

# Observatoire national interministériel de la sécurité routière

## Observatoire des vitesses : résultats de l'année 2012

**AVERTISSEMENT** : certains des résultats publiés dans cette note ont été révisés par rapport aux valeurs publiées antérieurement dans le Bilan de l'accidentalité de l'année 2012.

*La vitesse inadaptée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est souvent présent dans une collision comme facteur d'occurrence 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.*

*C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées, en relation avec 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. Ces mesures représentent près de 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 hors agglomération, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.*

*La vitesse moyenne de jour a augmenté en 2012 pour l'ensemble des catégories de véhicules (véhicules de tourisme, motocyclettes, poids lourds). Pour les véhicules de tourisme, cette augmentation est de 0,4 km/h.*

*Toutefois l'ensemble des catégories présentent globalement un palier depuis 2008-2009, et une baisse depuis 2000 de l'ordre de 10 km/h pour les véhicules de tourisme et les motocyclettes, et de l'ordre de 6 km/h pour les poids lourds.*

*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 0,36% depuis 2001. 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%.*

*Entre 2002 et 2012, le taux de dépassement des vitesses maximales autorisées a été réduit de moitié. Il subsiste encore un taux de dépassement de 29%.*

### 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

vitesse moyennes pratiquées qui synthétisent l'évolution globale du comportement au regard des vitesses maximales autorisées ; 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 vitesse maximale autorisée, l'analyse des comportements pour les chauffeurs de poids lourds (quatre essieux et plus) conduisant de jour et pour les motocyclistes roulant de jour.

## ANALYSE DES RESULTATS 2012 DE L'OBSERVATOIRE DES VITESSES

### La vitesse moyenne de jour tous réseaux confondus

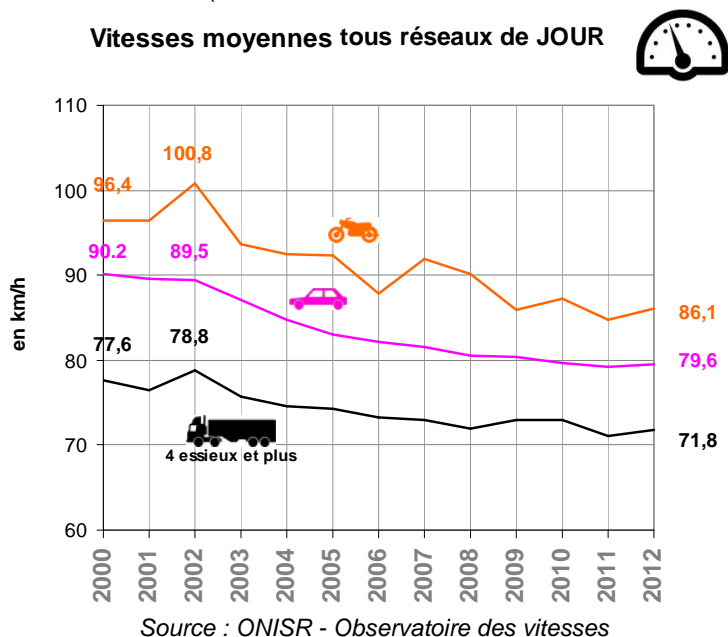
La vitesse moyenne est calculée pour les véhicules circulant de jour sur l'ensemble du réseau métropolitain. La vitesse moyenne pratiquée de nuit a été écartée de cet indicateur global car l'ONISR ne dispose pas de mesures de nuit sur deux types de réseaux : les routes nationales à 2x2 voies et les routes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

Les **véhicules de tourisme** présentent une légère remontée des vitesses moyennes pratiquées par rapport à 2011 (+0,4 km/h). Après une baisse des vitesses de l'ordre de 10 km/h entre 2000 et 2008, celles-ci se stabilisent depuis cette date autour de 80 km/h.

Les **motocyclettes** présentent également une remontée des vitesses moyennes par rapport à 2011, mais pour cette catégorie les évolutions sont plus irrégulières du fait notamment du nombre plus réduit de véhicules mesurés. La réduction importante des vitesses entre 2002 et 2003 (-7 km/h) a été suivie d'une baisse de l'ordre de 8 km/h entre 2003 et 2009. Depuis cette date, les vitesses des motocyclettes sont relativement stabilisées autour de 86 km/h, soit -10 km/h par rapport à l'année 2000. Cette vitesse moyenne reste supérieure de 6 km/h à celle des automobilistes.

