

# Observatoire national interministériel de la sécurité routière

## Observatoire des vitesses : résultats de l'année 2011

Extrait de « la sécurité routière en France – Bilan de l'année 2011 »

*La vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est presque toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité. En effet, indépendamment de la genèse de l'accident, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc est déterminée par leurs vitesses. De plus la gravité de l'accident (le degré d'atteinte corporelle) dépend étroitement de l'énergie de choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc.*

*La vitesse (inadaptée ou excessive) jouerait ainsi un rôle prépondérant dans plus de 40% des accidents mortels.*

*C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées pour comprendre l'évolution du nombre d'accidents et leurs conséquences.*

*Des mesures des vitesses pratiquées sont réalisées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) depuis 2000, selon un protocole opératoire très précis utilisant des radars identiques à ceux des forces de l'ordre (méthodologie exposée en annexe 8-4). Ces mesures représentent environ 200 000 données par an.*

*Leur analyse donne un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers et leurs évolutions, 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.*

## 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.

## **ANALYSE DES RESULTATS 2011 DE L'OBSERVATOIRE DES VITESSES**

L'analyse des résultats de la campagne de mesure 2011 laisse penser que les vitesses mesurées ne seraient plus tout à fait le reflet des vitesses réellement pratiquées. L'hypothèse est faite que les dispositifs de mesure (quoique totalement distincts et indépendants des radars du contrôle-sanction automatique) seraient détectés et signalés à une fraction suffisante des usagers pour affecter la moyenne des vitesses calculées.

Une première série de tests effectués sur une section de route limitée à 110 km/h met en évidence un biais de l'ordre de 6%. Ce biais sans atteindre cette importance a du faire jour depuis plusieurs années assurément sur le réseau des voies rapides (limitation de la vitesse égale ou supérieure à 110 km/h). Sur les autres réseaux, les mesures sont également affectées par ce type de biais.

Néanmoins, ce biais n'affecte pas la tendance générale observée sur l'ensemble de ces mesures qui sont présentées sans corrections.

### ***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 (pour des raisons tenant à la sécurité des enquêteurs). Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

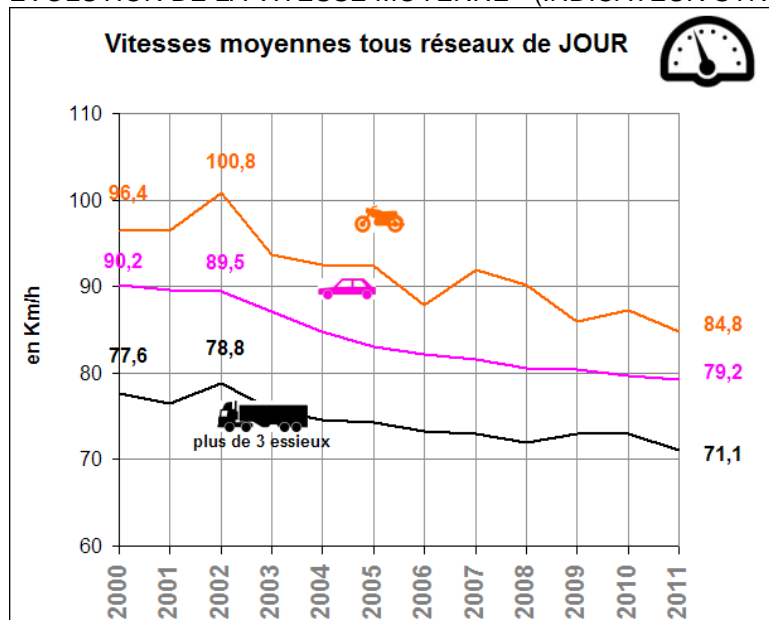
L'examen de la courbe ci-dessous permet de suivre l'évolution annuelle de la vitesse moyenne pratiquée de jour sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2000.

On observe un pic en 2002 suivi d'une baisse régulière, quel que soit le type de véhicule.

Pour les véhicules de tourisme, un palier s'établit à partir de 2008. La vitesse moyenne est autour de 80 km/h depuis cette date (79,2 km/h mesuré en 2011) soit un gain d'environ 10 km/h par rapport à 2000.

Pour les motocyclettes, on note une réduction importante entre 2002 et 2003 suivie d'une évolution à la baisse plus chahutée. La vitesse moyenne sur les années 2009 à 2011 s'établit autour de 87 km/h, -9 km/h par rapport à l'année 2000. Cette vitesse moyenne reste supérieure de 7 km/h à celle des automobilistes

Pour les poids lourds (plus de 3 essieux), la vitesse moyenne sur les années 2009 à 2011 est de 72 km/h environ. Par rapport à 2000, le gain est de -5 km/h.

