

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

# Observatoire des vitesses (France métropolitaine)

Résultats de l'année 2019

Septembre 2020

## Sommaire

1. Introduction .....	4
2. Autoroutes de liaison (VMA 130 km/h), de jour.....	5
3. Autoroutes de dégagement (VMA 110 km/h), de jour .....	7
4. Routes à 2x2 voies (VMA 110 km/h), de jour.....	9
5. Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80km/h), de jour .....	11
6. Routes en traversée de petite agglomération (VMA 50 km/h), de jour .....	13
7. Entrées-sorties d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h), de jour.....	15
8. Artères en centre-ville d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h), de jour.....	17
9. Vitesses pratiquées de nuit .....	19
10. Annexe 1 : Nombre de véhicules observés .....	20
11. Annexe 2 : Méthodologie de l'observatoire des vitesses .....	21
11.1. Méthodologie actuelle (depuis 2016).....	21
11.2. Evolutions apportées par rapport au dispositif en vigueur jusqu'en 2012 .....	23
11.3. Démarche mise en œuvre sur la période 2013-2015 .....	24
11.4. Démarche de reconstitution d'un historique 2009-2015.....	25
12. Annexe 3 : Vitesse maximale autorisée pour les poids lourds.....	28

## Synthèse

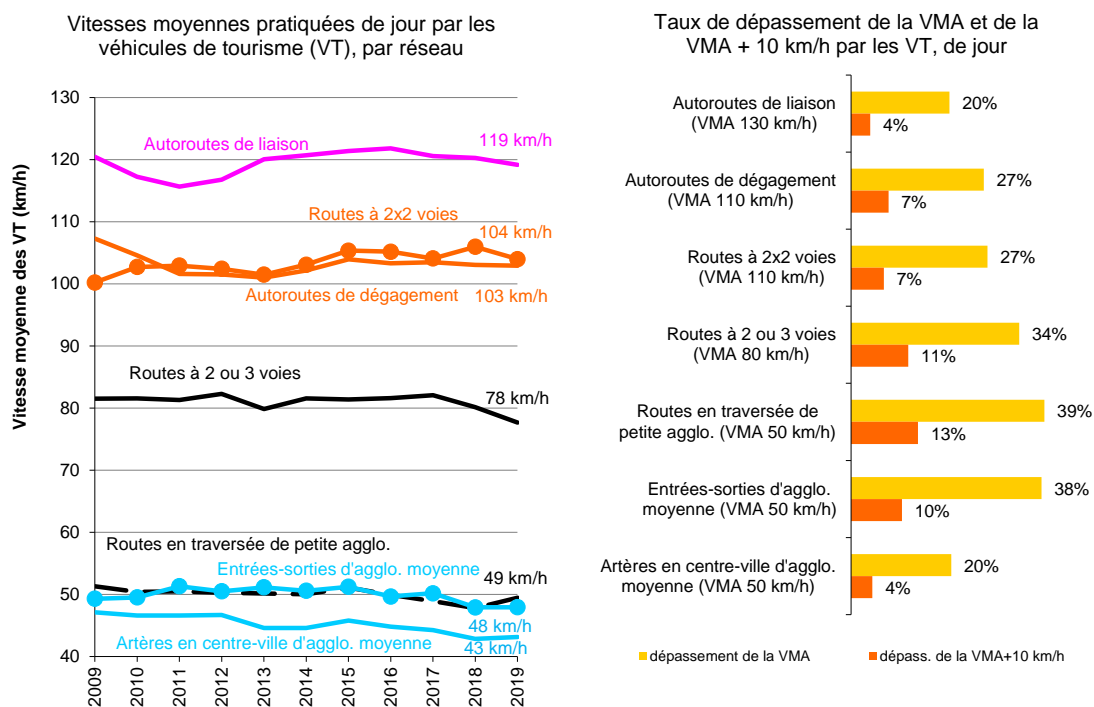
De façon générale, les vitesses moyennes pratiquées hors agglomération en 2019 par les véhicules de tourisme (VT) et les véhicules utilitaires légers (VU) sont à la baisse par rapport à l'année 2018 ; on observe ainsi une stabilité voire une baisse de la vitesse moyenne entre 1 et 2 km/h sur autoroutes et routes à chaussées séparées. La moyenne des vitesses pratiquées sur 2 ou 3 voies est inférieure de 4 km/h en 2019 (première année pleine avec la VMA de 80 km/h) par rapport à 2017 (dernière année pleine avec la VMA de 90 km/h). Les vitesses pratiquées en agglomération augmentent en revanche pour les VT et parfois les VU.