Pour les **poids lourds** (4 essieux et plus), la légère remontée observée en 2012 s'inscrit globalement dans un palier autour de 72 km/h depuis 2008, soit un gain de l'ordre de 6 km/h par rapport à 2000.

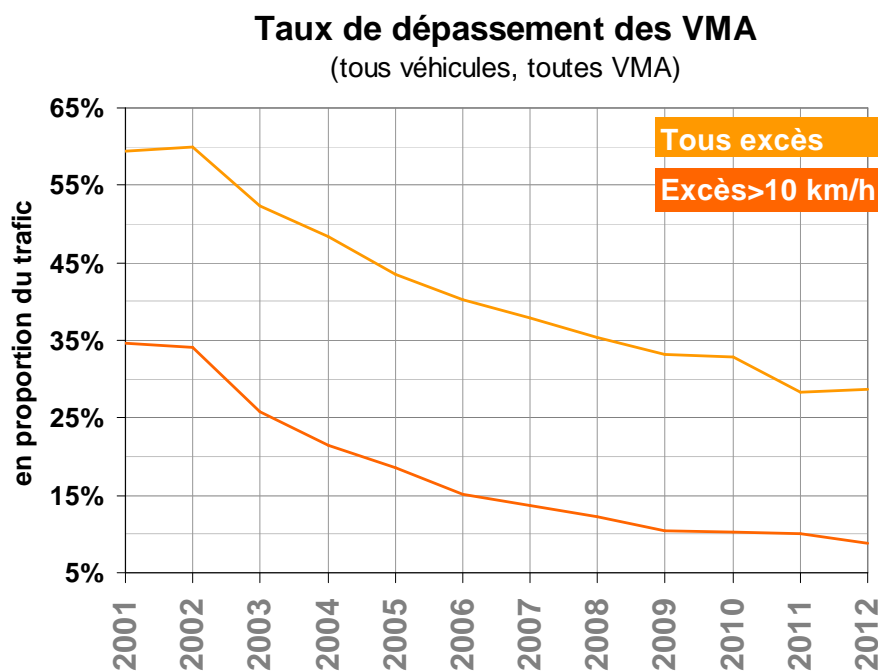
EVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE (INDICATEUR SYNTHETIQUE TOUS RESEAUX CONFONDUS)



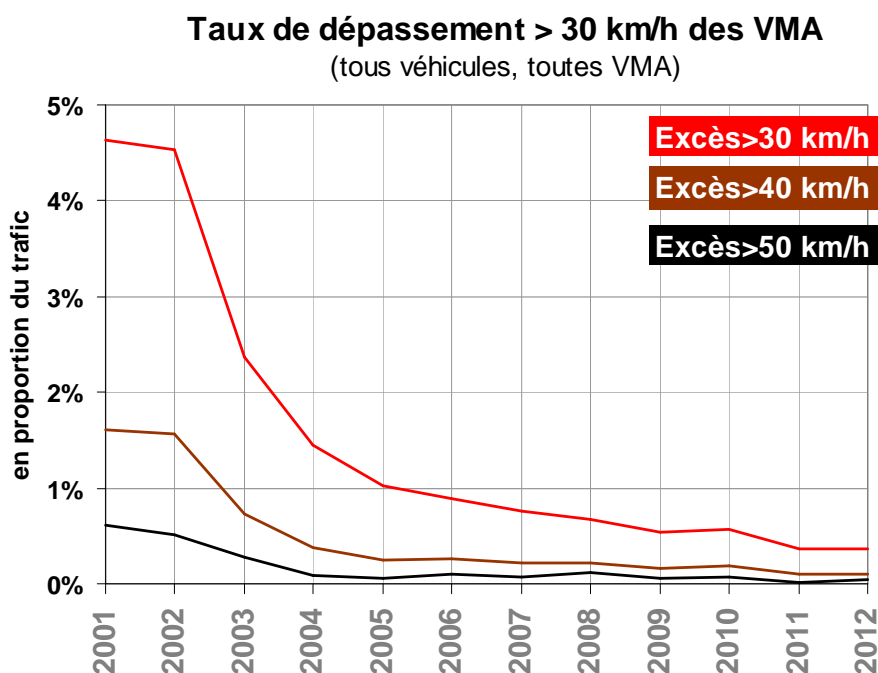
## Les dépassements de la vitesse maximale autorisée

La proportion des dépassements de la vitesse maximale autorisée (VMA) a connu une très forte baisse entre 2002 et 2004 ; elle a ensuite continué à décroître de façon plus modérée, en marquant parfois des paliers ces dernières années. En 2012, environ 9 % des véhicules dépassent de plus de 10 km/h les vitesses maximales autorisées. Les taux de dépassement de plus de 30 et 40 km/h sont respectivement d'environ 0,4 % et 0,1 %.