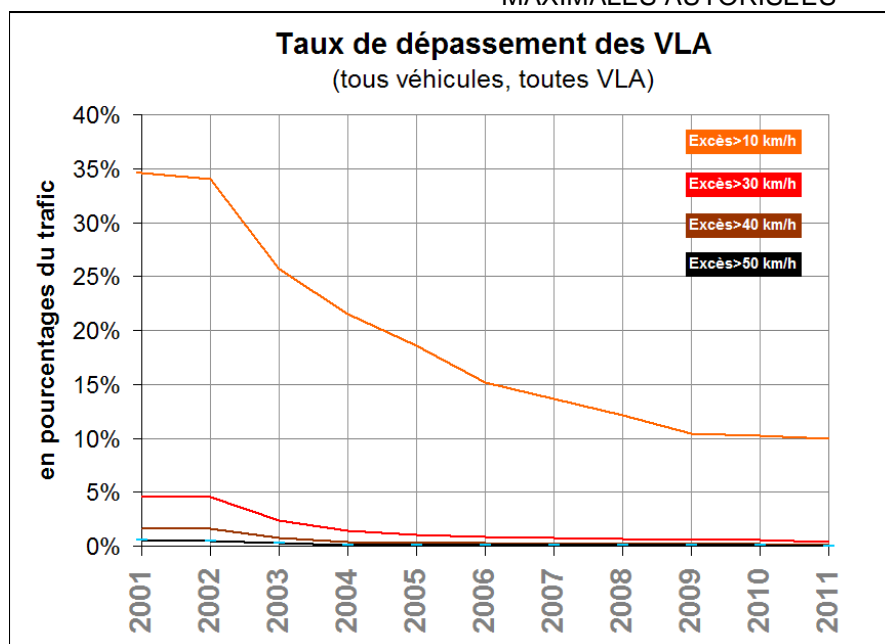


Source : ONISR – Observatoire des vitesses

## Les dépassements de la limitation de vitesse

Après une très forte baisse entre 2002 et 2004, la proportion des dépassements de la limitation de vitesse s’est stabilisée depuis 2009 autour de 10% pour les dépassements plus de 10 km/h, autour de 0,5% pour celle de 30 km/h et autour de 0,2 % à 0,3 % pour les dépassements de plus de 40 km/h.

### LES TAUX DE DEPASSEMENT DE PLUS DE 10 KM/H, 30 KM/H, 40 KM/H et 50 KM/H DES VITESSES MAXIMALES AUTORISEES



Source : ONISR – Observatoire des vitesses

## LES VITESSES PRATIQUEES PAR CERTAINES CATEGORIES D'USAGERS ET PAR TYPE DE ROUTE

### *Les vitesses pratiquées de jour (9H30 – 16H30) par les voitures de tourisme*

On observe que les valeurs de vitesse moyenne relevées au cours de l'année 2011 sont globalement assez proches de celles relevées au cours de l'année précédente.

Si l'on remonte à 2000, on constate une nette évolution des comportements concernant les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sur les routes nationales et départementales à grande circulation limitée à 90 km/h et sur les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par les RN (50 km/h). Les baisses sont respectivement de -15% et de -18%. Les vitesses moyennes pratiquées s'établissent autour de 81 km/h (moyenne de 2009 à 2011) pour les routes à grande circulation et autour de 51km/h pour les RN en traversées d'agglomérations.

Pour les autoroutes, les baisses sont de -9,4% pour les autoroutes de liaisons et de -5,5% pour les autoroutes de dégagement. Les vitesses moyennes pratiquées se situent autour de 115 km/h (moyenne 2009 à 2011) pour les autoroutes de liaison et de 104 km/h pour les autoroutes de dégagement soit des baisses respectives de -12 km/h et de -6 km/h.

Sur les autres réseaux, les variations par rapport à 2000 sont d'environ 10%.

Depuis 2007, seules les autoroutes connaissent des baisses significatives des vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme. Sur les autoroutes de liaison, la baisse est de -4,2% et sur les autoroutes de dégagement, elle est de -4,6%.

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée, dont ceux de plus de 10 km/h, sont en baisse marquée en 2011 sur les réseaux « rapides » (autoroutes et routes nationales à 2x2 voies). Ces résultats devront être confirmés sur les années à venir pour valider cette tendance à la baisse. Signalons par ailleurs, 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.