Les vitesses des poids lourds présentent une tendance à la stagnation ou à la baisse, notamment pour les poids lourds à 4 essieux et plus (PL4+) sur les autoroutes de dégagement, les réseaux à 2X2 voies et 2 ou 3 voies hors agglomération. Par rapport à 2011-2012, dernière période couverte par l'ancien dispositif de l'observatoire fondé sur un panel de points étoffé, leur vitesse moyenne en 2019 est généralement similaire.

27 % des VT observés en 2019 sur les réseaux limités à 110 km/h, à savoir les autoroutes de dégagement et les routes à 2X2 voies, dépassaient la vitesse maximale autorisée. Ce taux est de 20 % sur les autoroutes limitées à 130 km/h et de 34 % sur les routes à 2 ou 3 voies du fait du changement de VMA. Sur ces dernières, le taux de dépassement des 90 km/h passe de 20 % en 2017 à 11 % en 2019. En agglomération, il reste élevé, avec une stagnation voire une légère augmentation par rapport à 2018 sur les entrées-sorties d'agglomérations moyennes (38 %) et les artères en centre-ville d'agglomération moyenne (20 %), et connaît de plus une nette augmentation sur les traversées de petites agglomérations (39 %).

De façon générale on observe les tendances suivantes selon le type de réseau :

- sur **les autoroutes de liaison**, la vitesse moyenne stagne pour les PL4+ et baisse pour l'ensemble des autres véhicules de l'ordre de 1 à 2 km/h.
- sur **les réseaux limités à 110 km/h** ; sur les routes à 2X2 voies elle baisse de façon générale après une hausse l'an passé, mis à part pour les PL2 (+1km/h), elle baisse aussi sur les autoroutes de dégagement pour l'ensemble des véhicules.
- sur **les routes à 2 ou 3 voies**, en raison de l'application du 80 km/h, les vitesses moyennes ont naturellement baissé par rapport à 2018 pour les VT et VU de l'ordre de 2 à 2,5 km/h, soit une baisse de l'ordre de 4 km/h par rapport à 2017. La baisse a été plus légère pour les PL.
- la vitesse moyenne stagne voire augmente légèrement sur les **voies limitées à 50 km/h**.
- les vitesses pratiquées de **nuit** sont **plus élevées** que celles de **jour**.



## 1. Introduction

Depuis les années 1980, l'ONISR fait réaliser par un prestataire des mesures de vitesses et des observations du comportement des usagers de la route sur un ensemble de points d'observation du réseau routier métropolitain.

Pour des raisons techniques, ce dispositif a été interrompu entre 2013 et 2015. Sur cette période des mesures de vitesses ont été réalisées par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur un échantillon de points représentatifs du panel de l'observatoire. Des mesures à plus grande échelle ont repris en 2016 après une évolution substantielle du panel de points d'observation ainsi que des modifications plus mineures intervenues dans la méthodologie. De ce fait les évolutions temporelles des vitesses moyennes observées seront généralement analysées dans le présent document par référence à l'année 2012, dernière année couverte par le dispositif antérieur fondé sur un panel de 285 points d'observation.