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



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 véhicules de tourisme*

Les valeurs de vitesse moyenne relevées au cours de l'année 2012 sont globalement assez proches de celles relevées au cours de l'année précédente.

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme ont fortement baissé depuis 2000. Hors agglomération, ces baisses varient de -9 km/h à -13 km/h selon le type de réseau. En agglomération, elles sont de -11 km/h sur les RN en traversées de petites agglomérations et de -7 km/h sur les autres catégories d'axes.

Depuis 2008, seules les autoroutes connaissent des baisses significatives des vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme. Sur les autoroutes de liaison, la baisse est de -4 km/h et sur les autoroutes de dégagement, elle est de -7 km/h.

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée, dont ceux de plus de 10 km/h, en baisse marquée en 2011 sur les réseaux « rapides » (autoroutes et routes nationales à 2x2 voies), sont quasi stables en 2012 par rapport à 2011. 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 2012, comme en 2011, on constate que la vitesse moyenne se situe encore légèrement au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain, excepté sur les artères des centres-villes des agglomérations moyennes.

Vitesses pratiquées de jour par les véhicules de tourisme	2000	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Autoroutes de liaison</b> (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	127	118	118	114	113	114
% de dépassement de la vitesse limite (1)	52	32	29	23	12	15
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h (1)	32	11	11	7	4	5
<b>Autoroutes de dégagement</b> (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	110	108	107	104	101	101
% de dépassement de la vitesse limite	54	46	41	40	23	23
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	33	21	19	18	9	8
<b>Nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées</b> (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	112	98	99	101	101	101
% de dépassement de la vitesse limite	56	20	23	29	21	21
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	35	5	6	10	5	6
<b>Routes nationales et départementales à grande circulation</b> (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	93	82	82	81	81	81
% de dépassement de la vitesse limite	59	28	27	27	25	24
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	36	10	8	8	10	7
<b>Traversées d'agglomérations (-5 000 habitants) par RN</b> (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	52	52	51	51	51
% de dépassement de la vitesse limite	82	49	52	50	50	48
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	53	18	18	17	15	15
<b>Artères en agglomération de 20 000 à 100 000 habitants</b> (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	52	46	46	45	45	45
% de dépassement de la vitesse limite	54	29	28	28	25	26
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	25	5	5	5	4	5

