

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Observatoire des vitesses : résultats de l'année 2015

Pour des raisons techniques, le marché de mesures alimentant l'observatoire des vitesses de l'ONISR n'a pu être renouvelé en 2013. Depuis 2013, l'observatoire est alimenté par des mesures réalisées par les directions territoriales du Cerema (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) sur un échantillon de points représentatif du panel antérieur.

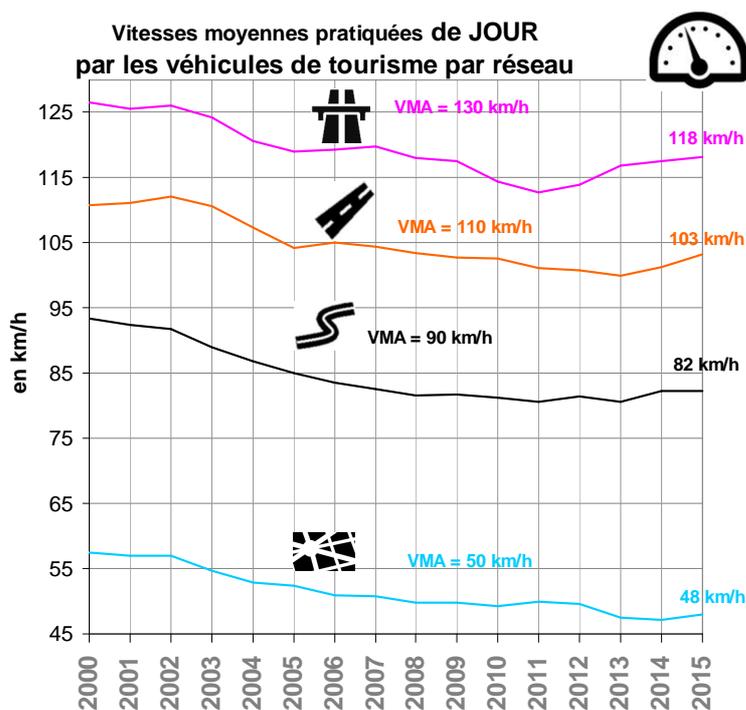
Trois campagnes de mesures ont été conduites en 2015. Les évolutions observées sont contrastées selon le type de réseau routier.

Sur les réseaux rapides limités à 130 et 110 km/h, la vitesse moyenne des véhicules légers est globalement en augmentation depuis quelques années :

- sur les autoroutes limitées à 130 km/h, les mesures réalisées en 2015 confirment l'augmentation de l'ordre de 4 km/h observée en 2013 et 2014, par rapport à 2012 ;
- sur le réseau limité à 110 km/h, on observe en 2015 une augmentation d'environ 2 km/h après une période de relative stabilité entre 2011 et 2014.

Sur les routes limitées à 90 km/h, la vitesse moyenne des véhicules légers se stabilise en 2015, après une légère remontée jusqu'à son niveau de 2008.

Enfin, **sur les routes en agglomération limitées à 50 km/h**, on observe en 2015 une légère remontée de l'ordre de 1 km/h, mais cette évolution intervient après une baisse significative en 2013 et 2014, d'environ 3 km/h par rapport au palier enregistré entre 2008 et 2012.



Contexte

Depuis 2013, l'observatoire des vitesses de l'ONISR est alimenté par des mesures réalisées par le Cerema (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) sur **un échantillon de 58 points** représentatif du panel antérieur. La démarche d'acquisition et de traitement des données ainsi que les évolutions par rapport à la pratique antérieure sont détaillées dans l'annexe au présent document.

Trois campagnes de mesures ont été conduites en 2015 respectivement en mars-avril, juin et septembre-octobre. Les mesures ont été effectuées uniquement de jour (9h30-16h30, donc hors heures de pointe). Le tableau suivant présente les effectifs observés par type de réseau.

Type de réseau (vitesse maximale autorisée)	Nombre de véhicules observés				
	Véhicules légers (VL)	Poids lourds (PL)	Deux-roues motorisés (2RM)	autres	Total
130 km/h	14 729	2 731	87	167	17 714
110 km/h	14 672	2 884	173	108	17 837
90 km/h	4 397	611	29	120	5 157
50 km/h	5 301	424	72	63	5 860
Total	39 099	6 650	361	458	46 568

Comparaison aux années antérieures et limites

La réduction du nombre de points observés ainsi que certaines évolutions introduites dans la démarche d'exploitation des résultats ne permettent pas de conserver la continuité de l'ensemble des indicateurs calculés jusqu'en 2012. Ces limites, détaillées en annexe, peuvent se synthétiser comme suit :

- Les vitesses moyennes calculées pour les véhicules légers (VL) ont été « recalées » par rapport à l'ensemble du panel de points de l'observatoire, la continuité est donc assurée.
- En revanche pour les poids-lourds (PL) et les deux-roues motorisés (2RM), un tel recalage n'a pas été possible. Les vitesses moyennes observées ne sont représentatives que de l'échantillon mesuré, sans continuité possible avec les résultats 2012 et antérieurs.

