

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Observatoire des vitesses : résultats de l'année 2013

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 ont été réalisées à la demande de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) de 2000 à 2012, 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.

Pour des raisons techniques ce marché n'a pu être renouvelé en 2013. Afin de disposer pour 2013 d'éléments de connaissance sur l'évolution des vitesses pratiquées, l'ONISR a demandé aux Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (maintenant Directions Territoriales du Cerema) de réaliser des mesures de vitesses sur un échantillon de points représentatif du panel antérieur.

Cette campagne de mesures conclut à une légère décroissance en 2013 de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules légers tous réseaux confondus. Du fait de la procédure d'échantillonnage mise en œuvre, cette variation n'est probablement pas significative. La stabilisation autour de 80 km/h de cet indicateur observée depuis 2008 est toujours d'actualité.

Toutefois cette stabilité apparente masque de fortes disparités selon les types de réseaux. On observe en effet une augmentation (+ 3 km/h) des vitesses pratiquées par les VL sur les autoroutes limitées à 130 km/h, des valeurs stables sur les réseaux limités à 110 et 90 km/h, et une tendance à la baisse en agglomération.

LES DONNEES RECUEILLIES

L'observatoire des vitesses de l'ONISR était alimenté antérieurement par des mesures réalisées dans le cadre d'un marché qui s'est achevé fin 2012. Pour des raisons techniques ce marché n'a pu être renouvelé en 2013. Afin de disposer pour 2013 d'éléments de connaissance sur l'évolution des vitesses pratiquées, l'ONISR a demandé aux Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (maintenant Directions Territoriales du Cerema) de réaliser des mesures de vitesses sur **un échantillon de 54 points** décrit ci-dessous, représentatif du panel antérieur.

Catégories d'axes	Vitesse max. autorisée	Nb de points Observatoire	Nb de points Echantillon Cete	Taux de couverture
Autoroutes de liaison	130 km/h	42	14	33%
Autoroutes de dégagement RN à 2x2 voies	110 km/h	49	10	20%
RN 2 ou 3 voies hors agglomération RD hors agglomération	90 km/h	98	14	14%
RN en traversée d'agglomération < 5.000 hab. Entrées/sorties d'agglomération 20.000 à 100.000 hab. Artères en agglomération 20.000 à 100.000 hab.	50 km/h	89	16	18%
Total		278	54	19%

Les mesures ont été effectuées en octobre et novembre 2013, uniquement de jour (9h30-16h30, donc hors heures de pointe). Le tableau suivant présente le nombre de véhicules observés par catégorie d'axes.

Catégories d'axes (vitesse maximale autorisée)	Nombre de véhicules observés				Total
	Véhicules légers (VL)	Poids lourds (PL)	Deux-roues motorisés (2RM)	autres	
130 km/h	5 311	1 239	10	76	6 636
110 km/h	4 523	821	93	20	5 457
90 km/h	1 795	237	7	22	2 061
50 km/h	2 309	138	30	19	2 496
Total	13 938	2 435	140	137	16 650

L'ANALYSE DES DONNEES ET LA COMPARAISON AUX ANNEES ANTERIEURES

Les vitesses moyennes

Pour les véhicules légers (VL), le détail des mesures effectuées les années antérieures dans le cadre du marché est disponible point par point, ce qui permet de reconstituer un historique des vitesses mesurées sur le seul échantillon de points sélectionné pour les mesures 2013. Pour chaque catégorie d'axes, cet historique permet de comparer les vitesses mesurées en 2012 d'une part sur l'échantillon de sites, d'autre part sur l'ensemble du panel. La différence entre ces deux valeurs est prise en compte pour calculer une vitesse moyenne « recalée » représentative de l'ensemble du panel.

Exemple : si pour une catégorie d'axes donnée l'échantillon de points présentait en 2012 une vitesse moyenne supérieure de 2 km/h à celle de l'ensemble du panel, la vitesse moyenne mesurée en 2013 sur l'échantillon est réduite de 2 km/h pour obtenir une vitesse « recalée » représentative du panel.

Cette démarche permet ainsi une continuité des résultats pour les véhicules légers.

Pour les poids-lourds (PL) et les deux-roues motorisés (2RM), le détail des mesures des années antérieures n'est pas disponible point par point, il n'est donc pas possible d'appliquer

une démarche similaire de « recalage ». Les vitesses moyennes observées ne sont représentatives que de l'échantillon mesuré, sans continuité possible avec les résultats antérieurs.

