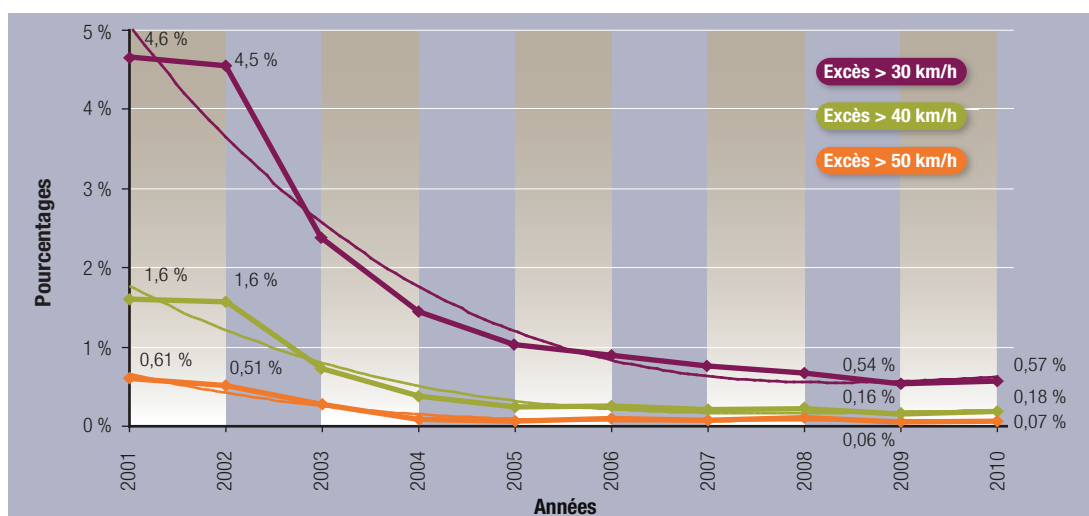
Après une très forte baisse entre 2002 et 2004, la proportion des dépassements de la limitation de vitesse de plus de 30 km/h s'était stabilisée autour de 1 % et autour de 0,2 % à 0,3 % pour les dépassements de plus de 40 km/h.

Depuis le début de l'année 2006, la tendance à la baisse était repartie, mais de façon plus atténuée, jusqu'au premier quadrimestre 2010 inclus, malgré quelques épisodes de hausse restés sans suite.

Après une nette dégradation au cours du deuxième quadrimestre 2010, on constate au cours du troisième quadrimestre une sensible amélioration des comportements avec, par rapport au deuxième quadrimestre 2010 :

- pour les dépassements supérieurs à 30 km/h, un taux qui passe de 0,63 % à 0,57 %, soit une diminution de 9,5 % des cas observés ;
- pour les dépassements supérieurs à 40 km/h, un taux qui passe de 0,25 % à 0,16 %, soit une diminution de 36 % des cas observés ;
- pour les dépassements supérieurs à 50 km/h dits « grands excès de vitesse », un taux qui passe de 0,10 % à 0,07 %, soit une diminution de 30 % des cas observés.

TAUX DE DÉPASSEMENT DES VITESSES LIMITES AUTORISÉES (VLA) TOUS VÉHICULES, TOUTES VLA



Source : ONISR, observatoire des vitesses.

LES VITESSES PRATIQUÉES PAR CERTAINES CATÉGORIES D'USAGERS

Les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

On observe que les valeurs relevées au cours de l'année 2010 sont très proches de celles relevées au cours des deux années précédentes. Cependant, si l'on remonte à 2005, on constate une nette évolution des comportements concernant les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme.

Sur une période de cinq ans, entre 2005 et 2010, en effet, les progrès sont dans l'ensemble particulièrement sensibles sur les autoroutes (-5 km/h) et sur le réseau urbain (-2 km/h pour les

traversées de petites agglomérations, - 3 km/h dans les centres-villes et sur les voies d'entrée-sortie des agglomérations moyennes).

En revanche, on a assisté en 2010 à une légère dégradation du respect des limitations de la vitesse sur les routes nationales à 2x2 voies. Rappelons que ces mesures de vitesse sont réalisées loin de tout radar automatique.