Les résultats fondés sur des effectifs insuffisants ont été jugés non significatifs et ne sont pas publiés (c'est le cas des 2RM pour tous types de réseaux de 2013 à 2015).

A noter enfin 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 à compter de 2013 regroupent l'ensemble des PL sans distinction du nombre d'essieux.

- Le mode de calcul du taux de dépassement de la VMA (vitesse maximale autorisée) et de la VMA + 10 km/h a été modifié, et par ailleurs aucune procédure de « recalage » de l'échantillon vis-à-vis du panel n'est applicable pour ces indicateurs. Il n'y a donc pas de continuité ni de comparaison directe possible entre les résultats à compter 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.

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

Sur les autoroutes limitées à 130 km/h, les mesures 2015 confirment l'augmentation de la vitesse moyenne des VL observée en 2013 et 2014, de l'ordre de 4 km/h par rapport à 2012.

La vitesse moyenne des PL est stable sur l'échantillon de points mesuré depuis 2013.

Vitesses pratiquées de jour sur les autoroutes limitées à 130 km/h	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers								
Vitesse moyenne (km/h)	127	119	114	113	114	117	118	118
% de dépassement de la vitesse limite (1)	52	34	23	12	15	20	20	21
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h (1)	32	16	7	4	5	3	3	3
Poids lourds de 4 essieux et plus (2)								
Vitesse moyenne (km/h)	90	91	90	87	87	87	88	87
Deux-roues motorisés								
Vitesse moyenne (km/h)	132	125	116	112	114	n.s.	n.s.	n.s.
% de dépassement de la vitesse limite (1)	60	39	24	9	17	n.s.	n.s.	n.s.

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 14 729 VL et 2 731 PL observés en 2015

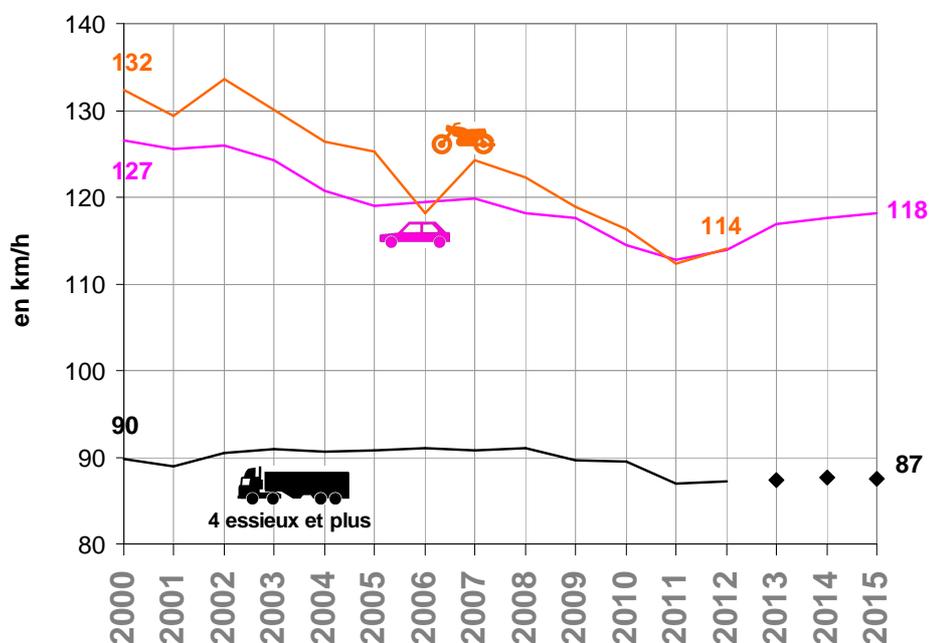
Les valeurs **affichées en rouge** ne sont pas directement comparables aux années antérieures

(1) A compter de 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) A compter de 2013 : tous poids lourds, quel que soit leur nombre d'essieux.



Vitesses moyennes tous réseaux de JOUR sur les axes de VMA 130 km/h



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Pour les PL, les vitesses moyennes à compter de 2013 ne sont représentatives que de l'échantillon mesuré, sans continuité possible avec les résultats 2012 et antérieurs.

Pour les 2RM, les effectifs mesurés à compter de 2013 sont insuffisants pour produire des résultats significatifs.

Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA)

Taux de dépassement des VMA
(tous véhicules, réseau de VMA 130 km/h)

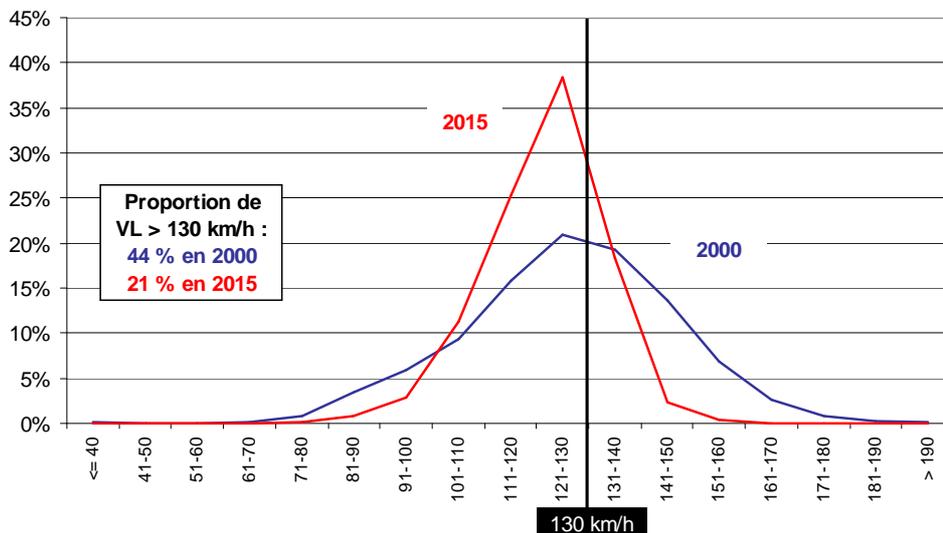


Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les taux représentés à compter de 2013 sont les valeurs brutes sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel. De plus le mode de calcul a changé en 2013.

Distribution des vitesses

Distribution des vitesses VL de jour sur le réseau limité à 130 km/h



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les vitesses VL représentées pour 2015 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

Après une période de relative stabilité entre 2011 et 2014, la vitesse moyenne des VL mesurée en 2015 sur les autoroutes et les routes limitées à 110 km/h augmente d'environ 2 km/h. Les taux de dépassement de la vitesse limite et de la vitesse limite + 10 km/h augmentent en cohérence.

La vitesse moyenne des PL augmente également, de l'ordre de 1,5 km/h, sur l'échantillon de points mesuré depuis 2013.

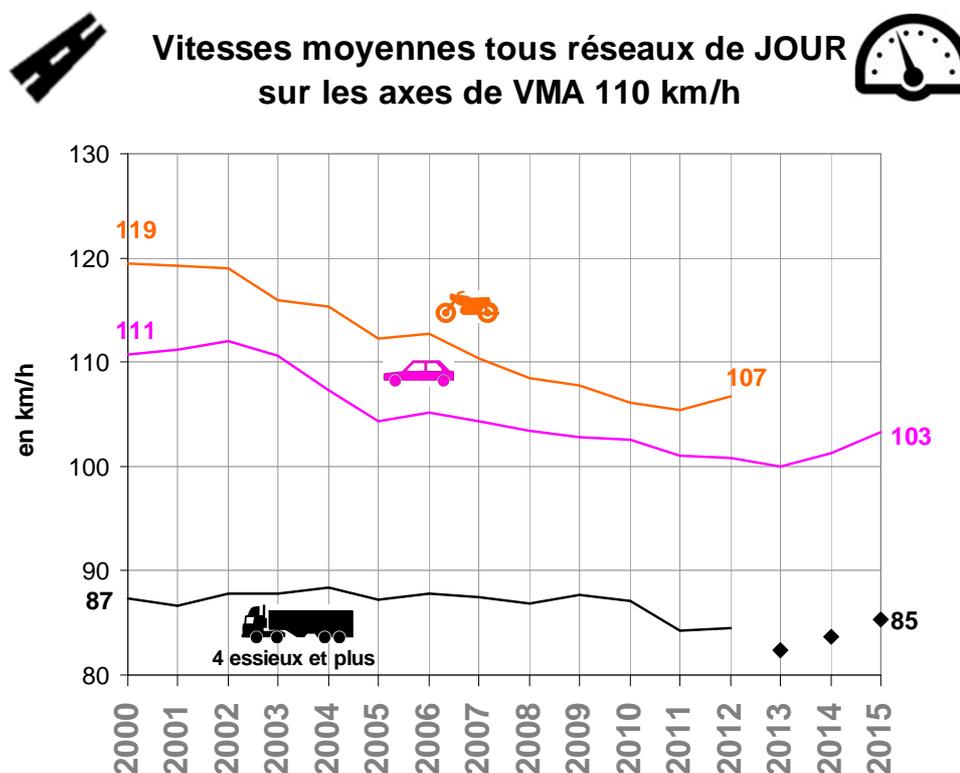
Vitesses pratiquées de jour sur les autoroutes et les routes limitées à 110 km/h	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers								
Vitesse moyenne (km/h)	111	104	103	101	101	100	101	103
% de dépassement de la vitesse limite (1)	54	41	34	22	22	20	17	22
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h (1)	34	19	14	7	7	4	2	4
Poids lourds de 4 essieux et plus (2)								
Vitesse moyenne (km/h)	87	87	87	84	84	82	84	85
Deux-roues motorisés								
Vitesse moyenne (km/h)	119	112	106	105	107	n.s.	n.s.	n.s.
% de dépassement de la vitesse limite (1)	64	51	36	26	38	n.s.	n.s.	n.s.