A noter également que les résultats publiés antérieurement par l'observatoire des vitesses pour les poids lourds ne concernaient que les PL de 4 essieux et plus, alors que les mesures 2013 ont intégré l'ensemble des PL sans distinction du nombre d'essieux.

Enfin, les vitesses moyennes calculées seront à relativiser en fonction des effectifs mesurés : il semble peu prudent d'accorder une valeur aux résultats fondés sur moins de quelques centaines de véhicules, ce qui est le cas des 2RM (pour tous types d'axes) ainsi que des PL en agglomération ; le cas des PL sur les axes limités à 90 km/h (237 PL mesurés) semble également tangent.

Ces écueils retirent également toute pertinence au calcul d'une vitesse moyenne des PL et des 2RM tous réseaux confondus sur les mesures 2013.

Les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées

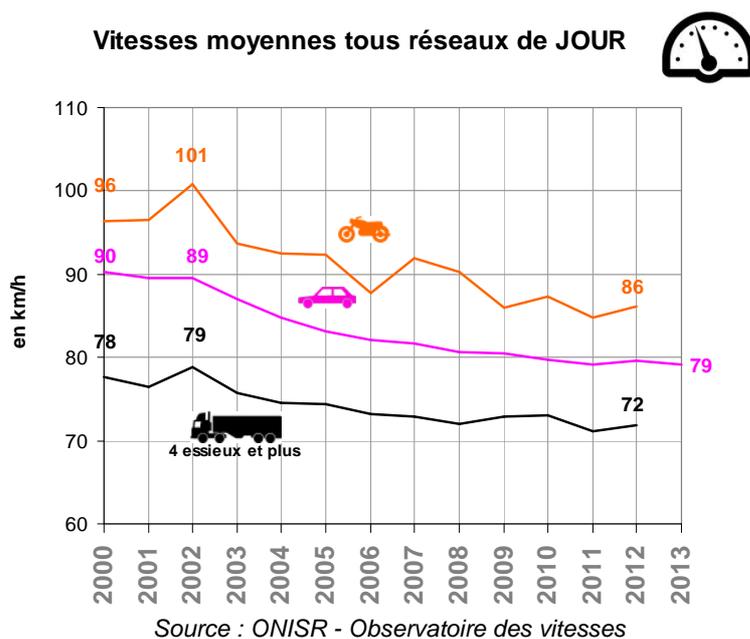
Dans le cadre du précédent marché, les taux de dépassement de la VMA (vitesse maximale autorisée) et de la VMA + 10 km/h étaient produits directement par le prestataire et prenaient en compte un abaissement de la VMA en présence d'intempéries (110 km/h au lieu de 130, 100 km/h au lieu de 110, 80 km/h au lieu de 90). Les taux de dépassement produits dans le cadre des mesures 2013 sont calculés sans tenir compte de la présence éventuelle d'intempéries. Par ailleurs, aucune procédure de « recalage » de l'échantillon vis-à-vis du panel n'est applicable.

Il n'y a donc pas de continuité ni de comparaison directe possible entre les résultats de 2013 et ceux des années antérieures pour ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées. Les résultats présentés ci-après le sont à titre informatif.

ANALYSE DES RESULTATS 2013 DE L'OBSERVATOIRE DES VITESSES

La vitesse moyenne de jour tous réseaux confondus

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



Pour chaque catégorie de véhicules, la vitesse moyenne tous réseaux confondus est calculée par combinaison des vitesses moyennes pratiquées sur les quatre catégories de réseaux, présentées plus loin. Pour les résultats 2013, seule la valeur relative aux véhicules légers (VL) est présentée, du fait du faible nombre de poids lourds et de deux-roues motorisés mesurés sur certaines catégories d'axes.

Les VL présentent globalement une légère décroissance de la vitesse moyenne tous réseaux confondus en 2013 (-0,8 km/h), probablement non significative eu égard à la taille de l'échantillon de points de mesure et à la procédure de « recalage » appliquée. La stabilisation autour de 80 km/h de cet indicateur observée depuis 2008 est toujours d'actualité.

Nous verrons cependant plus loin que cette stabilité apparente masque de fortes disparités selon les types de réseaux.