Globalement, les chiffres 2010 marquent également des progrès par rapport aux valeurs relevées en 2009, excepté sur les routes nationales à 2x2 voies et lors des traversées d'agglomérations par voies d'entrée-sortie.

Par ailleurs, les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont généralement en baisse en 2010 par rapport à 2009, excepté sur les routes nationales à 2x2 voies et les routes nationales et départementales à 2 ou 3 voies.

Signalons qu'à vitesses moyennes égales, si l'on constate une diminution du pourcentage de dépassement des vitesses limites, cela signifie que l'on assiste à un resserrement des valeurs autour de la moyenne, donc à une moindre dispersion des vitesses.

	2005	2006	2007	2008 8 mois	2009	2010
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	119	119	120	118	118	114
% de dépassement de la vitesse limite	34	34	32	32	29	23
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	16	14	13	11	11	7
Autoroutes de dégagement ⁽²⁾ (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	109	109	109	108	107	104
% de dépassement de la vitesse limite	49	51	49	46	41	40
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	24	26	20	21	19	18
Routes nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	99	100	99	98	99	101
% de dépassement de la vitesse limite	32	27	25	20	23	29
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	14	9	9	5	6	10
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	83	82	82	80	81	81
% de dépassement de la vitesse limite	34	31	28	25	24	26
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	15	13	10	8	7	8
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	53	52	53	52	52	51
% de dépassement de la vitesse limite	60	53	55	49	52	50
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	23	17	20	18	18	17
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	48	47	46	46	46	45
% de dépassement de la vitesse limite	43	36	31	29	28	28
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	13	9	6	5	5	5
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	55	54	54	52	51	52
% de dépassement de la vitesse limite	68	63	61	54	51	51
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	29	23	25	19	14	14

1 Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

2 Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

NB : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier trimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Source : DSCR. Les données 2010 sont basées sur 176 300 observations.

Les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites subissent des variations du même ordre, les taux 2010 étant égaux ou en progrès sur tous les réseaux, excepté sur les routes nationales et départementales où l'on observe une augmentation du taux.

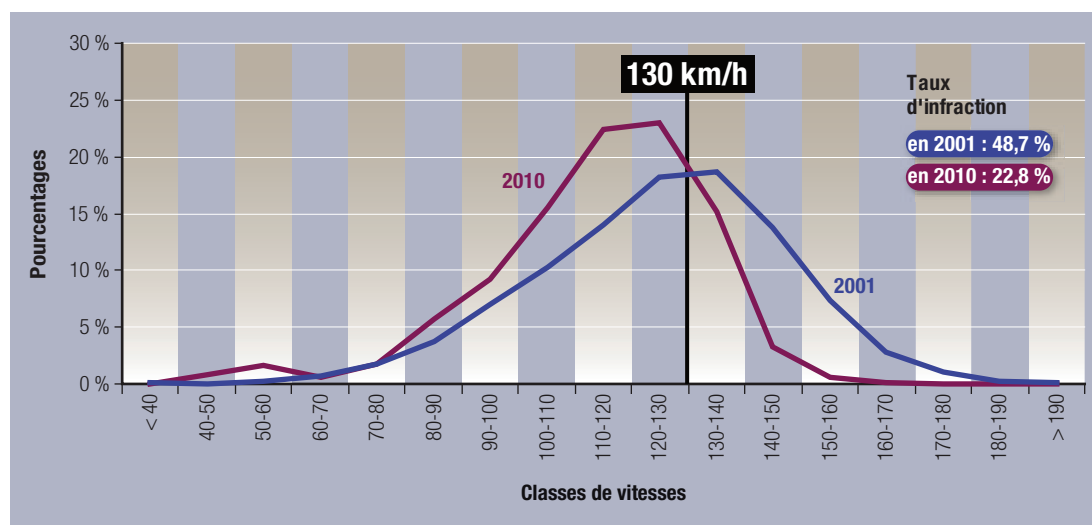
Par ailleurs, on constate, comme en 2009, que la vitesse moyenne se situe encore légèrement au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain, excepté lors de la traversée des centres-villes des agglomérations moyennes.

