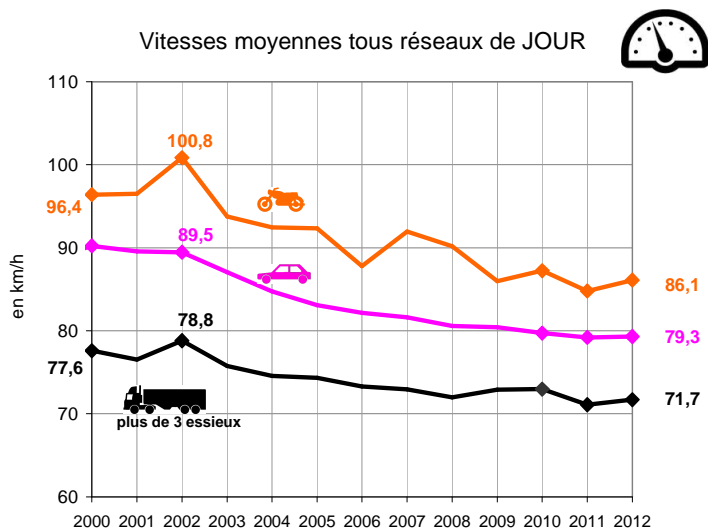


Les vitesses pratiquées



La vitesse d'un véhicule dans le flux de la circulation est un facteur potentiel de risque d'accident dans la mesure où la vitesse instantanée intervient sur la distance de réaction et de freinage dans l'occurrence d'un accident, et où la vitesse de choc intervient sur l'énergie dissipée dans sa gravité.

Les vitesses moyennes pratiquées¹

Depuis 2000, la vitesse moyenne de jour pratiquée par l'ensemble des véhicules a été réduite de 10 km/h passant de 88,1 km/h à 78,4 km/h en 2012 soit une réduction de - 10,1 %. Dans le même temps, la mortalité a été réduite de - 55,3 %.

Après une réduction importante entre 2002 et 2003, l'évolution de la vitesse moyenne connaît une tendance à la baisse alternant légère hausse et baisse annuelle.

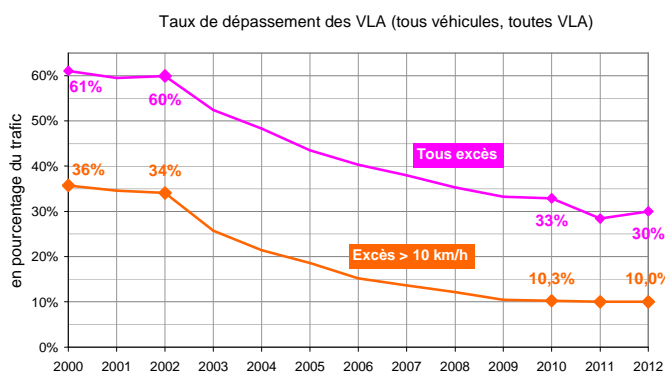
En 2012, la vitesse moyenne de jour pratiquée par l'ensemble des véhicules a augmenté de 0,3 km/h passant de 78,1 km/h à 78,4 km/h. Cette très légère hausse provient de l'augmentation sensible des vitesses pratiquées par les motocyclistes.

La réduction de la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes depuis 2000 est de 10,3 km/h. L'écart entre la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes et celle par les motocyclistes s'est légèrement resserré depuis 2002. Il reste encore conséquent (7 km/h).

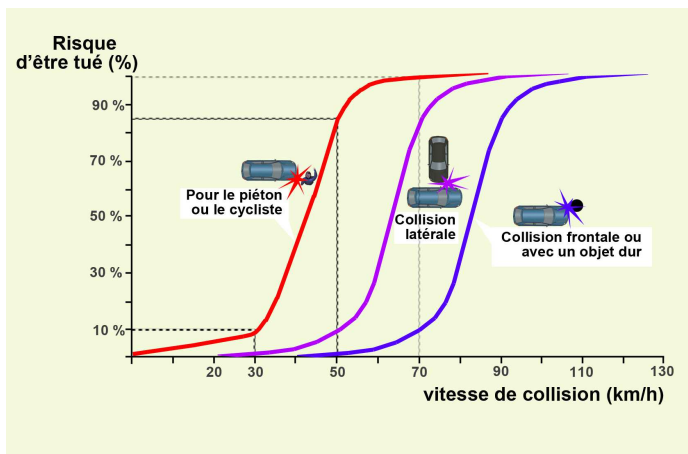
Pour les véhicules de tourisme, un palier semble s'établir depuis 2008. La vitesse moyenne reste stable autour de 80 km/h depuis cette date. Elle s'établit à 79,3 km/h mesurée en 2012 soit 0,6 km/h de moins que par rapport à 2011. Au total, la réduction de la vitesse moyenne des automobilistes depuis 2002 est de 10,7 km/h.