Les dépassements de la vitesse maximale autorisée

Comme exposé plus haut, la proportion des dépassements de la vitesse maximale autorisée calculée pour 2013 ne peut pas être comparée directement aux valeurs des années antérieures. Ces chiffres sont donc uniquement fournis ici pour information.

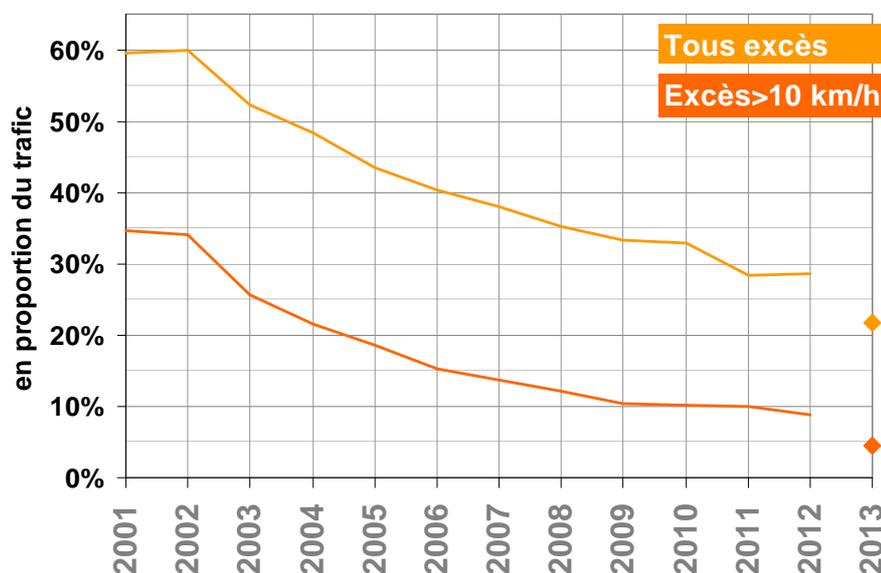
Environ 22 % des véhicules dépassent la vitesse maximale autorisée, dont environ 4,5 % la dépassent de plus de 10 km/h.

Le nombre plus réduit de véhicules mesurés ne permet pas de calculer des valeurs pertinentes pour les taux de dépassement de la VMA de plus de 30 et 40 km/h (pour mémoire, ces valeurs étaient respectivement, sur les mesures 2012, de l'ordre de 0,4 % et 0,1 %).

LES TAUX DE DEPASSEMENT DES VITESSES MAXIMALES AUTORISEES

Taux de dépassement des VMA

(tous véhicules, toutes VMA)

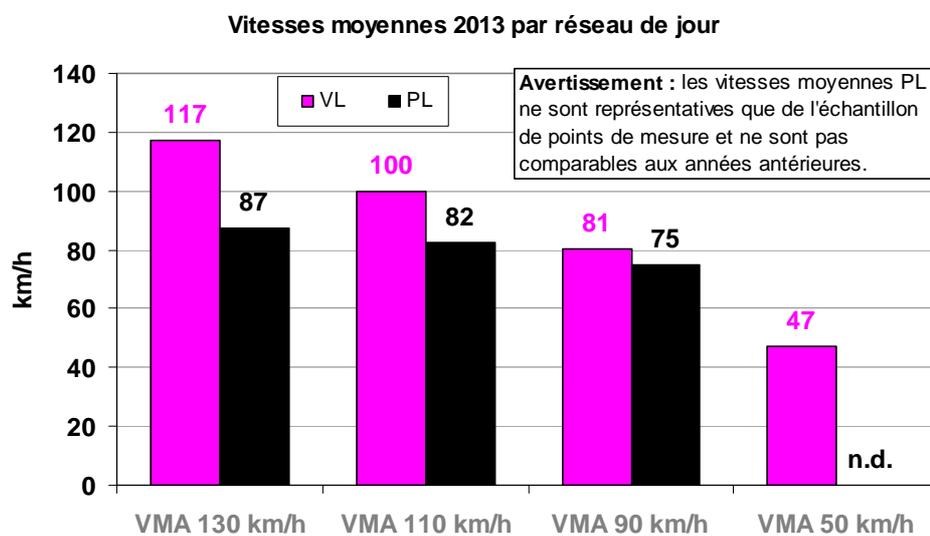


Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les valeurs 2013 ne sont pas directement comparables à celles des années antérieures. Les valeurs relatives aux années 2001 à 2012 prennent en compte un abaissement de la VMA en présence d'intempéries.