En 2011, comme en 2010, on constate 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.

	2000	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Autoroutes de liaison</b> (1) (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	127	120	118	118	114	113
% de dépassement de la vitesse limite	52	32	32	29	23	12
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	32	13	11	11	7	4

<b>Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)</b> Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite % de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	110 54 33	109 49 20	108 46 21	107 41 19	104 40 18	101 23 9
<b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)</b> Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite % de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	112 56 35	99 25 9	98 20 5	99 23 6	101 29 10	101 21 5
<b>Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)</b> Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite % de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	95 61 38	82 28 10	80 25 8	81 24 7	81 26 8	80 25 10
<b>Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)</b> Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite % de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	62 82 53	53 55 20	52 49 18	52 52 18	51 50 17	51 50 15
<b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)</b> Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite % de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	52 54 25	46 31 6	46 29 5	46 28 5	45 28 5	45 25 4
<b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)</b> Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite % de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	59 80 43	54 61 25	52 54 19	51 51 14	52 51 14	53 57 22
<b>Ensemble</b> Vitesse moyenne (km/h) % de dépassement de la vitesse limite % de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	90 61 36	82 37 14	81 34 12	80 32 10	80 32 10	79 28 10

Source : ONISR – Observatoire des vitesses – 92 855 observations

(1) Autoroutes généralement concédées.

(2) Autoroutes généralement non concédées .

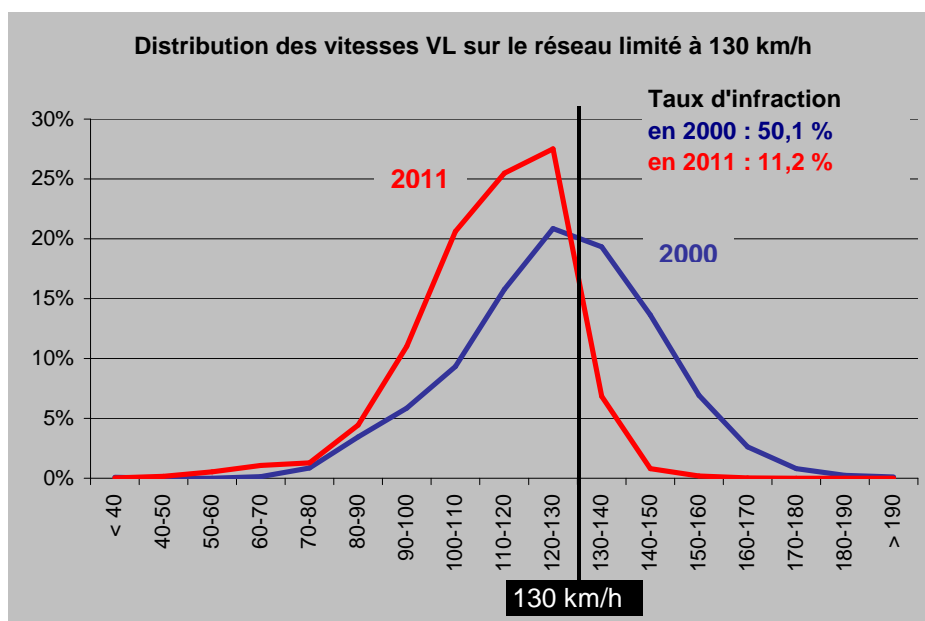
Les histogrammes des vitesses pratiquées de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant en synthétise l'information :

