

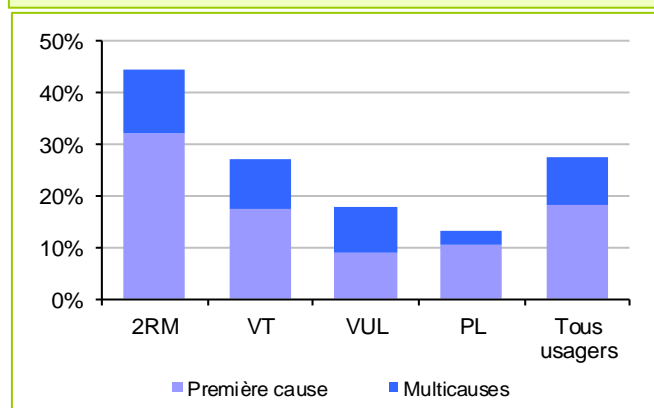
## La vitesse

### Les sanctions pour dépassement de la VMA

Dépassement de la VMA	Perte de points	Amende
Moins de 20 km/h, VMA > à 50 km/h	1	68 €, ou 45 € si payée dans les 3 jours
Moins de 20 km/h, VMA ≤ à 50 km/h	1	135 €, ou 90 € si payée dans les 3 jours
De 20 à 29 km/h	2	
De 30 à 39 km/h	3	
De 40 à 49 km/h	4	
Plus de 50 km/h	6*	jusqu'à 1500 € et 3 ans de suspension

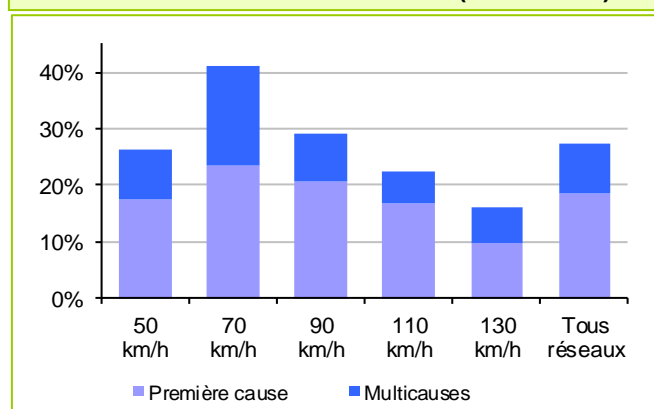
\* Retrait du permis et convocation devant le tribunal.

### Proportion des APAM\* associés à la cause « Vitesse excessive ou inadaptée », selon la catégorie d'utilisateur (année 2017)



\* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

### Proportion des APAM\* associés à la cause « Vitesse excessive ou inadaptée », selon la vitesse maximale autorisée (année 2017)



\* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

## Vitesse maximale autorisée<sup>1</sup>

La vitesse maximale autorisée (VMA) en agglomération a été fixée à 60 km/h en 1954, puis 50 km/h en 1990. La VMA hors agglomération a été fixée en 1973-1974 à 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur route à chaussées séparées et à 90 km/h sur les autres routes. Cette dernière valeur a été abaissée à 80 km/h le 1<sup>er</sup> juillet 2018<sup>2</sup>, excepté sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, où elle est maintenue à 90 km/h. Pour les conducteurs novices ou en cas de précipitations, les limites sont abaissées respectivement à 110 km/h, 100 km/h et 80 km/h. L'autorité de police de la circulation (préfet, président du conseil départemental ou maire) peut abaisser la VMA pour raison de sécurité, ou la porter à 70 km/h en agglomération. L'article L2213-1-1 du code général des collectivités territoriales autorise le maire à fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une VMA inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

## La vitesse dans les accidents

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. Or la plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

## Les accidents mortels

Selon les informations relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels renseignées par les forces de l'ordre<sup>3</sup>, une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2017 dans 27 % des accidents. Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (44 %) et plus faible chez les conducteurs d'utilitaires légers (18 %) et de poids lourds (13 %).

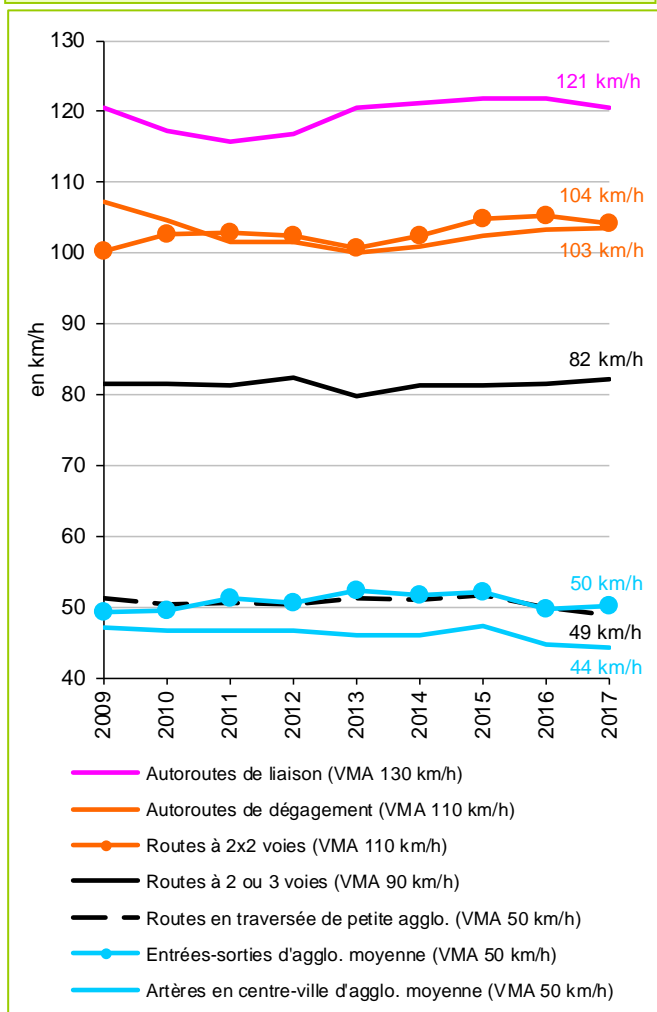
Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h (41 %), ce qui reflète probablement la difficulté pour les conducteurs de percevoir la spécificité de ces sections et de prendre conscience des dangers associés. Il est moins présent sur les autoroutes limitées à 130 km/h (16 %).