Les histogrammes des vitesses pratiquées de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant synthétise l'information :

Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	4,0 %	0,7 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	5,8 %	1,0 %
Routes nationales à 2x2 voies	100-110 km/h	5,7 %	1,4 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies et routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	1,5 %	0,4 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	4,7 %	1,5 %
Artères en centre-ville dans les agglomérations moyennes	40-50 km/h	0,6 %	0,1 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	2,8 %	0,3 %

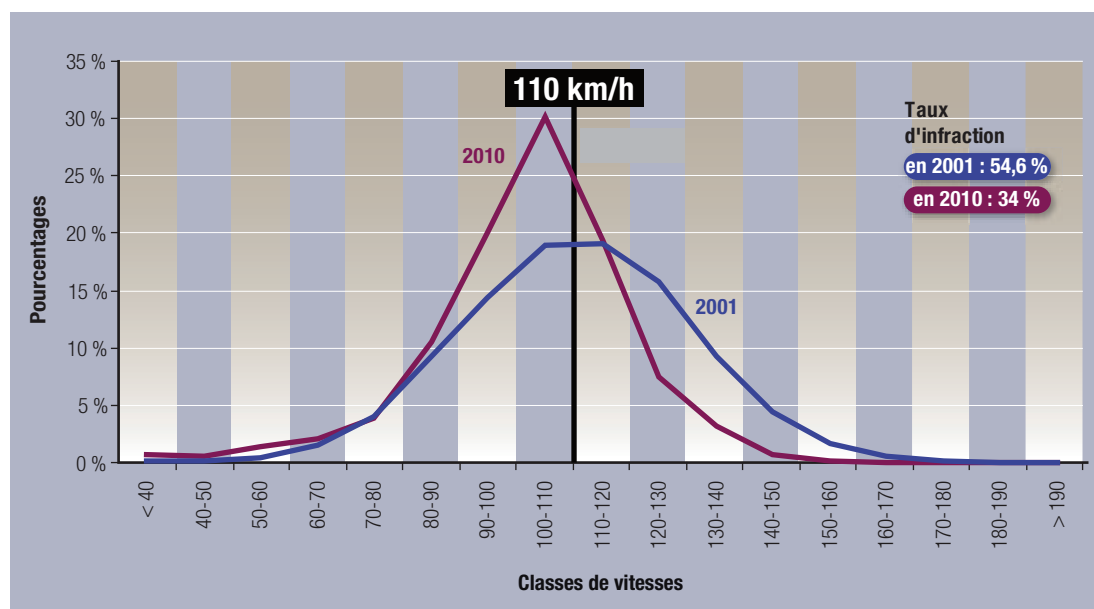
Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que la plupart des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur les autoroutes de liaison, entre 90 et 120 km/h sur les autoroutes de dégagement et sur les routes nationales à 2x2 voies, et entre 80 et 100 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales.

DISTRIBUTION DES VITESSES DES VÉHICULES LÉGERS SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 130 KM/H EN 2001 ET 2010



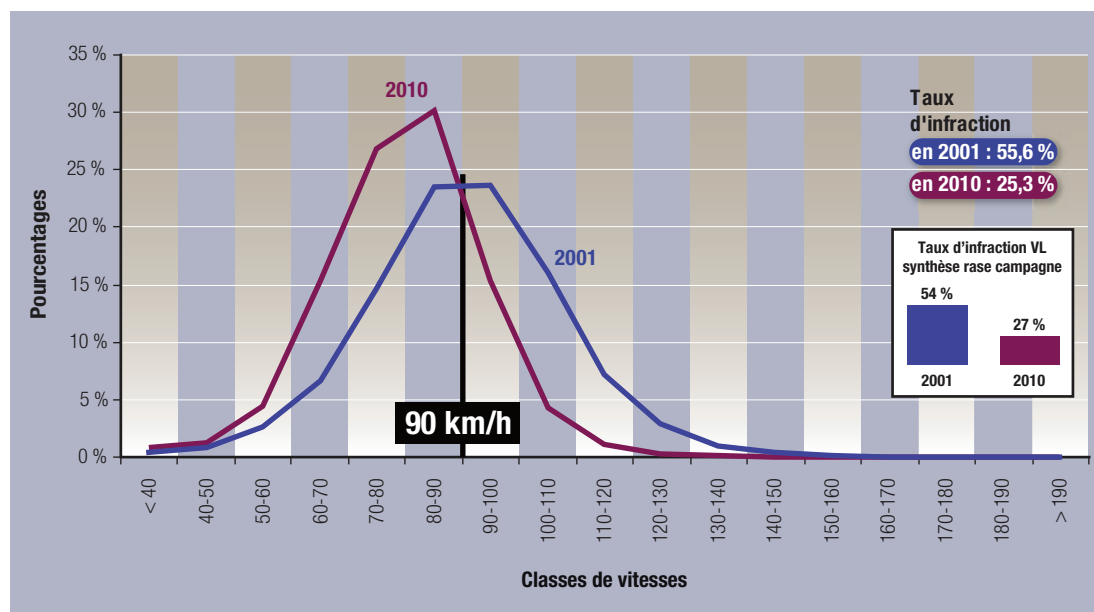
Source : ONISR, observatoire des vitesses.