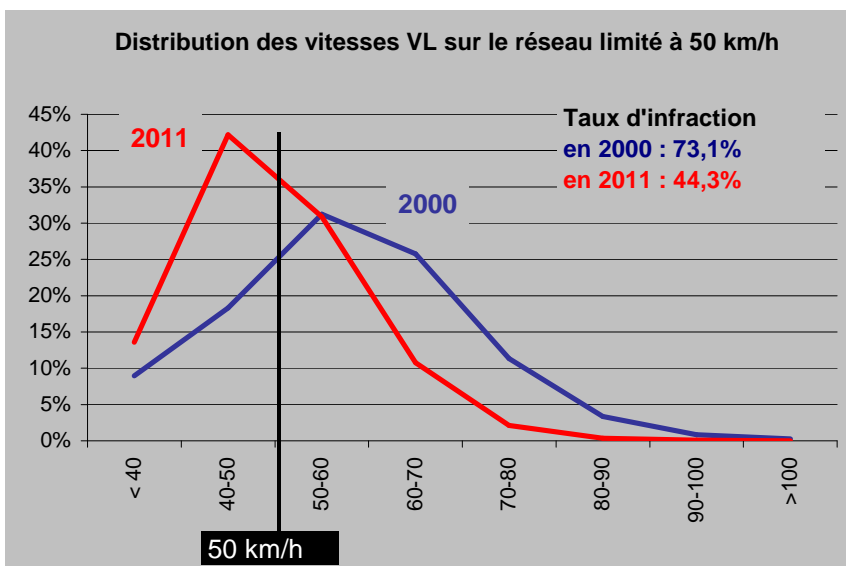
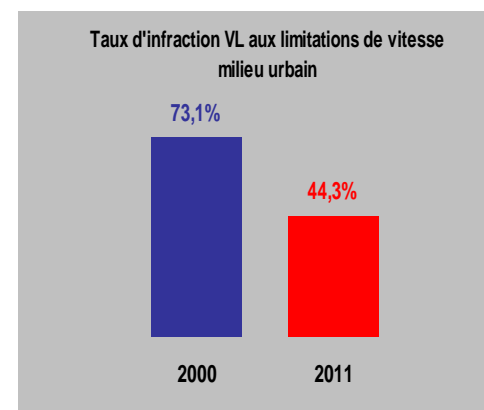
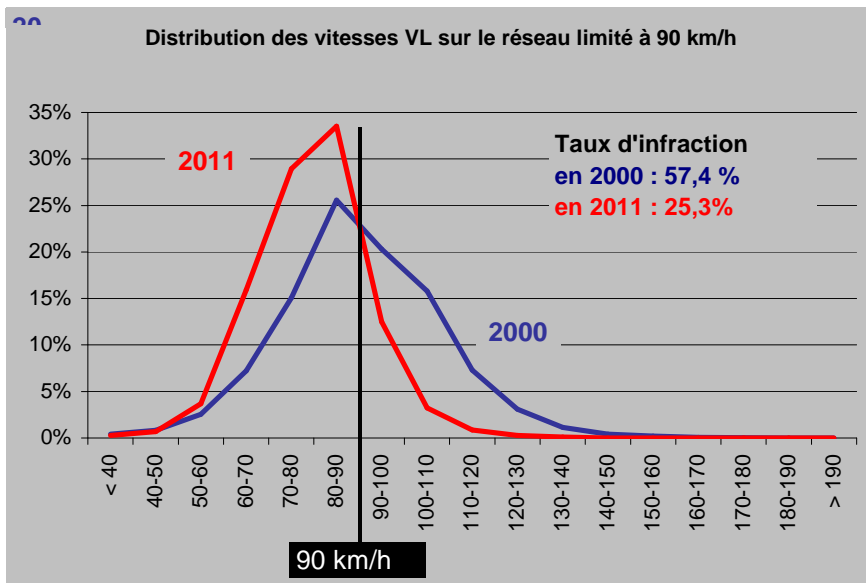
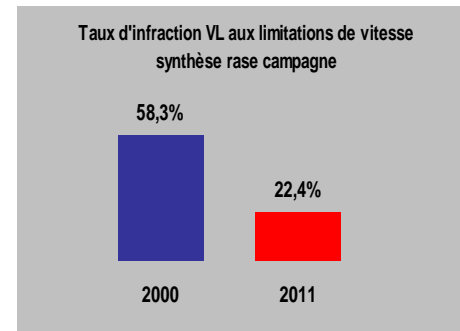
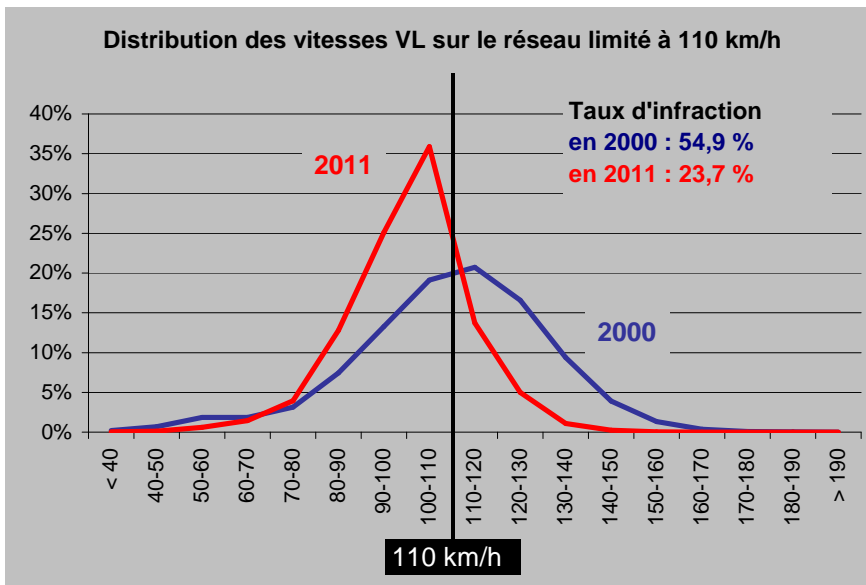
Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	1,0 %	0,2 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	7,6 %	1,6 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	4,4 %	1,0 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies et routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	1,5 %	0,4 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de	50-60 km/h	2,7 %	0,5 %