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 14 672 VL et 2 884 PL observés en 2015

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

(1) A compter de 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) A compter de 2013 : tous poids lourds, quel que soit leur nombre d'essieux.



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Pour les PL, les vitesses moyennes à compter de 2013 ne sont représentatives que de l'échantillon mesuré, sans continuité possible avec les résultats 2012 et antérieurs.

Pour les 2RM, les effectifs mesurés à compter de 2013 sont insuffisants pour produire des résultats significatifs.

Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA)

Taux de dépassement des VMA (tous véhicules, réseau de VMA 110 km/h)

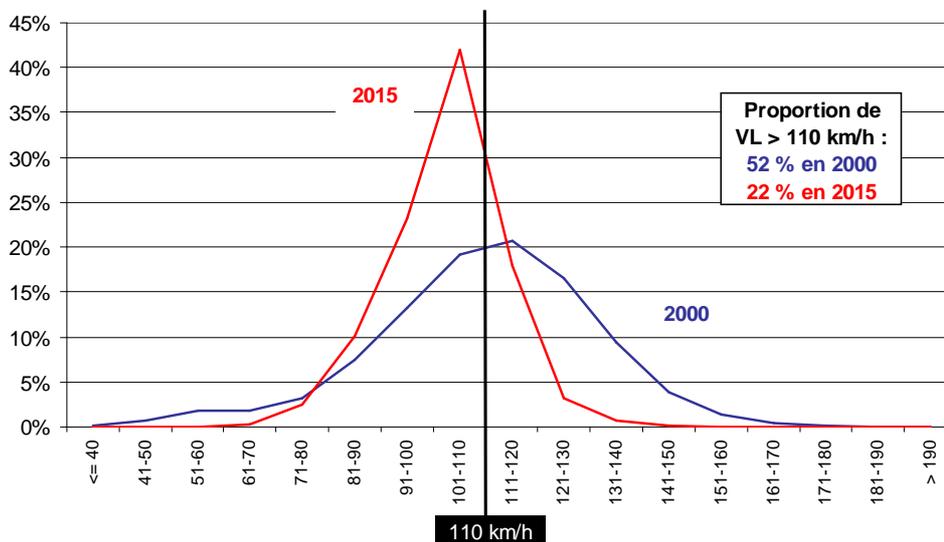


Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les taux représentés à compter de 2013 sont les valeurs brutes sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel. De plus le mode de calcul a changé en 2013.

Distribution des vitesses

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



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les vitesses VL représentées pour 2015 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 se stabilise en 2015, après une légère remontée jusqu'à son niveau de 2008.

Vitesses pratiquées de jour sur les routes limitées à 90 km/h	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers								
Vitesse moyenne (km/h)	93	85	81	81	81	81	82	82
% de dépassement de la vitesse limite (1)	59	39	27	25	24	20	19	17
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h (1)	36	18	8	10	7	3	4	4
Poids lourds de 4 essieux et plus (2)								
Vitesse moyenne (km/h)	84	81	79	76	77	n.s.	79	79
Deux-roues motorisés								
Vitesse moyenne (km/h)	98	97	91	87	89	n.s.	n.s.	n.s.
% de dépassement de la vitesse limite (1)	67	64	52	35	50	n.s.	n.s.	n.s.

Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 4 397 VL et 611 PL observés en 2015

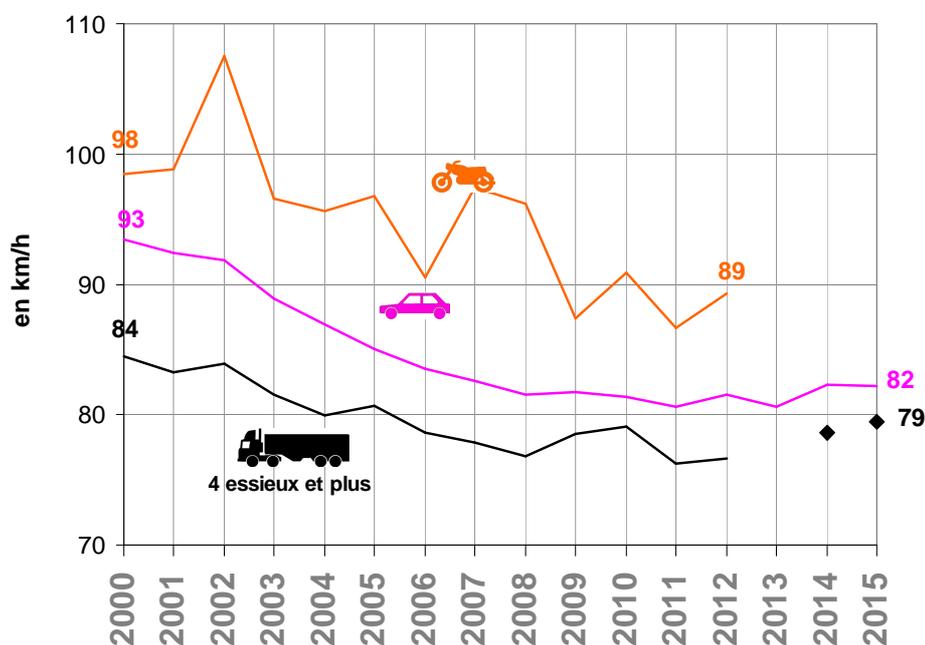
Les valeurs **affichées en rouge** ne sont pas directement comparables aux années antérieures

(1) A compter de 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) A compter de 2013 : tous poids lourds, quel que soit leur nombre d'essieux.