DISTRIBUTION DES VITESSES DES VÉHICULES LÉGERS SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 110 KM/H EN 2001 ET 2010



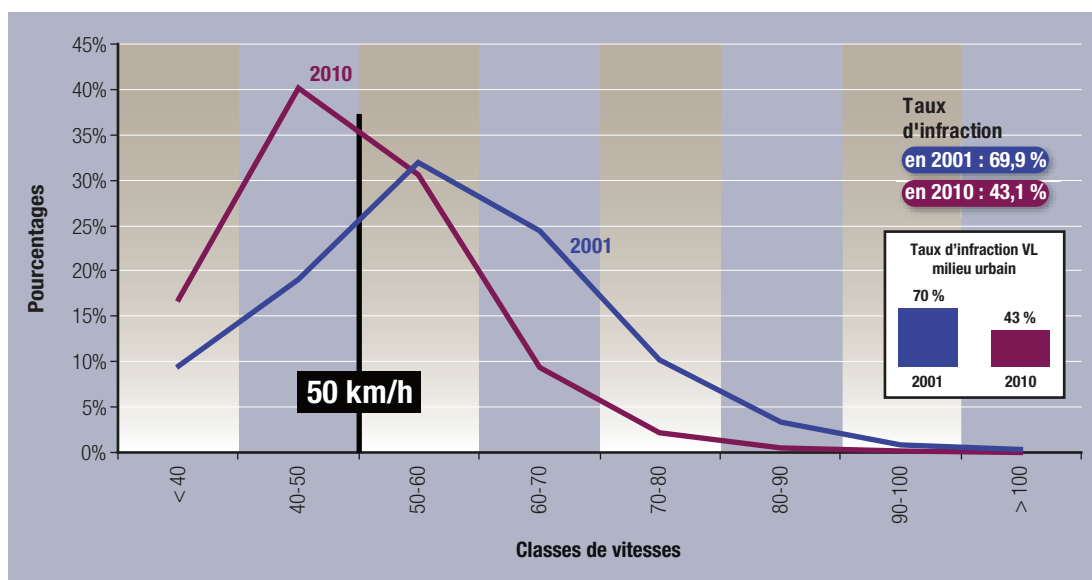
Source : ONISR, observatoire des vitesses.

DISTRIBUTION DES VITESSES DES VÉHICULES LÉGERS SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 90 KM/H EN 2001 ET 2010



Source : ONISR, observatoire des vitesses.

DISTRIBUTION DES VITESSES DES VÉHICULES LÉGERS SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 50 KM/H EN 2001 ET 2010



Source : ONISR. observatoire des vitesses.

Les vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

En ce qui concerne la circulation de nuit, on observe au cours de 2010, par rapport à 2009, des progrès importants dans les comportements sur les réseaux de routes nationales et départementales (-5 km/h). En revanche, en milieu urbain, les résultats sont soit en stagnation, soit en léger retrait. La situation sur le réseau autoroutier est restée très stable d'une année à l'autre. Entre 2005 et 2010, les baisses de la vitesse nocturne ont été significatives sur tous les types de réseaux, avec des valeurs comprises entre -2 km/h et -5 km/h.

On constate également que mis à part les autoroutes de liaison et le réseau de routes départementales et nationales à 2 ou 3 voies, les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour, les écarts les plus importants en valeur absolue concernant les autoroutes de dégagement (+8 km/h) puis les voies d'entrée/sortie des agglomérations et les traversées des petites agglomérations par les routes nationales (+6 km/h).