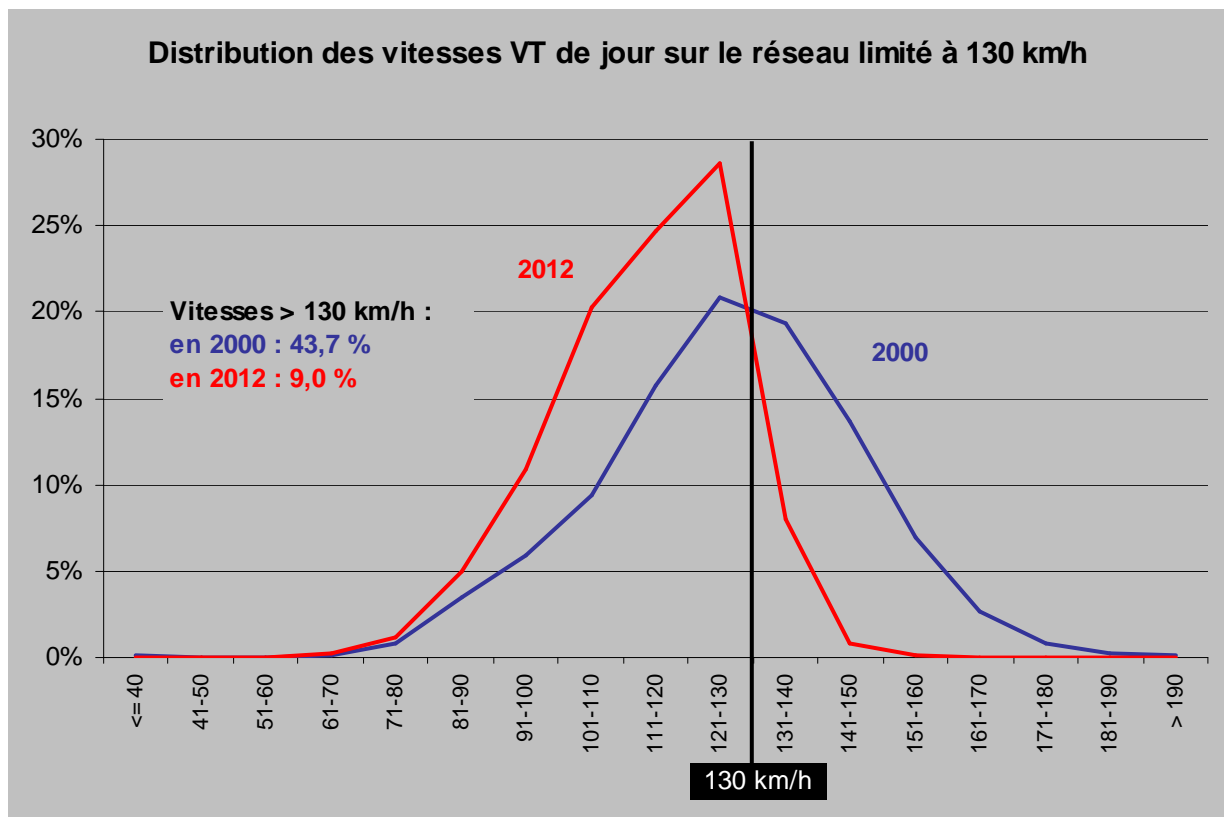
Vitesses pratiquées de jour par les véhicules de tourisme	2000	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Voies d'entrée en agglomération de 20 000 à 100 000 habitants (50 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	59	52	51	52	53	52
% de dépassement de la vitesse limite	80	54	51	51	57	55
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	43	19	14	14	22	19
<b>Ensemble</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	90	81	80	80	79	79
% de dépassement de la vitesse limite	61	34	32	32	28	28
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	36	12	10	10	10	9

Source : ONISR - Observatoire des vitesses - 130 027 observations en 2012

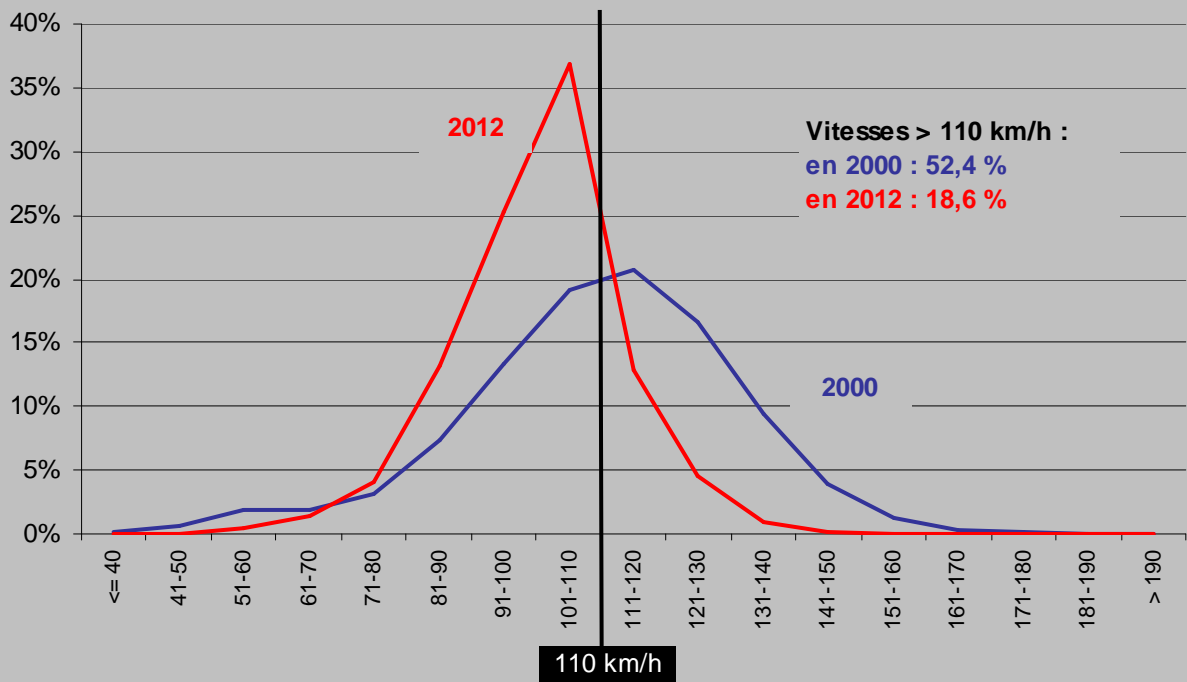
- (1) Les taux de dépassement de la vitesse limite et de la vitesse limite + 10 km/h prennent en compte l'abaissement de la vitesse maximale autorisée en cas de précipitations (art. R 413-2 du Code de la route). Par exemple, pour les autoroutes de liaison, le taux de dépassement de la vitesse limite est calculé à partir du nombre de véhicules dépassant 130 km/h en l'absence de précipitations, et du nombre de véhicules dépassant 110 km/h en présence de précipitations.