Vitesses moyennes tous réseaux de JOUR sur les axes de VMA 90 km/h



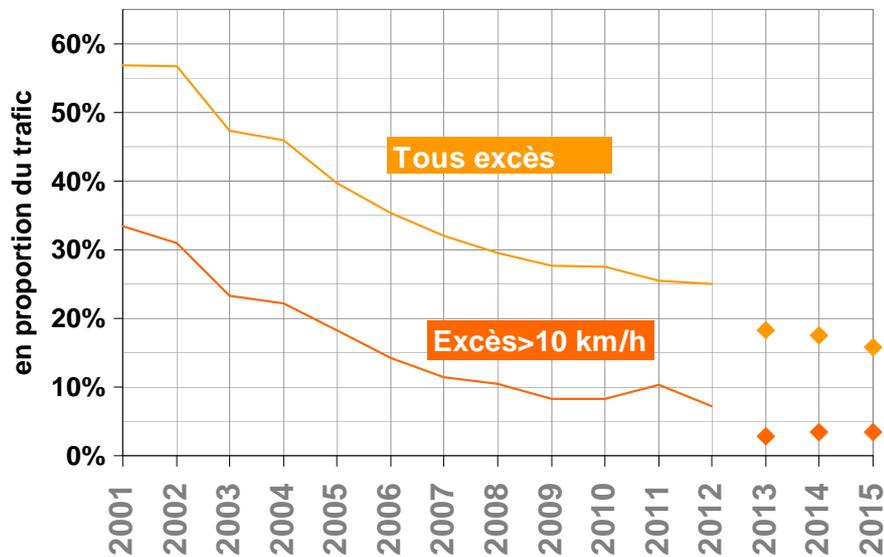
Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Pour les PL, les vitesses moyennes à compter de 2014 ne sont représentatives que de l'échantillon mesuré, sans continuité possible avec les résultats 2012 et antérieurs (les résultats 2013 ne sont pas significatifs).

Pour les 2RM, les effectifs mesurés à compter de 2013 sont insuffisants pour produire des résultats significatifs.

Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA)

Taux de dépassement des VMA (tous véhicules, réseau de VMA 90 km/h)

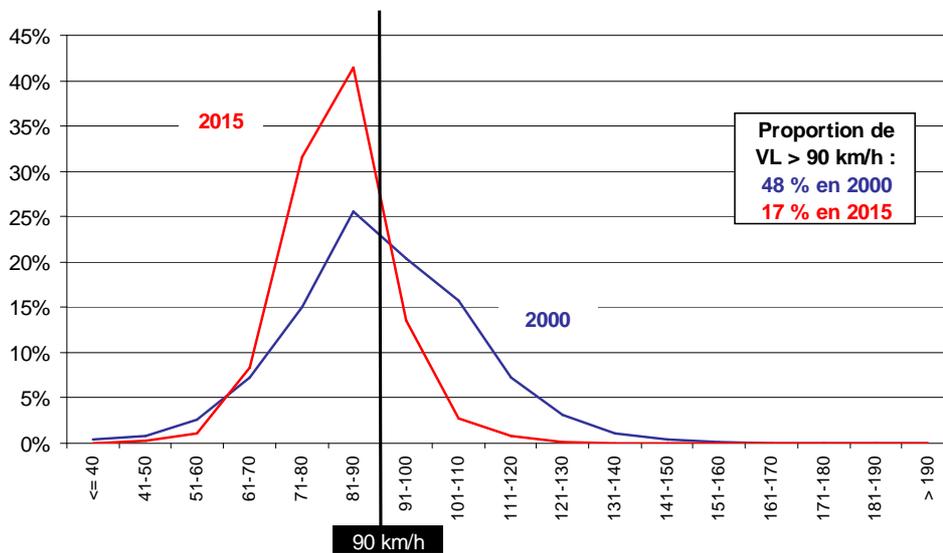


Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les taux représentés à compter de 2013 sont les valeurs brutes sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel. De plus le mode de calcul a changé en 2013.

Distribution des vitesses

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



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les vitesses VL représentées pour 2015 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 sur les routes en agglomération limitées à 50 km/h présente en 2015 une légère remontée, de l'ordre de 1 km/h. Cette évolution intervient après une baisse significative en 2013 et 2014, d'environ 3 km/h par rapport au palier enregistré entre 2008 et 2012.