5 000 habitants			
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-50 km/h	0,4 %	0,1 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	4,8 %	0,7 %

Si le niveau des vitesses moyennes explique 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 observe 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 2 x 2 voies, et entre 80 et 100 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales.

Les graphes suivants illustrent cette dispersion et donne l'évolution du taux d'infraction de 2000 à 2011.





## *Les vitesses pratiquées de nuit (22H00 – 3H00) par les voitures de tourisme*

2011 est marqué par un ajustement de la vitesse moyenne sur les routes nationales et départementales à grande circulation ainsi qu'un ajustement des dépassements de la vitesse limite et des dépassements de plus de 10 km/h.

Sur ce réseau routier, la vitesse moyenne pratiquée de nuit par les voitures de tourisme s'établit autour de 81 km/h (moyenne 2009 à 2011). La baisse observée depuis 2000 est de -15%. Pourtant cette vitesse moyenne est stable depuis 2007.

Depuis 2000, la plus forte baisse ressort sur les artères en agglomération avec -24% environ pour une vitesse moyenne de 45 km/h (moyenne 2009 à 2011) soit une réduction de -15 km/h. A l'identique de l'ensemble des réseaux, cette vitesse moyenne n'évolue pas en comparaison à 2007.

Pour les autres réseaux, les tendances observées depuis 2000 sont identiques à celles des vitesses pratiquées par les automobilistes de jour. Les autoroutes sont les seuls réseaux à connaître de nouvelles baisses depuis 2007.

Enfin, il ressort qu'excepté sur les autoroutes de liaison (- 5 km/h) et dans les centres-villes (- 2 km/h), la vitesse est toujours plus élevée de nuit que de jour, notamment sur les autoroutes de dégagement et les entrées/sorties d'agglomérations. (+ 6 km/h).

	2000	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	121	115	114	113	112	108
% de dépassement de la vitesse limite	38	23	27	26	20	9
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	25	10	14	13	7	3
<b>Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	117	115	114	112	112	107
% de dépassement de la vitesse limite	61	62	62	59	56	36
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	41	36	32	34	31	17
<b>Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	96	82	84	83	78	83
% de dépassement de la vitesse limite	65	29	30	28	20	28
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	37	11	14	12	8	13
<b>Traversées d'agglomérations (&lt; 5 000 habitants) par RN (50 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	65	58	58	56	57	55
% de dépassement de la vitesse limite	84	69	73	65	67	60
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	59	41	39	32	36	25
<b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	59	46	48	46	47	43
% de dépassement de la vitesse limite	80	31	44	33	32	18
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	39	9	18	9	10	4



<b>Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	65	58	57	58	58	59
% de dépassement de la vitesse limite	84	77	71	75	74	77
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	57	37	33	38	37	40

Source : ONISR – Observatoire des vitesses – 7206 observations

(1) Autoroutes généralement concédées.

(2) Autoroutes généralement non concédées

## *Les vitesses pratiquées de jour (9H30 – 16-30) 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.

Cependant, 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, lesquels sont largement majoritaires sur le réseau autoroutier.

On retiendra que les vitesses pratiquées par les poids lourds ont baissé nettement en traversées d'agglomérations soit -19% (-12 km/h) par rapport à 2000 pour une vitesse moyenne de 49 km/h (moyenne de 2009 à 2011). Depuis 2007, la baisse est plus réduite (-5,1%).

Pour les autres réseaux, les variations sont erratiques et insuffisamment marquées pour retenir des tendances de long et moyen terme.