L'insécurité sur le réseau routier est liée non seulement aux vitesses moyennes, mais également à la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers.

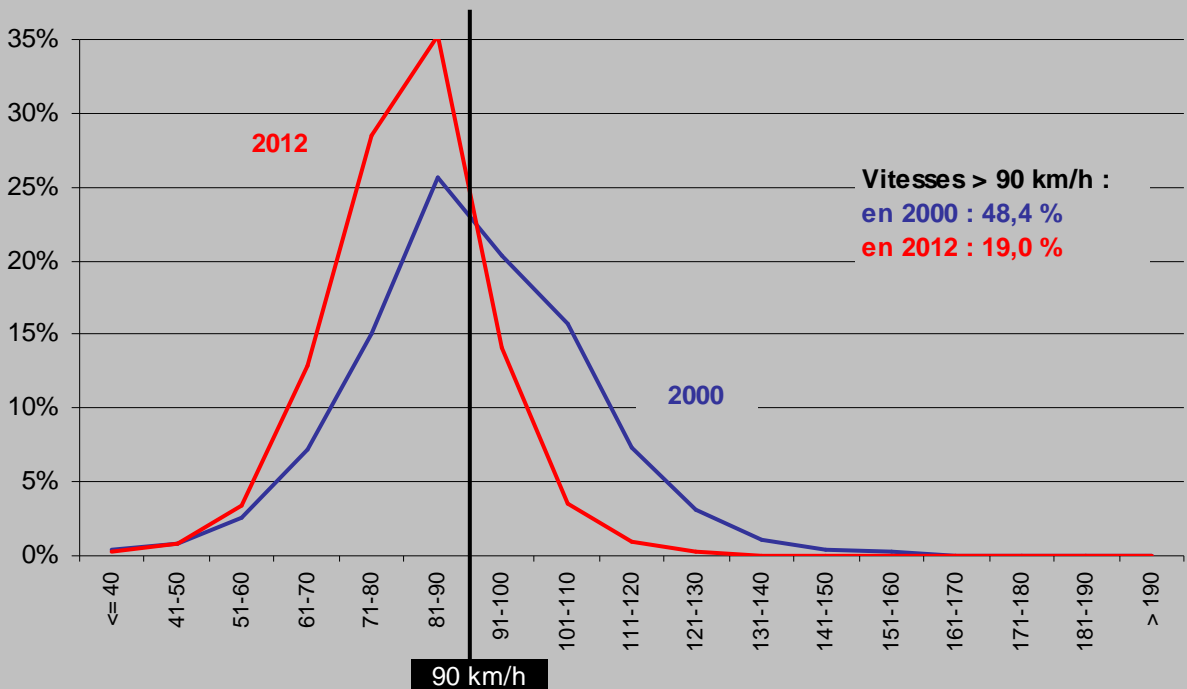
Les graphes suivants illustrent cette dispersion et comparent, par catégorie d'axes, la distribution des vitesses des voitures de tourisme de jour en 2000 et en 2012. On peut y observer que la baisse des vitesses moyennes s'est accompagnée d'une réduction significative de la largeur de la distribution, autrement dit que les vitesses pratiquées tendent à une plus grande homogénéité.