Vitesses pratiquées de jour sur les routes en agglomération limitées à 50 km/h	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers								
Vitesse moyenne (km/h)	58	52	49	50	50	47	47	48
% de dépassement de la vitesse limite	72	57	43	44	43	33	29	32
% de dépassement de la vitesse limite +10km/h	40	21	12	13	13	9	6	6
Poids lourds de 4 essieux et plus (1)								
Vitesse moyenne (km/h)	55	49	47	48	50	n.s.	45	46
Deux-roues motorisés								
Vitesse moyenne (km/h)	65	59	58	58	57	n.s.	n.s.	n.s.
% de dépassement de la vitesse limite	79	71	66	66	64	n.s.	n.s.	n.s.

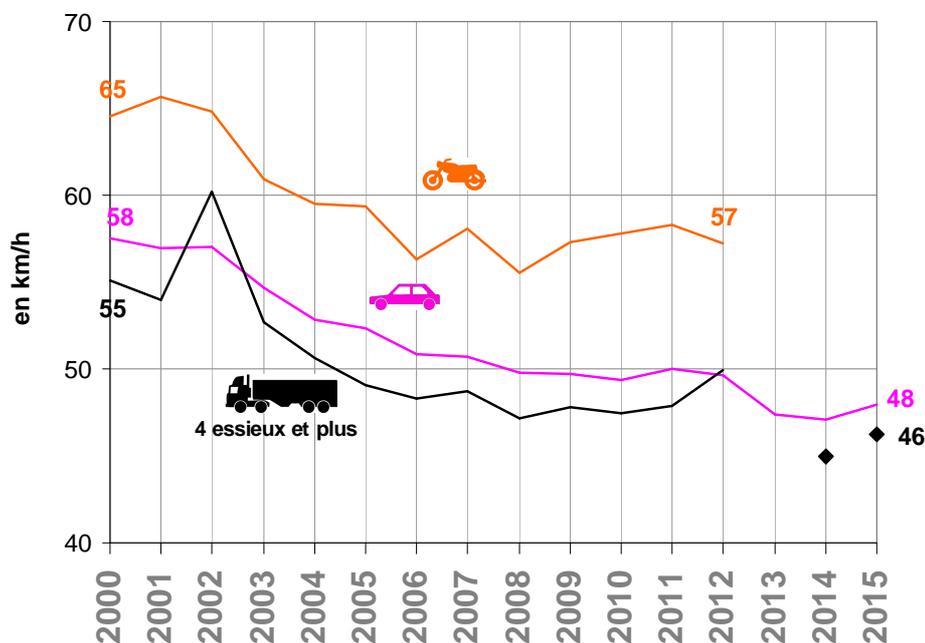
Source : ONISR - Observatoire des vitesses – 5 301 VL et 424 PL observés en 2015

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

(1) A compter de 2013 : tous poids lourds, quel que soit leur nombre d'essieux.



Vitesses moyennes tous réseaux de JOUR sur les axes de VMA 50 km/h



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Pour les PL, les vitesses moyennes à compter de 2014 ne sont représentatives que de l'échantillon mesuré, sans continuité possible avec les résultats 2012 et antérieurs (les résultats 2013 ne sont pas significatifs).

Pour les 2RM, les effectifs mesurés à compter de 2013 sont insuffisants pour produire des résultats significatifs.

Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA)

Taux de dépassement des VMA (tous véhicules, réseau de VMA 50 km/h)

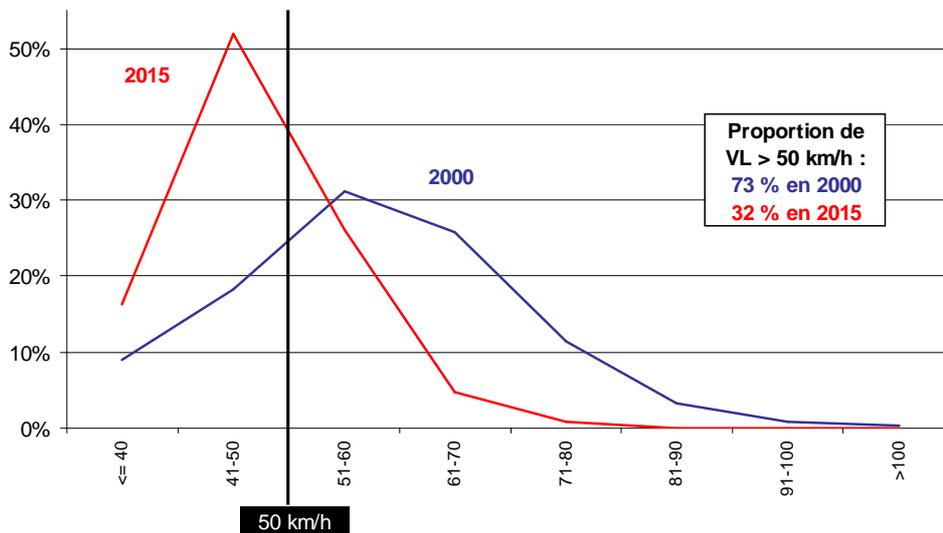


Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les taux représentés à compter de 2013 sont les valeurs brutes sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel.