Les taux de dépassement des vitesses limites de nuit sont également généralement largement supérieurs aux taux de dépassement de jour sur la plupart des réseaux, sauf sur les autoroutes de liaison (-3 points pour le taux de dépassement et égalité pour le taux de dépassement de plus de 10 km/h) et les routes nationales et départementales à 2 ou 3 voies (-6 points pour le taux de dépassement et égalité pour le taux de dépassement de plus de 10 km/h). Les écarts les plus importants ont été constatés sur les routes nationales en traversées d'agglomérations (+23 et +17 points), sur les voies d'entrée/sortie d'agglomération (+17 et +19 points) et sur les autoroutes de dégagement (+16 et +13 points). La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure la nuit que le jour sur les réseaux de rase campagne. La principale raison de ces résultats doit provenir de l'effet de la baisse de trafic sur les vitesses qui est plus fort en milieu urbain et sur les autoroutes de dégagement.

Même si les progrès réalisés ces dernières années sont sensibles, c'est encore plus de la moitié des conducteurs qui dépasse les vitesses limites sur les autoroutes de dégagement, les deux tiers lors de la traversée de petites agglomérations par route nationale et les trois-quarts sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations moyennes.

Ce constat est à mettre en relation avec la forte mortalité nocturne de 44 % pour moins de 10 % du trafic.

	2005	2006	2007	8 mois 2008	2009	2010
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	114	113	115	114	113	112
% de dépassement de la vitesse limite	22	19	23	27	26	20
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	10	9	10	14	13	7
Autoroutes de dégagement ⁽²⁾ (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	114	113	115	114	112	112
% de dépassement de la vitesse limite	55	57	62	62	59	56
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	30	32	36	32	34	31
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	83	82	82	84	83	78
% de dépassement de la vitesse limite	33	29	29	30	28	20
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	16	11	11	14	12	8
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	59	58	58	58	56	57
% de dépassement de la vitesse limite	74	71	69	73	65	67
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	45	36	41	39	32	36
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	50	48	46	48	46	47
% de dépassement de la vitesse limite	43	40	31	44	33	32
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	14	13	9	18	9	10
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	58	58	57	58	58
% de dépassement de la vitesse limite	80	77	77	71	75	74
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	49	38	37	33	38	37

1 Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

2 Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

NB : il n'y a pas de mesures la nuit sur les routes nationales à 2x2 voies ainsi que sur le réseau de routes départementales.

Source : DSCR. Les données 2010 sont basées sur 10 933 observations.

Les vitesses pratiquées de jour par les poids lourds

Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992, les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cepen-

dant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées. Nous présentons dans ce paragraphe les résultats pour les poids lourds de plus de trois essieux et plus, lesquels sont largement majoritaires sur le réseau autoroutier.

VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE PLUS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	2005	2006	2007	8 mois 2008	2009	2010
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾	91	91	91	91	90	90
Autoroutes de dégagement ⁽²⁾	89	90	89	90	89	88
Routes nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées	86	86	85	84	86	86
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	78	77	77	76	79	79
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	50	49	52	51	51	48

1 Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

2 Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

NB : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Source : DSCR. Les données 2010 sont basées sur 17 851 observations.

RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE PLUS DE TROIS ESSIEUX

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
<40	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,5 %	18,1 %
40-50	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,9 %	44,7 %
50-60	0,1 %	0,2 %	0,5 %	4,3 %	26,0 %
60-70	0,3 %	1,4 %	1,7 %	17,7 %	7,1 %
70-80	5,4 %	11,2 %	15,9 %	28,9 %	3,7 %
80-90	52,1 %	49,8 %	54,8 %	36,6 %	0,4 %
90-100	40,3 %	35,6 %	25,7 %	11,0 %	0,1 %
100-110	0,7 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	0,0 %
110-120	0,5 %	0,6 %	0,4 %	0,1 %	0,0 %
>120	0,7 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %

NB : Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

Source : DSCR.

Les vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

Pour cette catégorie de véhicules, seules les mesures effectuées de jour sont significatives même si, compte tenu du nombre réduit des observations (1214 en 2010), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux.