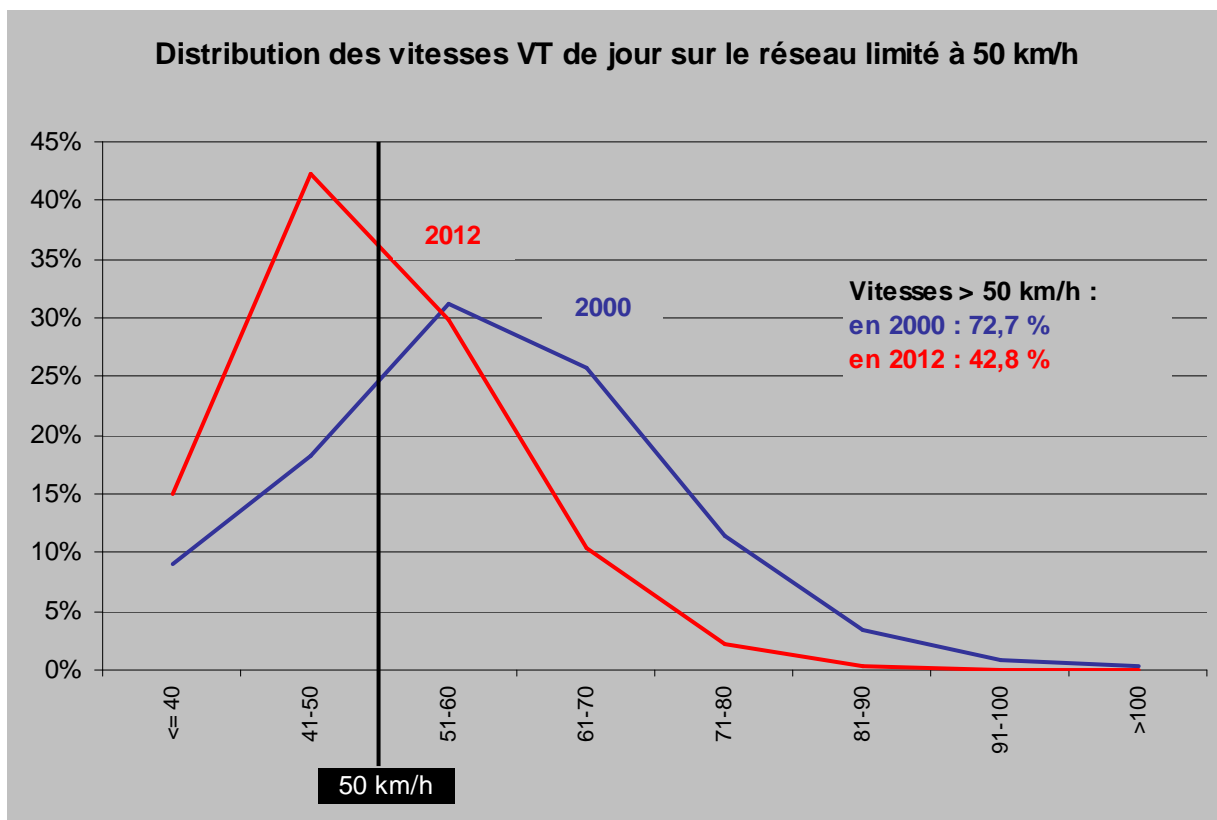


### Distribution des vitesses VT de jour sur le réseau limité à 110 km/h



### Distribution des vitesses VT de jour sur le réseau limité à 90 km/h





### **Les vitesses pratiquées de nuit (22h00 – 3h00) par les véhicules de tourisme**

Comme les vitesses de jour, les vitesses pratiquées de nuit par les véhicules de tourisme en 2012 sont proches de celles relevées en 2011. Les évolutions constatées entre 2010 et 2011 sont confirmées, notamment la baisse significative des vitesses nocturnes sur autoroute.

Depuis 2000, la réduction des vitesses nocturnes est de l'ordre de -10 à -12 km/h sur le réseau hors agglomération. Les variations entre 2000 et 2012 sont moins homogènes pour les axes en agglomération, elles s'étendent de -7 km/h sur les voies d'entrée en agglomérations moyennes à -15 km/h sur les artères des centres-villes des agglomérations moyennes. Ces tendances sont très similaires à celles des vitesses pratiquées par les automobilistes de jour, à l'exception notable des artères en agglomération où la réduction a été deux fois plus forte la nuit (-15 km/h) que le jour (-7 km/h).