Distribution des vitesses

Distribution des vitesses VL de jour sur le réseau limité à 50 km/h



Source : ONISR - Observatoire des vitesses

Attention : Les vitesses VL représentées pour 2015 sont les vitesses brutes mesurées sur l'échantillon, non recalées par rapport à l'ensemble du panel.

Annexe : Méthodologie de l'observatoire des vitesses

Depuis les années 1980, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) fait réaliser des mesures de vitesses et des observations du comportement des usagers de la route sur un ensemble de points d'observation représentatifs du réseau routier métropolitain.

Le dernier marché en vigueur s'est achevé fin 2012 ; pour des raisons techniques, il n'a pu être renouvelé en 2013. Afin de disposer d'éléments de connaissance sur l'évolution des vitesses pratiquées, l'ONISR a demandé au Cerema (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) de réaliser à partir de 2013 des mesures de vitesses sur un échantillon de 58 points représentatif du panel antérieur.

Cette annexe présente successivement la méthodologie suivie pour les mesures de vitesses dans le cadre des marchés antérieurs et celle appliquée pour les mesures du Cerema.

Les marchés antérieurs (jusqu'en 2012)

Le panel de points de mesure

Le panel en usage jusqu'en 2008 comprenait 285 points de mesure dont 80 points faisant également l'objet de mesures de nuit. Il a été légèrement réduit au cours du dernier marché du fait de travaux intervenus sur certains sites. Le tableau suivant détaille la composition du panel fin 2012.

Types de réseaux	Vitesse Maximale Autorisée (km/h)	Nombre de points	
		Mesures de jour	Mesures de nuit
autoroutes de liaison	130	42	14
autoroutes de dégagement	110	24	10
RN 2*2 voies	110	25	---
RN 2 ou 3 voies	90	49	19
RD à grande circulation	90	49	---
RN en agglomération < 5000 hab	50	49	12
entrées-sorties d'agglomérations moyennes	50	17	10
grandes artères en agglomération moyenne	50	23	10
TOTAL		278	75

Les points de mesure hors autoroute sont regroupés dans une vingtaine de départements. Les points sur autoroutes peuvent être situés dans une quinzaine de départements supplémentaires.

A noter que les notions de « route nationale » et « route départementale » utilisées pour la typologie des réseaux correspondent à la situation avant les transferts de réseau routier aux départements intervenus en 2006.

Exigences applicables aux points de mesure

Les vitesses pratiquées doivent être représentatives, i.e. non contraintes par un élément singulier en termes de géométrie ou de limitation de vitesse. Ainsi les points de mesure doivent être situés sur des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, et éloignés de plus d'un

kilomètre de tout élément singulier tel que carrefour, feux de circulation, etc. En agglomération, cette distance est ramenée à quelques centaines de mètres.

Les points doivent également être éloignés de tout radar automatique, d'au moins cinq kilomètres hors agglomération et trois kilomètres en agglomération.

Planification des mesures, durée, périodicité

Les mesures ont lieu tous types de jours (jours ouvrés et week-end), entre 9h30 et 16h30 pour les mesures de jour et entre 22h00 et 3h00 pour les mesures de nuit. La quasi-totalité des mesures de jour ainsi que la totalité des mesures de nuit est donc réalisée en dehors des heures de pointe.

La durée des mesures est de 20 mn par voie sur les autoroutes (de liaison et de dégagement) ainsi que les routes à 2x2 voies, et de 30 mn (simultanément sur l'ensemble des voies du sens observé, quel que soit leur nombre) sur les autres types de réseaux.

Trois campagnes de mesure sont réalisées chaque année, couvrant chacune quatre mois. Le plan de sondage impose aux enquêteurs de retourner, selon la fréquence définie, au même point de mesure le même jour de la semaine, et dans la même plage horaire. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les jours et toutes les tranches horaires. Le nombre total des observations « vitesse » est ainsi d'environ 200 000 par an.

Modalités de mesure

Les mesures sur autoroutes (de liaison ou de dégagement) sont réalisées en éloignement depuis un pont surplombant les voies circulées. Les mesures sur les autres routes (y compris les routes à 2x2 voies) sont effectuées en approche par un cinémomètre placé en bord de chaussée.

Le cahier des charges stipule que les mesures doivent être effectuées hors circulation contrainte : on s'intéresse à la vitesse dite libre, c'est-à-dire celle adoptée par le conducteur sous trafic fluide sans interférences ni contraintes de circonstances. Les mesures doivent être reportées si les conditions de circulation apparaissent modifiées ou perturbées (chantier, congestion, conditions météorologiques extrêmes, etc.). En revanche les mesures peuvent intervenir sous pluie si celle-ci ne présente pas une intensité inhabituelle.