La vitesse moyenne des motos est en net retrait en 2010 par rapport à 2009 sur la plupart des réseaux, excepté le réseau de rase campagne limité à 90 km/h. C'est sur les autoroutes de liaison que les progrès ont été les plus importants avec une baisse de 3 km/h de la vitesse moyenne.

Dans tous les cas, les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont supérieures à celles pratiquées par les automobilistes. C'est ainsi que l'on observe une vitesse moyenne supérieure de +2 km/h sur les autoroutes de liaison et de +4 km/h sur les autoroutes de dégagement pour les motos par rapport aux voitures de tourisme. Ce différentiel atteint +3 km/h pour les motos sur les routes nationales à 2x2 voies, +9 km/h sur le réseau de routes nationales et départementales à grande circulation et enfin +8 km/h lors de la traversée des petites agglomérations par RN.

	2005	2006	2007	2008 8 mois	2009	2010
Autoroutes de liaison ⁽¹⁾ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	125	118	124	122	119	116
% de dépassement de la vitesse limite	39	31	41	37	26	24
Autoroutes de dégagement ⁽²⁾ (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	117	116	114	112	110	108
% de dépassement de la vitesse limite	59	59	54	52	43	41
Routes nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	108	109	106	104	106	104
% de dépassement de la vitesse limite	43	39	32	30	35	31
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	94	90	96	93	89	90
% de dépassement de la vitesse limite	57	46	51	50	40	50
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	55	60	56	60	59
% de dépassement de la vitesse limite	83	64	75	59	72	71

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

NB : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Source : DSCR. Les données 2010 sont basées sur 1 214 observations.

Les enjeux liés au non-respect des limitations de la vitesse

La vitesse n'est pas un facteur d'accident comme les autres, puisqu'inhérent à la notion même de déplacement. La vitesse constitue le seul facteur réellement causal d'accidents, les autres facteurs habituellement avancés comme tels n'étant que des facteurs secondaires (ne serait-ce que parce qu'ils sont inopérants à vitesse nulle) venant « seulement » accentuer la relation vitesse-accident (ou l'atténuer pour les facteurs protecteurs) ¹.

Des limitations généralisées des vitesses ont été mises en place pour tenir compte de l'usage des voies et de leurs caractéristiques techniques. Le respect de ces limitations de vitesse limite le risque de collision et leur gravité sans pour autant les annuler.

Un lien entre baisse des limitations de vitesse réglementaires et accidents a été mis en évidence par de nombreux chercheurs. L'étude de Nilsson ² de l'institut suédois des routes en 1982 constitue

1. Rapport d'expertise : Téléphone et sécurité routière – expertise collective – INSERM-IFSTTAR – Mars 2011 – Communication de Bernard Laumon page 183.

2. Nilsson G 1982 – Symposium international OCDE.

la référence en la matière. Sur la base d'une excellente modélisation « en puissance », il a démontré qu'une variation de 1 % de la vitesse moyenne entraîne une variation de 2 % du nombre d'accidents et de 4 % du mortel d'accidents mortels.

Ainsi une faible variation de vitesse implique une variation significative du risque d'accidents et une variation encore plus consistante du risque d'accidents mortels.