LES VITESSES PRATIQUEES DE JOUR PAR TYPE DE ROUTE

Les vitesses observées en 2013 présentent par rapport à 2012 des évolutions très contrastées selon le type de réseau : une augmentation sur les autoroutes limitées à 130 km/h, des valeurs stables sur les réseaux limités à 110 et 90 km/h, et une tendance à la baisse en agglomération.



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Les vitesses pratiquées de jour sur les autoroutes limitées à 130 km/h

Sur les autoroutes limitées à 130 km/h, la vitesse moyenne observée pour les VL en 2013 présente une augmentation de 3 km/h par rapport à 2012.

Après un palier entre 2010 et 2012, les vitesses pratiquées par les VL remonteraient ainsi à leur niveau de 2009.

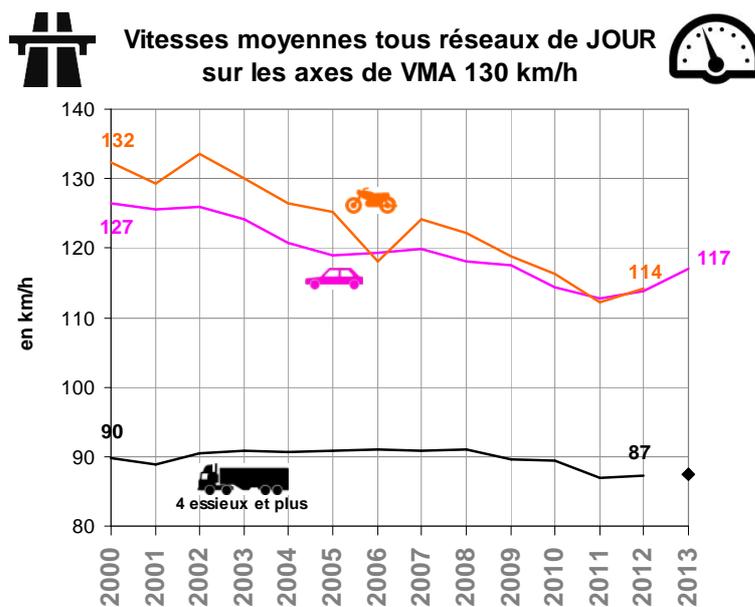
Vitesses pratiquées de jour sur les autoroutes limitées à 130 km/h	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Véhicules légers						
Vitesse moyenne (km/h)	127	119	114	113	114	117
% de dépassement de la vitesse limite (1)	52	34	23	12	15	20
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h (1)	32	16	7	4	5	3
Poids lourds de 4 essieux et plus (2)						
Vitesse moyenne (km/h)	90	91	90	87	87	87
Deux-roues motorisés						
Vitesse moyenne (km/h)	132	125	116	112	114	n.s.
% de dépassement de la vitesse limite (1)	60	39	24	9	17	n.s.

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 5 311 VL et 1 239 PL observés en 2013

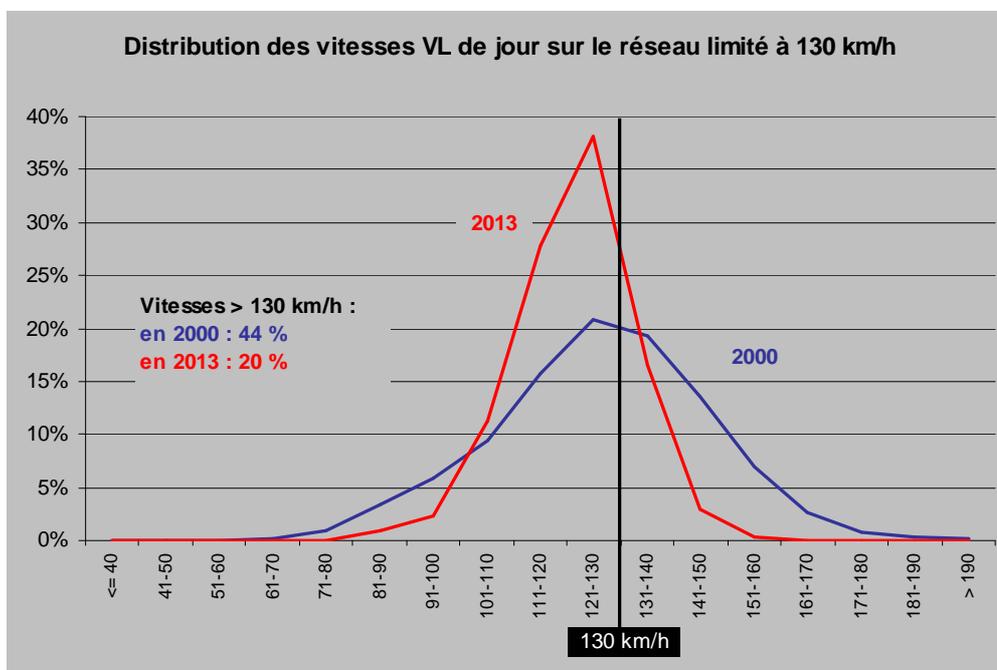
Les valeurs **affichées en rouge** ne sont pas directement comparables aux années antérieures