La vitesse moyenne est généralement plus élevée de 3 à 6 km/h de nuit que de jour, excepté sur les autoroutes de liaison (-5 km/h) et sur les artères de centres-villes (-1 km/h).



Vitesses pratiquées de nuit par les véhicules de tourisme	2000	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Autoroutes de liaison</b> (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	121	114	113	112	108	109
% de dépassement de la vitesse limite (1)	38	27	26	20	9	14
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h (1)	25	14	13	7	3	4
<b>Autoroutes de dégagement</b> (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	117	114	112	112	107	107
% de dépassement de la vitesse limite	61	62	59	56	36	38
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	41	32	34	31	17	17
<b>Routes nationales et départementales à grande circulation</b> (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	96	84	83	78	83	84
% de dépassement de la vitesse limite	65	30	28	20	28	29
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	37	14	12	8	13	11
<b>Traversées d'agglomérations (-5 000 habitants) par RN</b> (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	65	58	56	57	55	54
% de dépassement de la vitesse limite	84	73	65	67	60	58
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	59	39	32	36	25	21
<b>Artères en agglomération de 20 000 à 100 000 habitants</b> (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	59	48	46	47	43	44
% de dépassement de la vitesse limite	80	44	33	32	18	25
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	39	18	9	10	4	6
<b>Voies d'entrée en agglomération de 20 000 à 100 000 habitants</b> (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	65	57	58	58	59	58
% de dépassement de la vitesse limite	84	71	75	74	77	71
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	57	33	38	37	40	36

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 9 454 observations en 2012

(1) Les taux de dépassement de la vitesse limite et de la vitesse limite + 10 km/h prennent en compte l'abaissement de la vitesse maximale autorisée en cas de précipitations (art. R 413-2 du Code de la route). Par exemple, pour les autoroutes de liaison, le taux de dépassement de la vitesse limite est calculé à partir du nombre de véhicules dépassant 130 km/h en l'absence de précipitations, et du nombre de véhicules dépassant 110 km/h en présence de précipitations.

### Les vitesses pratiquées de jour (9h30 – 16h30) 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, les techniques de reconnaissance visuelle 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 l'identification est plus aisée. Nous présentons dans ce paragraphe les résultats pour les poids lourds de quatre essieux et plus, qui sont largement majoritaires sur le réseau autoroutier.

Pour ces poids lourds, on n'observe pas en 2012 de variation significative de la vitesse moyenne par rapport à 2011, hormis une tendance à la remontée sur les RN à 2 x 2 voies après la réduction intervenue l'année précédente.

Par rapport à 2000, les vitesses pratiquées par les poids lourds ont baissé nettement sur les RN en traversées de petites agglomérations (-10 km/h). Hors agglomération, la baisse observée varie de -1 à -7 km/h selon la catégorie d'axe considérée.



Vitesses moyennes pratiquées de jour par les poids lourds de 4 essieux et plus (km/h)	2000	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Autoroutes de liaison</b>	90	91	90	90	87	87
<b>Autoroutes de dégagement</b>	86	90	89	88	86	85
<b>Routes nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées</b>	89	84	86	86	82	84
<b>Routes nationales et départementales à grande circulation (90km/h)</b>	84	77	79	79	76	77
<b>Traversées d'agglomérations (-5 000 habitants) par RN</b>	60	51	51	48	49	50

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 8 788 observations en 2012

### **Les vitesses pratiquées de jour (9h30 – 16h30) par les motocyclistes**

Depuis 2000, les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes enregistrent des baisses supérieures à -10 km/h sur l'ensemble de réseaux. Sur les autoroutes de liaison comme sur les routes nationales à 2x2 voies, les vitesses moyennes baissent d'environ -16 km/h (comparaison à la vitesse moyenne observée entre 2009 et 2012).

Depuis 2008, les vitesses moyennes pratiquées sur les autoroutes et les routes limitées à 90 km/h ont connu une baisse marquée (environ -7 km/h). Les routes nationales à 2x2 voies semblent quant à elles présenter une relative stabilité, tout comme les routes nationales en traversée de petites agglomérations.