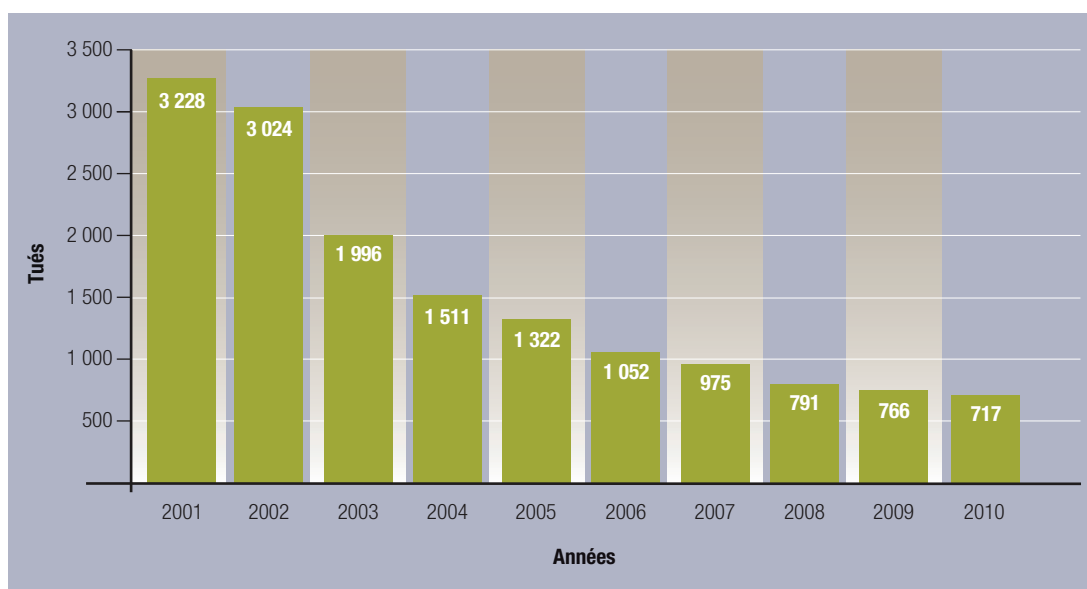
Sur la base de cette hypothèse, l'ONISR évalue, depuis 2001, l'impact sur le nombre de personnes tuées si tous les usagers respectaient les limitations de vitesse.

En 2010, si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, le gain aurait été de -3,8 km/h sur la vitesse moyenne pratiquée et aurait pour effet (en appliquant l'hypothèse de Nilsson) une baisse de 18 % du nombre d'accidents mortels.

On en déduit qu'au moins 665 accidents mortels en 2010 ne se seraient pas produits et que 717 personnes auraient pu avoir la vie préservée, soit 18 % de la mortalité routière.

Ce nombre de vies préservées est bien plus important si l'on considère également les accidents mettant en jeu une vitesse inappropriée aux circonstances rencontrées. Aucune étude récente en France ne permet d'évaluer la proportion de la mortalité prenant en compte la vitesse pratiquée avant le choc. Deux pays, l'Allemagne et la Suisse, mentionnent dans leur statistique une proportion de l'ordre de 40 %.

ENJEU VITESSE : GAIN EN TUÉS SI RESPECT INTÉGRAL DES LIMITATIONS



Source : DSCR.

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES LIMITATIONS DE VITESSE

VÉHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES (MOTOS, VOITURES DE TOURISME ET UTILITAIRES LÉGERS)

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage des pneus à crampons ⁽¹⁾	Élèves conducteurs et conducteurs novices (moins de 2 ans de permis, hors intempéries)
Autoroutes	130 km/h	110 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	110 km/h
Routes à chaussées séparées	110 km/h	100 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	100 km/h
Autres routes hors agglomérations	90 km/h	80 km/h	50 km/h	90 km/h	80 km/h
Agglomérations	50 km/h ⁽²⁾			50 km/h	

1. Sur autorisation préfectorale uniquement, entre le samedi précédant le 11 novembre et le dernier dimanche de mars.

2. Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

VÉHICULES LOURDS

	Poids lourds		Transports de matières dangereuses	Transports exceptionnels	Transports de personnes		
					9 places au plus et 12 tonnes au plus	Transports en commun > 9 places	
	12 t et moins	plus de 12 t					10 tonnes au plus (droit commun)
Autoroutes	90 km/h	90 km/h	80 km/h	80 km/h	110 km/h	100 km/h	90 km/h (100 km/h pour les véhicules équipés d'un ABS)
Routes à caractère prioritaire	80 km/h (90 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	80 km/h	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	80 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC ²)	90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC ²)	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h (60 km/h pour les ensembles de véhicules)	60 km/h	60 km/h	80 km/h	90 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC ²)	90 km/h
Agglomérations	50 km/h ⁽¹⁾						

1. Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

2. TPC = Terre-plein central.

Les interdistances

Plus de 5 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière ou en chaîne, provoquant le décès de plus de 200 personnes par an (chapitre 2-6).