(1) Pour l'année 2013, les taux de dépassement de la vitesse limite et de la vitesse limite + 10 km/h sont calculés à partir de la seule vitesse maximale signalée sur l'axe. Pour les années 2012 et antérieures, ces taux prennent en compte l'abaissement à 110 km/h de la vitesse maximale autorisée en cas de précipitations (art. R 413-2 du Code de la route).

(2) Sauf pour 2013 : tous poids lourds, quel que soit leur nombre d'essieux.



Source : ONISR - Observatoire des vitesses



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les vitesses VL représentées pour 2013 sont les vitesses brutes mesurées sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel.

Les vitesses pratiquées de jour sur les autoroutes et les routes limitées à 110 km/h

La vitesse moyenne des VL mesurée en 2013 sur les autoroutes et les routes limitées à 110 km/h présente une légère baisse par rapport à celle mesurée en 2012 sur les mêmes points. Eu égard au nombre réduit de points de l'échantillon mesuré en 2013, cette variation n'est probablement pas significative.

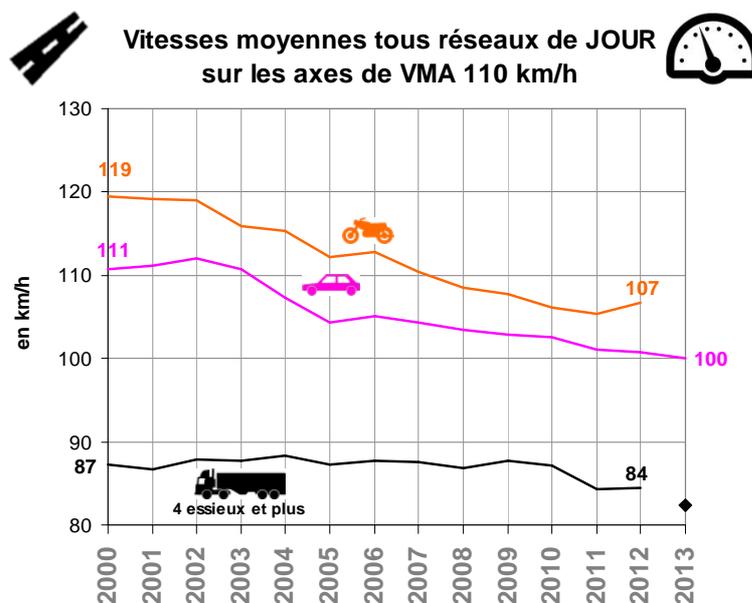
Vitesses pratiquées de jour sur les autoroutes et les routes limitées à 110 km/h	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Véhicules légers						
Vitesse moyenne (km/h)	111	104	103	101	101	100
% de dépassement de la vitesse limite (1)	54	41	34	22	22	20
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h (1)	34	19	14	7	7	4
Poids lourds de 4 essieux et plus (2)						
Vitesse moyenne (km/h)	87	87	87	84	84	82
Deux-roues motorisés						
Vitesse moyenne (km/h)	119	112	106	105	107	n.s.
% de dépassement de la vitesse limite (1)	64	51	36	26	38	n.s.