<sup>1</sup> Code de la route, articles R413-1 à R413-19.

<sup>2</sup> Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.

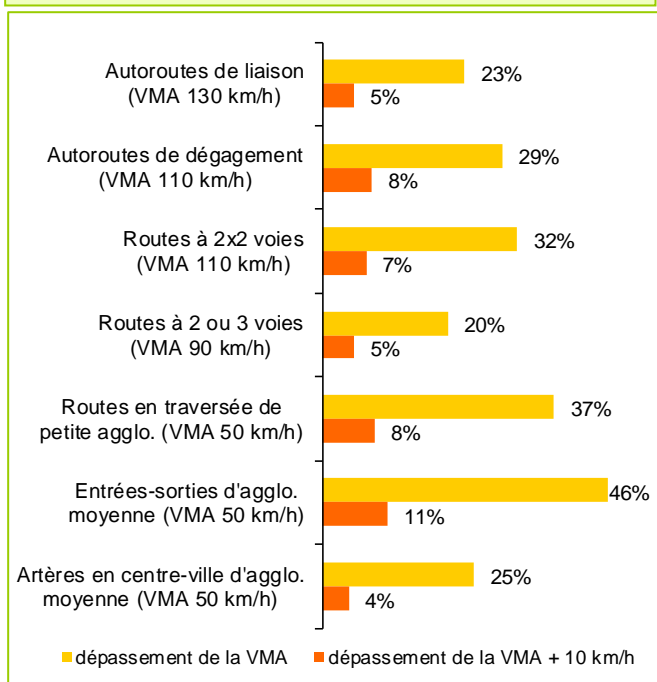
<sup>3</sup> Fiche « La responsabilité présumée » et *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan 2017*, ONISR.

### Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT), par réseau



Source : Observatoire des vitesses, ONISR.

### Taux de dépassement de la VMA et de la VMA + 10 km/h par les VT, de jour



Source : Observatoire des vitesses, ONISR.

## Vitesses moyennes pratiquées

La campagne 2017 de mesures de vitesses<sup>1</sup> confirme l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme observée depuis quelques années sur les réseaux rapides : + 5 km/h depuis 2011 sur les autoroutes de liaison, et + 2 à 3 km/h depuis 2013 sur les axes limités à 110 km/h. Les taux de dépassement de la VMA sont de 23 % à 32 % sur ces réseaux, dont 5 % à 8 % de plus de 10 km/h.

Sur les routes limitées à 90 km/h, les vitesses pratiquées sont globalement stables depuis 2009. Sur les axes en agglomération (VMA 50 km/h), la tendance à la baisse en centre-ville et dans les traversées de petites agglomérations se confirme (- 2 km/h depuis 2015). Toutefois les taux de dépassement de la VMA restent élevés sur les axes urbains (37 % en traversée de petites agglomérations et 46 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes).

## VMA, vitesses pratiquées et accidentalité

Selon différentes expériences internationales rapportées dans un récent ouvrage de l'OCDE<sup>2</sup>, une baisse de 10 km/h de la VMA induit généralement une baisse des vitesses pratiquées de 2 à 5 km/h, cette variabilité étant liée notamment aux actions de communication et de contrôle associées. En France, lors de l'expérimentation conduite en 2015-2017 sur 86 km de routes nationales, l'abaissement de la VMA de 90 à 80 km/h s'est accompagné d'une baisse des vitesses moyennes pratiquées de 4,7 km/h<sup>3</sup>.

Les travaux des chercheurs G. Nilsson et R. Elvik ont produit des modèles estimant la variation relative du nombre d'accidents ou de victimes observé sur un réseau donné en fonction de la variation de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules, si tous les autres facteurs ne varient pas. Sur la base d'une analyse détaillée de 115 études internationales, Elvik<sup>4</sup> a conclu que pour une diminution de la vitesse moyenne de 1 %, la baisse de la mortalité serait de 4,6 % sur les routes hors agglomération et les autoroutes, et de 3 % en agglomération.

En France, la mise en œuvre du contrôle automatisé s'est accompagnée sur les routes limitées à 90 km/h d'une baisse de la vitesse moyenne pratiquée par les VT de 92 km/h en 2002 à 85 km/h en 2005. Sur la même période, la mortalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération a baissé de - 37 %.

<sup>1</sup> Observatoire des vitesses de l'ONISR. Résultats consultables sur : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/comportements-des-usagers>

<sup>2</sup> International Transport Forum (OCDE), *Speed and Crash risk*, 2018.  
<sup>3</sup> *Expérimentation de l'abaissement de la vitesse limite autorisée à 80 km/h - Bilan des observations des vitesses pratiquées*, Cerema, décembre 2017.

<sup>4</sup> Elvik R., *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.