L'article R.412-12 du Code de la route (l'article premier du décret du 23 novembre 2001 relatif aux distances de sécurité entre les véhicules) stipule que lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes. Afin d'évaluer le respect de cette mesure par les conducteurs et son évolution dans le temps, l'Observatoire procède depuis 2002 à des mesures du temps inter-véhiculaire dont la méthodologie est présentée dans l'annexe 4-3.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2010

Évolution du temps intervéhiculaire

Ce sont 197 454 observations sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées en 2010.

Elles font état de 55 808 valeurs de temps inter-véhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 28,3 %.

Ainsi, un peu moins d'un conducteur sur trois ne respecte pas la distance de sécurité réglementaire. Ce taux ne connaît qu'une très faible évolution favorable au fil des années.

L'évolution de ce taux depuis les premières mesures est consignée dans le tableau ci-dessous :

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
30,3 %	28,2 %	28,8 %	28,7 %	28,2 %	29,0 %	28,6 %	28,3 %	28,3 %

Si on applique à ces résultats bruts une pondération représentative de la part de trafic sur les différents réseaux, on obtient un taux pondéré de 24,6 % en 2010, en léger retrait par rapport au taux relevé en 2009 (24,3 %).

Par ailleurs, parmi les conducteurs ne respectant pas les temps inter-véhiculaires en 2010, 4,9 % ne laissent qu'une seconde ou moins avec le véhicule qui les précède.

La distance de sécurité est d'autant plus importante à respecter que le trafic est dense et sa vitesse élevée. Par convention, on a défini le trafic dense comme étant un trafic où les temps intervéhiculaires sont inférieurs à quatre secondes. Deux indicateurs supplémentaires ont donc été définis. Ils représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :

- proportion de temps inter-véhiculaires courts, inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = nombre de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;
- proportion de temps inter-véhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, hors circulation clairsemée = nombre de TIV inférieurs à une seconde sur les TIV inférieurs à quatre secondes.

Dans ces conditions de circulation dense, ce sont plus de la moitié des conducteurs qui ne respecteraient pas les distances de sécurité réglementaires.

Le tableau ci-dessous fait état de l'évolution des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs depuis 2002 (l'année 2002 est réduite au second semestre et l'année 2008 aux huit premiers mois) :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense ⁽¹⁾	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
2 ^e semestre 2002	25,6 %	7,1 %	59,1 %	17,5 %
2003	24,5 %	5,7 %	57,8 %	14,1 %
2004	24,1 %	5,0 %	56,2 %	12,1 %
2005	24,7 %	5,1 %	56,1 %	12,0 %
2006	24,8 %	5,1 %	56,4 %	12,1 %
2007	24,6 %	4,7 %	55,7 %	11,0 %
8 premiers mois 2008	24,4 %	4,7 %	56,4 %	11,4 %
2009	24,3 %	4,4 %	55,3 %	10,2 %
2010	24,6 %	4,9 %	56,4 %	11,4 %

1. Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.
Source : ONISR.

Le temps inter-véhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2010 en fonction du type de réseau.

On constate, comme les années précédentes, que c'est sur le réseau autoroutier que la proportion des temps inter-véhiculaires courts est la plus élevée.

Par contre, la proportion des temps intervéhiculaires très courts la plus élevée, notamment en situation de trafic dense, est constatée sur les routes nationales et départementales

Réseaux	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense ⁽¹⁾	Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	29,9 %	6,0 %	56,7 %	52,7 %	10,6 %
Autoroutes de dégagement	36,6 %	6,7 %	65,8 %	55,7 %	10,1 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	24,2 %	6,6 %	49,8 %	48,6 %	13,3 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	28,1 %	6,5 %	46,4 %	60,4 %	14,0 %
Routes départementales	21,3 %	5,3 %	33,9 %	62,7 %	15,5 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations	20,4 %	2,2 %	42,2 %	48,3 %	5,1 %
Artères en agglomérations	23,0 %	1,4 %	46,8 %	49,2 %	3,0 %
Entrées/sorties d'agglomérations	23,6 %	2,7 %	43,6 %	54,0 %	6,3 %
Total	24,6 %	4,9 %	44,0 %	51,3 % ⁽²⁾	12,0 % ⁽²⁾

1. le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés.

2. les chiffres sont pondérés en tenant compte du trafic par réseau et de la proportion de trafic dense correspondante.

Source : ONISR.