Au cours de l'année 2012, à l'exception des autoroutes de liaison, les vitesses pratiquées de jour par les motocyclistes sont supérieures à celles pratiquées par les automobilistes. On observe ainsi sur les autoroutes de dégagement une vitesse moyenne des motos supérieure de 4 km/h à celles des véhicules de tourisme. Ce différentiel atteint 7 à 8 km/h sur les routes nationales à 2x2 voies ainsi que les routes nationales et départementales à grande circulation, et 5 km/h sur les RN en traversée des petites agglomérations.

De même, en dépit des progrès notables accomplis depuis 2000, les taux de dépassement des vitesses limites par les motocyclistes sont généralement plus élevés que ceux des automobilistes. Tous réseaux confondus, l'écart est de 9 points pour les dépassements des vitesses maximales autorisées (30% pour les véhicules de tourisme de jour en moyenne de 2009 à 2012 contre 39% pour les motocyclistes) et de 11 points pour ceux de plus de 10 km/h (9% pour les voitures de tourisme de jour en moyenne de 2009 à 2012 contre 20% pour les motocyclistes).

Vitesses pratiquées de jour par les motocyclistes	2000	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Autoroutes de liaison (130 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	132	122	119	116	112	114
% de dépassement de la vitesse limite (1)	60	37	26	24	9	17
<b>Autoroutes de dégagement (110 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	118	112	110	108	106	105
% de dépassement de la vitesse limite	63	52	43	41	32	36
<b>Nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	121	104	106	104	105	108
% de dépassement de la vitesse limite	65	30	35	31	28	40
<b>Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	99	96	87	91	87	89
% de dépassement de la vitesse limite	67	59	40	52	35	50

Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes	2000	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Traversées d'agglomérations (-5 000 habitants) par RN (50 km/h)</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	69	56	60	59	57	56
% de dépassement de la vitesse limite	94	59	72	71	66	58
<b>Ensemble</b>						
Vitesse moyenne (km/h)	96	90	86	87	85	86
% de dépassement de la vitesse limite	69	47	45	43	29	39
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	50	27	24	22	16	20

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 738 observations en 2012

- (1) Le taux de dépassement de la vitesse limite prend en compte l'abaissement de la vitesse maximale autorisée en cas de précipitations (art. R 413-2 du Code de la route). Par exemple, pour les autoroutes de liaison, le taux de dépassement de la vitesse limite est calculé à partir du nombre de véhicules dépassant 130 km/h en l'absence de précipitations, et du nombre de véhicules dépassant 110 km/h en présence de précipitations.

## RAPPEL DE LA REGLEMENTATION SUR LES LIMITATIONS DE VITESSE

### Véhicules de moins de 3,5 tonnes (motos, voitures de tourisme et utilitaires légers) – art. R413-2, R413-3, R413-4, R413-5 et R413-7 du Code de la Route

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage de pneus à crampons	Elèves conducteurs et conducteurs avec permis probatoire (moins de 2 ou 3 ans)
<b>Autoroutes</b>	130 km/h	110 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	110 km/h
<b>Routes à chaussées séparées</b>	110 km/h	100 km/h	50 km/h	Idem autoroutes	100 km/h
<b>Autres routes hors agglomération</b>	90 km/h	80 km/h	50 km/h		80 km/h
<b>Agglomérations</b>	50 km/h <sup>1</sup>				50 km/h

<sup>1</sup> Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70km/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 (70 km/h à compter du 10 janvier 2014).

### Véhicules lourds – art. R413-8, R413-8-1 et R413-9 du Code de la Route

	Poids lourds		Transports de matières dangereuses de PTAC ou PTRAC > 12 tonnes, Transports exceptionnels	Transport de personnes		
	Poids total : 12 tonnes et moins	Poids total : plus de 12 tonnes		9 places et plus et 12 tonnes et plus	Transports en commun > 9 places <sup>2</sup>	
					10 tonnes au plus (droit commun)	Plus de 10 tonnes
Autoroutes	90 km/h	90 km/h	80 km/h	110 km/h	100 km/h	90 km/h (100 km/h pour les véhicules équipés d'un système 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)	80 km/h (100km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	90 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	90 km/h
Autres routes hors agglomération	80 km/h	80 km/h (60 km/h pour les véhicules articulés ou avec remorque)	60 km/h	80 km/h	90 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	90 km/h
Agglomérations	50km/h (sauf boulevard périphérique de Paris : 80 km/h puis 70 km/h à compter du 10/1/2014)					

<sup>2</sup> Limitation à 70 km/h en cas de transport de passagers debout.