Les dépassements des vitesses maximales autorisées

Entre 2000 et 2012, le taux de dépassement des vitesses maximales autorisées a été réduit de moitié, passant de 61 % à 30 %. Les excès de plus de 10 km/h ont été réduits de 35 % à 10 %. Les plus grands excès de vitesse représentent maintenant une infime fraction des excès de vitesse. Les excès de plus de 30 km/h ont été réduits de 4,6 % à 0,37 %. Les excès de plus de 40 km/h ont été réduits de 1,6 % à 0,1 % et les excès de plus de 50 km/h ont été réduits de 0,6 % à 0,02 %.



¹ Observatoire des vitesses – ONISR - 2012



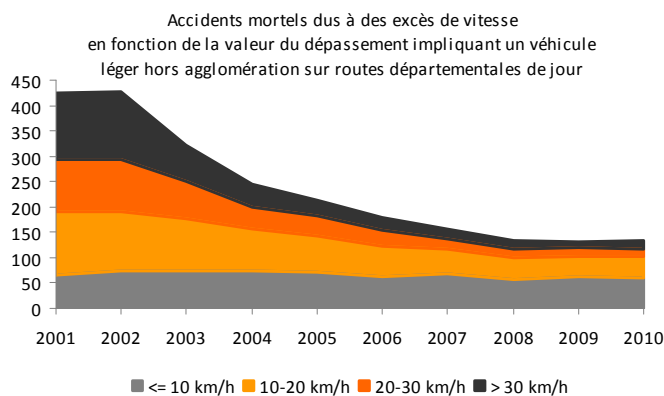
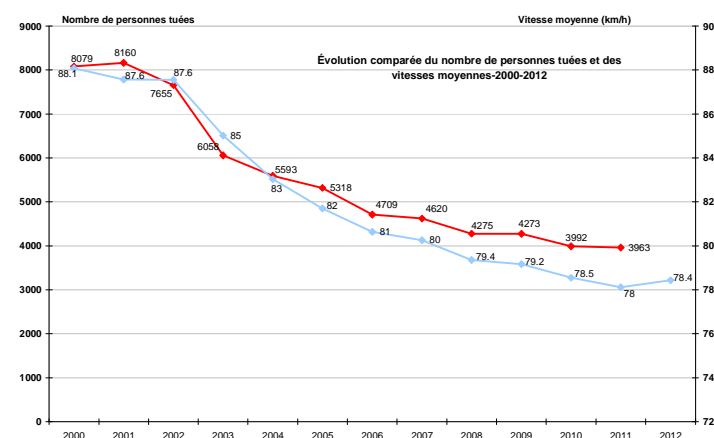
Le facteur vitesse dans les accidents

Dans des études antérieures à 2000, le facteur « vitesse » comme facteur d'occurrence était présent dans un accident grave sur deux¹. Près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010 peuvent être attribués à la mise en place du dispositif de déploiement des radars².

En 2012, la « vitesse » est le facteur principal d'accidents mortels dans au moins 25 % des cas ; selon les premiers retours sur accident des forces de l'ordre³, sachant qu'à ce stade, le facteur principal n'est pas identifié dans 37 % des accidents. Dans une étude sur réseau départemental, le facteur « vitesse » était compris entre 27% et 42% selon le type d'accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme⁴. Sur autoroute concédée⁵, parmi l'ensemble des facteurs, le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » est présent en moyenne dans 26 % des accidents mortels ces cinq dernières années, 30 % en 2012.

Excès de vitesse et mortalité routière

Une analyse⁶ des accidents mortels impliquant un véhicule léger hors agglomération sur routes départementales de jour (part du réseau qui contribue le plus à la mortalité routière) montre qu'entre 2001 et 2010 la part de ces accidents dus à des excès supérieurs à 20 km/h a diminué de 25 % à 6 % ; celle due à des excès entre 10 et 20 km/h est passée de 13 % à 9 %. Le nombre des accidents mortels dus à des excès inférieurs à 10 km/h est resté pratiquement constant : ils entraînaient ainsi 16 % des accidents mortels dus à des excès de vitesse en 2001 et en constituent 46 % en 2010. Cette estimation s'appuie sur les mesures réelles de l'Observatoire des vitesses et applique le modèle de Nilsson⁷ pour évaluer l'impact de la baisse des vitesses moyennes sur la baisse de l'accidentalité sur les autoroutes et routes hors agglomération : « une baisse de 1% de la vitesse moyenne du trafic entraîne une baisse de 2% de l'accidentalité corporelle et de 4% de la mortalité ».



¹ REAGIR – Exploitations des enquêtes en milieu urbain – CERTU - 1990

² CARNIS L., BLAIS E., *An assessment of the safety effects of the French speed camera program*, Accident Analysis and Prevention, no 51, 2013 pp. 301-309.

³ DMAT – Ministère de l'intérieur – Le comportement des usagers - 2012

⁴ Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010. CETE Normandie-Centre – juin 2013

⁵ Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées – ASFA - 2011

⁶ VIALON V., LAUMON B., *Fractions of fatal crashes attributable to speeding: Evolution for the period 2001-2010 in France*, Accident Analysis and Prevention, no 52, 2013 pp. 250-256.

⁷ NILSSON G. *The effects of speed limits on traffic crashes in Sweden. In: Proceedings of the international symposium on the effects of speed limits on traffic crashes and fuel consumption*, Dublin. OECD, Paris. 1981