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 4 523 VL et 821 PL observés en 2013

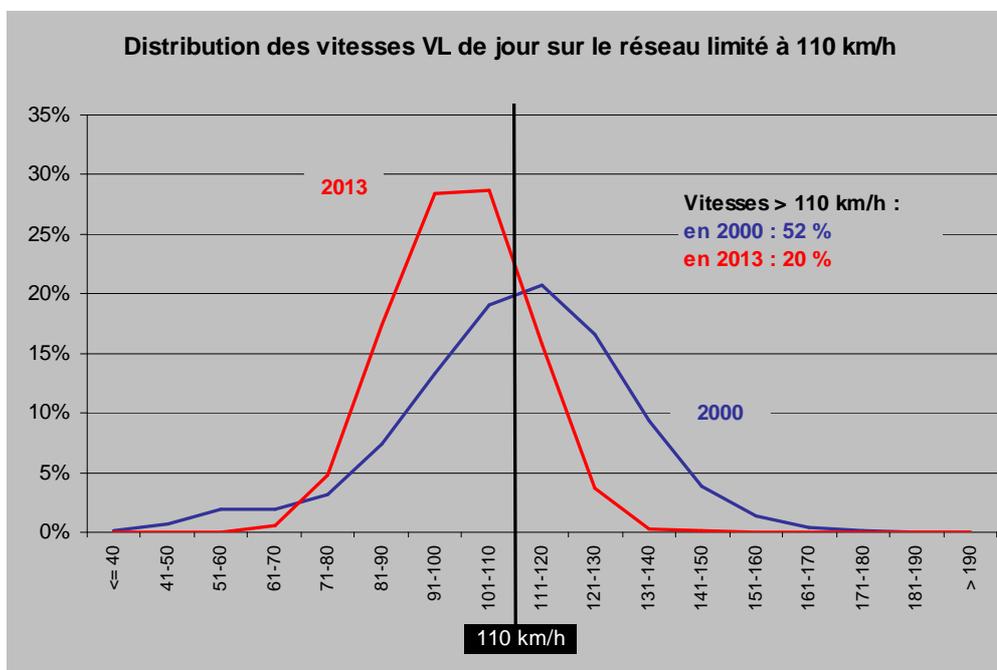
Les valeurs **affichées en rouge** ne sont pas directement comparables aux années antérieures

(1) Pour l'année 2013, les taux de dépassement de la vitesse limite et de la vitesse limite + 10 km/h sont calculés à partir de la seule vitesse maximale signalée sur l'axe. Pour les années 2012 et antérieures, ces taux prennent en compte l'abaissement à 100 km/h de la vitesse maximale autorisée en cas de précipitations (art. R 413-2 du Code de la route).

(2) Sauf pour 2013 : tous poids lourds, quel que soit leur nombre d'essieux.



Source : ONISR - Observatoire des vitesses



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les vitesses VL représentées pour 2013 sont les vitesses brutes mesurées sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel.

Les vitesses pratiquées de jour sur les routes limitées à 90 km/h

La vitesse moyenne des VL sur les routes limitées à 90 km/h est globalement stable depuis 2008.

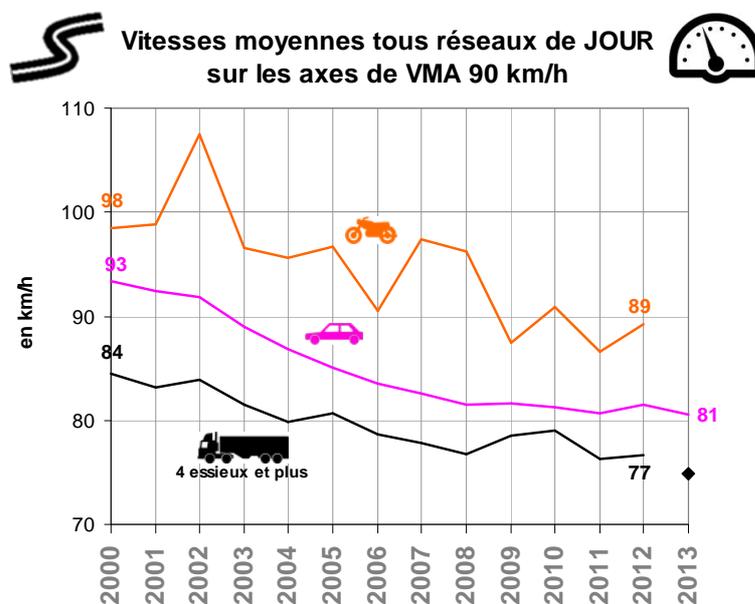
Vitesses pratiquées de jour sur les routes limitées à 90 km/h	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Véhicules légers						
Vitesse moyenne (km/h)	93	85	81	81	81	81
% de dépassement de la vitesse limite (1)	59	39	27	25	24	20
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h (1)	36	18	8	10	7	3
Poids lourds de 4 essieux et plus (2)						
Vitesse moyenne (km/h)	84	81	79	76	77	75
Deux-roues motorisés						
Vitesse moyenne (km/h)	98	97	91	87	89	n.s.
% de dépassement de la vitesse limite (1)	67	64	52	35	50	n.s.