Résultats

Les résultats sont fournis par le prestataire séparément par type de réseau et pour chacune des catégories de véhicules suivantes : véhicules de tourisme, utilitaires légers, PL (2 essieux, 3 essieux, 4 essieux et plus), transports en commun (bus et autocars), 2RM immatriculés (assimilés aux motos), 2RM non immatriculés (assimilés aux cyclomoteurs).

Sont notamment disponibles le nombre de véhicules observés, leur vitesse moyenne ainsi que le taux de dépassement de la VMA (Vitesse Maximale Autorisée) et de la VMA + 10 km/h. Hors agglomération, ces taux de dépassement intègrent l'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). En revanche les taux de dépassement « tous véhicules » ne prennent pas en compte les limitations de vitesse spécifiques à certaines catégories de véhicules lourds.

Les mesures conduites par le Cerema (à compter de 2013)

La méthodologie suivie par le Cerema est très proche des modalités antérieures. Ne sont présentées ci-après que les variations introduites dans la démarche.

L'échantillon de points de mesure

Un **échantillon de 58 points** représentatif du panel antérieur a été sélectionné. Il est décrit dans le tableau suivant.

Types de réseaux	Vitesse max. autorisée	Nb de points Observatoire (2012)	Nb de points Echantillon Cerema	Taux de couverture
Autoroutes de liaison	130 km/h	42	14	33%
Autoroutes de dégagement RN à 2x2 voies	110 km/h	49	14	29%
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	58	21%

Planification des mesures, durée, périodicité

Les mesures n'ont lieu que de jour, et uniquement les jours ouvrés. La plage horaire est identique (9h30-16h30), de même que la durée des mesures (20 mn par voie sur les autoroutes et 30 mn par sens sur les autres types de réseaux).

Une seule campagne de mesure a été réalisée en 2013, en octobre-novembre. En 2014 et 2015 trois campagnes de mesures ont été réalisées respectivement en mars-avril, en juin et en septembre-octobre. Le nombre total des observations « vitesse » est de l'ordre de 16 600 en 2013, de 45 000 en 2014 et de 46 600 en 2015. Il convient donc d'être prudent concernant l'interprétation des tendances observées en 2013.

Modalités de mesure

Le mode opératoire des mesures est strictement identique à la méthodologie antérieure.

En revanche les mesures sont effectuées préférentiellement par temps sec, alors que la méthodologie antérieure n'excluait que des conditions météorologiques extrêmes. En pratique, sur les 169 sessions de mesures réalisées en 2015, aucune ne s'est déroulée sous pluie et une seule s'est effectuée avec chaussée mouillée.

Résultats

Les résultats sont fournis pour chacune des catégories de véhicules suivantes : véhicules légers (qui regroupe les deux catégories antérieures « véhicules de tourisme » et « utilitaires légers »), poids lourds (sans distinction du nombre d'essieux) et 2RM (sans distinction selon l'immatriculation, cette distinction étant maintenant obsolète).

Les taux de dépassement de la VMA sont calculés à partir de la distribution des vitesses des véhicules observés ; ils ne tiennent donc pas compte de l'abaissement éventuel de la VMA en présence d'intempéries.

Enfin, du fait du nombre plus réduit de points de mesure, les résultats agrégés sont calculés pour 4 groupes de points en fonction de la VMA (130, 110, 90 et 50 km/h), au lieu des 8 types de réseaux considérés antérieurement. Les résultats fondés sur un effectif inférieur à 250 véhicules ont été jugés non significatifs et ne sont pas publiés. C'est le cas des 2RM (pour tous types de réseaux, à compter de 2013) ainsi que, pour 2013 uniquement, des PL en agglomération et sur les axes limités à 90 km/h.

Comparabilité des résultats Cerema avec les années antérieures

La réduction du nombre de points observés ainsi que certaines évolutions introduites dans la démarche d'exploitation des résultats ne permettent pas de conserver la continuité de l'ensemble des indicateurs calculés.

Les vitesses moyennes

Pour les véhicules légers (VL), le détail des mesures effectuées jusqu'en 2012 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 ultérieures du Cerema. Pour chaque catégorie d'axes, cet historique permet de comparer les vitesses mesurées en 2012 d'une part sur l'échantillon de points, 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 2015 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 du Cerema à compter de 2013 ont intégré l'ensemble des PL sans distinction du nombre d'essieux.

Enfin, les vitesses moyennes calculées sont 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, à compter de 2013) ainsi que, pour 2013 uniquement, des PL en agglomération et sur les axes limités à 90 km/h.

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 directement produits par le prestataire prenaient en compte hors agglomération un abaissement de la VMA en présence d'intempéries, alors que les taux de dépassement produits dans le cadre des mesures du Cerema 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 à compter de 2013 et ceux des années antérieures pour ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées. Les résultats présentés dans ce document le sont à titre informatif.