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

	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Autoroutes de liaison (1)	88	91	91	90	90	87
Autoroutes de dégagement (2)	83	89	90	89	88	86
Routes nationales à 2*2 voies avec chaussées séparées	88	85	84	86	86	82
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	79	77	76	79	79	76
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	61	52	51	51	48	49

Source : ONISR – Observatoire des vitesses –

(1) Autoroutes généralement concédées.

(2) Autoroutes généralement non concédées

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 %	0,0 %	0,0 %	18,1 %
40-50	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,8 %	37,1 %
50-60	0,0 %	0,2 %	0,7 %	6,3 %	32,5 %
60-70	0,9 %	1,2 %	1,3 %	24,6 %	10,2 %
70-80	8,1 %	12,9 %	46,9 %	39,5 %	2,0 %
80-90	77,2 %	73,4 %	42,4 %	27,3 %	0,0 %
90-100	11,9 %	10,1 %	6,6 %	1,3 %	0,0 %
100-110	0,9 %	2,1 %	1,5 %	0,0 %	0,0 %
110-120	0,7 %	0,2 %	0,4 %	0,2 %	0,0 %
>120	0,47 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Source : DSCR

### *Les vitesses pratiquées de jour (9H30 – 16H30) 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 (872 en 2011), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux..

Depuis 2000, les vitesses moyennes pratiquées par les motards enregistrent des baisses supérieures à -10% sur l'ensemble de réseaux hors autoroute de dégagement (-8,5%). Sur les autoroutes de liaison comme sur les routes nationales à 2\*2 voies, les vitesses moyennes baissent de -16 km/h (comparaison à la vitesse moyenne observée entre 2009 et 2011).

Depuis 2007, contrairement aux voitures de tourisme et aux poids lourds, les vitesses moyennes pratiquées par les motards poursuivent leur baisse (entre -6,5% et -1% selon les types de réseaux)

Excepté sur les autoroutes de liaison, 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 + 5 km/h sur les autoroutes de dégagement pour les motos par rapport aux voitures de tourisme. Ce différentiel atteint + 4 km/h pour les motos sur les routes nationales à 2x2 voies, +7 km/h sur le réseau de routes nationales et départementales à grande circulation et enfin + 6 km/h lors de la traversée des petites agglomérations par RN.

Par ailleurs, même si de notables progrès ont été accomplis depuis 2000 et 2007, les taux de dépassement des vitesses limites des motards sont nettement plus importants que ceux des automobilistes. Pour l'ensemble des réseaux, les écarts sont supérieurs à 10 points pour les dépassements des vitesses limites (31% pour les voitures de tourisme de jour en moyenne de 2009 à 2011 contre 42% pour les motocyclettes) et à 15 points pour ceux de plus de 10 km/h (10% pour les voitures de tourisme de jour en moyenne de 2009 à 2011 contre 25% pour les motocyclettes).

	2000	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	132	124	122	119	116	112
% de dépassement de la vitesse limite	60	41	37	26	24	9
<b>Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	118	114	112	110	108	106
% de dépassement de la vitesse limite	63	54	52	43	41	32
<b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	121	106	104	106	104	105
% de dépassement de la vitesse limite	65	32	30	35	31	28
<b>Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	99	96	93	89	90	87
% de dépassement de la vitesse limite	73	51	50	40	50	35
<b>Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	69	60	56	60	59	57
% de dépassement de la vitesse limite	94	75	59	72	71	66
<b>Ensemble</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	96	92	90	86	87	85
% de dépassement de la vitesse limite	69	52	47	45	43	39
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	50	32	35	26	25	24

Source : ONISR – Observatoire des vitesses – 827 observations

(1) Autoroutes généralement concédées.

(2) Autoroutes généralement non concédées

## RAPPEL DE LA REGLEMENTATION SUR LES LIMITATIONS DE VITESSE

VEHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES (MOTOS, VOITURES DE TOURISME ET UTILITAIRES LEGERS) :

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage des pneus cramponnés 2008	Elèves 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	Idem autoroutes	100 km/h
Autres routes hors agglomérations	90 km/h	80 km/h	50 km/h		80 km/h
Agglomérations	50 km/h <sup>1</sup>				50 km/h

<sup>1</sup> 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.

## VEHICULES LOURDS

	Poids lourds		Transports de matières dangereuses	Transports exceptionnels	Transports de personnes		
	12 t et moins	plus de 12 t			9 places au plus et 12 tonnes au plus	Transports en commun > 9 places	
						10 tonnes au plus (droit commun)	> 10 tonnes
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*)	90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	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*)	90 km/h
Agglomérations	50 km/h <sup>1</sup>						

**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.**