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 1 795 VL et 237 PL observés en 2013

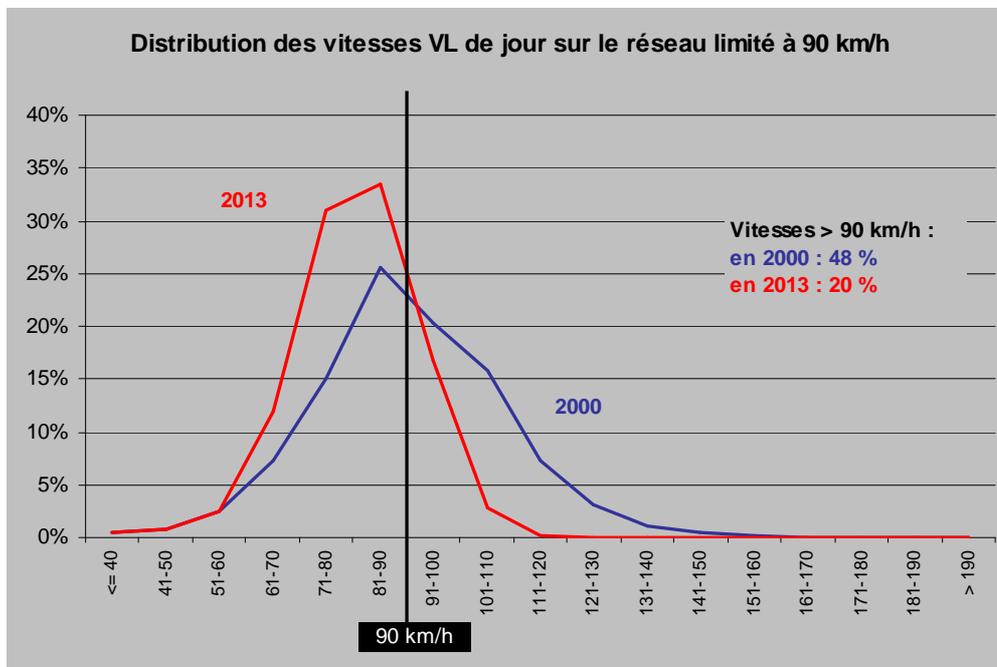
Les valeurs **affichées en rouge** ne sont pas directement comparables aux années antérieures

(1) Pour l'année 2013, les taux de dépassement de la vitesse limite et de la vitesse limite + 10 km/h sont calculés à partir de la seule vitesse maximale signalée sur l'axe. Pour les années 2012 et antérieures, ces taux prennent en compte l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée en cas de précipitations (art. R 413-2 du Code de la route).

(2) Sauf pour 2013 : tous poids lourds, quel que soit leur nombre d'essieux.



Source : ONISR - Observatoire des vitesses



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les vitesses VL représentées pour 2013 sont les vitesses brutes mesurées sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel.

Les vitesses pratiquées de jour sur les routes en agglomération limitées à 50 km/h

La vitesse moyenne des VL mesurée en 2013 sur les routes en agglomération limitées à 50 km/h présente une baisse de l'ordre de 3 km/h par rapport à 2012.

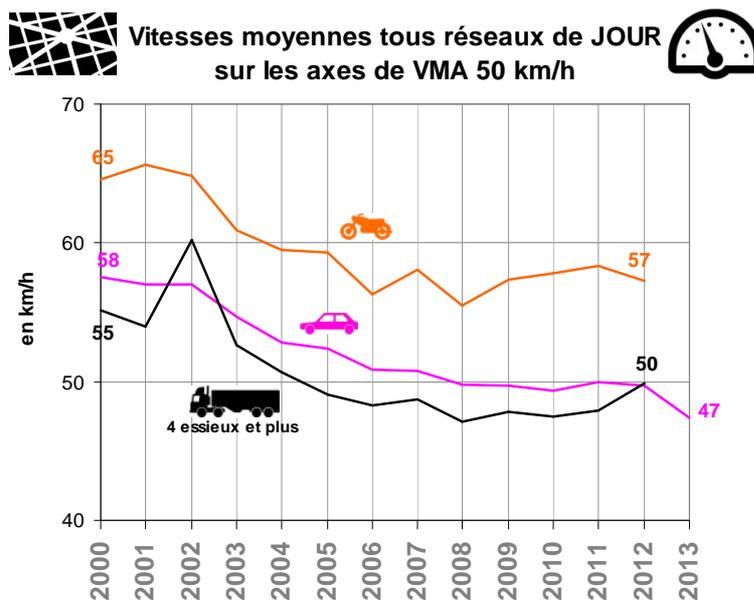
Eu égard à la démarche générale de cette évaluation et à la taille réduite de l'échantillon de points mesurés en 2013, cette variation ne saurait être qu'indicative, à prendre plus en considération pour son ordre de grandeur que pour sa valeur précise. Elle suggère toutefois un phénomène réel de baisse des vitesses pratiquées par les VL en agglomération, après un palier sur la période 2008-2012.

Vitesses pratiquées de jour sur les routes en agglomération limitées à 50 km/h	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Véhicules légers						
Vitesse moyenne (km/h)	58	52	49	50	50	47
% de dépassement de la vitesse limite	72	57	43	44	43	33
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	40	21	12	13	13	9
Poids lourds de 4 essieux et plus (1)						
Vitesse moyenne (km/h)	55	49	47	48	50	n.s.
Deux-roues motorisés						
Vitesse moyenne (km/h)	65	59	58	58	57	n.s.
% de dépassement de la vitesse limite	79	71	66	66	64	n.s.

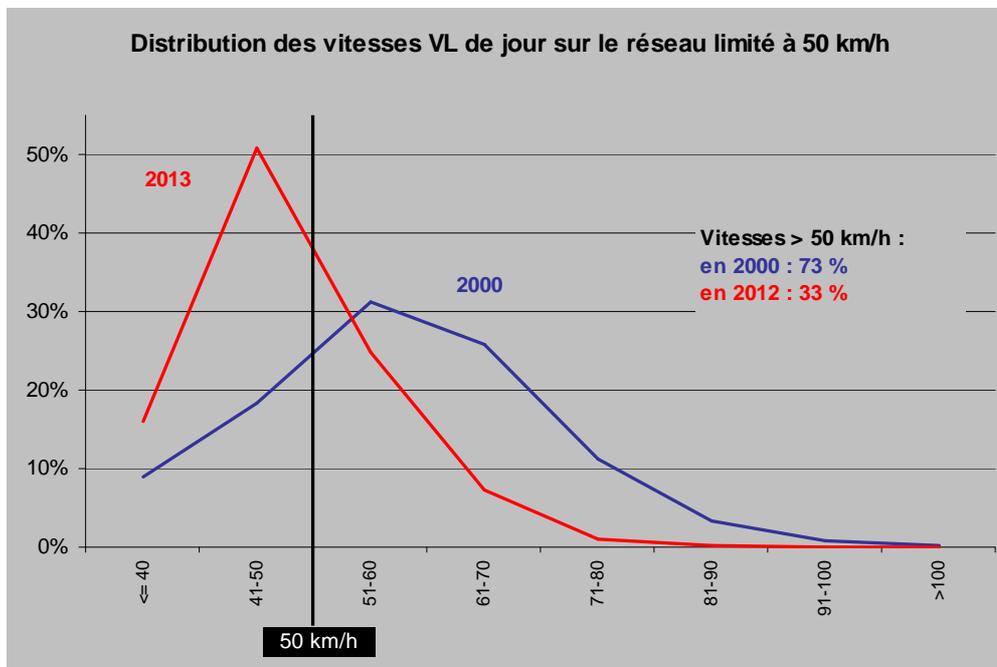
Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 2 309 VL observés en 2013

Les valeurs **affichées en rouge** ne sont pas directement comparables aux années antérieures

(1) Sauf pour 2013 : tous poids lourds, quel que soit leur nombre d'essieux.



Source : ONISR - Observatoire des vitesses



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les vitesses VL représentées pour 2013 sont les vitesses brutes mesurées sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel.

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)
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 agglomération	90 km/h	80 km/h	50 km/h		80 km/h
Agglomérations	50 km/h ¹				50 km/h

¹ 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 PTR A > 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 ²	
					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)					

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