Les vitesses mesurées par l'observatoire **ne prétendent pas être représentatives de manière absolue** de la circulation sur l'ensemble du réseau routier français. En revanche on considère que leur évolution dans le temps est bien représentative de l'évolution générale des comportements, autrement dit que ces observations ont **une représentativité relative**, sous la condition que le panel de points d'observation soit stable dans le temps. Les résultats de l'observatoire des vitesses sont donc intrinsèquement liés au panel de points de mesure qui l'alimentent. En particulier, les valeurs des vitesses pratiquées observées ici sur les routes bidirectionnelles hors agglomération ne sont pas comparables avec celles de l'observatoire mis en place par le Cerema pour suivre l'évolution des vitesses dans le cadre du changement de Vitesse Maximale Autorisée de 90 km/h à 80 km/h. Ici les mesures sont réalisées pendant deux périodes d'une demi-heure avec un dispositif neutre mais visible de l'utilisateur, en journée, alors que les capteurs du Cerema sont invisibles et laissés en permanence donc ils enregistrent aussi les vitesses de nuit, qui sont plus élevées. **Ainsi l'observatoire ONISR présente logiquement des vitesses pratiquées relevées inférieures à celles de l'observatoire du Cerema.**

La modification substantielle du panel intervenue début 2016 a imposé de transcrire les résultats antérieurs pour les exprimer selon des principes autorisant leur comparaison avec les résultats des années à compter de 2016. Un historique des vitesses moyennes par type de réseau et par catégorie de véhicules a ainsi été reconstitué pour la période 2009-2015.

Pour les mesures de jour, la présente note expose par type de réseau routier les résultats de l'année 2019 ainsi que l'historique des vitesses moyennes depuis l'année 2009, pour les catégories de véhicules ayant fait l'objet d'au moins 200 observations sur l'année : véhicules de tourisme, utilitaires légers, poids lourds classés selon leur nombre d'essieux (sur certains réseaux uniquement). A noter que pour les poids lourds à 2 essieux sur les réseaux limités à 130 km/h et 110 km/h, des contrôles qualité effectués sur les résultats 2016 ont conduit à réviser les résultats publiés antérieurement pour cette année 2016 ainsi que, par construction, sur les historiques reconstitués pour 2009-2015.

Une partie unique présente ensuite les vitesses moyennes observées de nuit et les compare à celles observées de jour sur le même panel de points.

**L'annexe 1** récapitule par type de réseau le nombre de véhicules observés de chaque catégorie.

**L'annexe 2** présente de façon détaillée la méthodologie suivie pour les mesures de vitesses et le traitement des données, les évolutions apportées par rapport au dispositif en vigueur jusqu'en 2012, la démarche mise en œuvre sur la période 2013-2015 ainsi que les principes retenus pour reconstituer un historique de résultats pertinent sur la période 2009-2015.

**L'annexe 3** rappelle les vitesses maximales autorisées (VMA) pour les poids lourds, utilisées comme hypothèses pour le calcul des taux de dépassement de la VMA.

## 2. Autoroutes de liaison (VMA 130 km/h), de jour

### Nombre de véhicules observés en 2019

Véhicules de tourisme	Utilitaires légers	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux*	Poids lourds 4 essieux et +
22 555	2 432	407	137	3 725

\*L'effectif de PL de 3 essieux étant inférieur à 200, la vitesse moyenne n'est pas calculée en 2019 pour cette catégorie de véhicules.

### Observations

Par rapport à 2018, les vitesses moyennes pratiquées sur les autoroutes de liaison sont en baisse de l'ordre de 1 km/h à 1,5 km/h en 2019 pour les véhicules de tourisme et pour les véhicules utilitaires légers. Les vitesses moyennes des poids lourds de 4 essieux sont stables, mais celles des poids lourds 2 essieux sont en forte baisse, de plus de 2 km/h.

20 % des véhicules de tourisme et 13 % des utilitaires légers observés dépassent la vitesse maximale autorisée (VMA) ; les dépassements de plus de 20 km/h de la VMA sont respectivement de 4 % et 2 %.

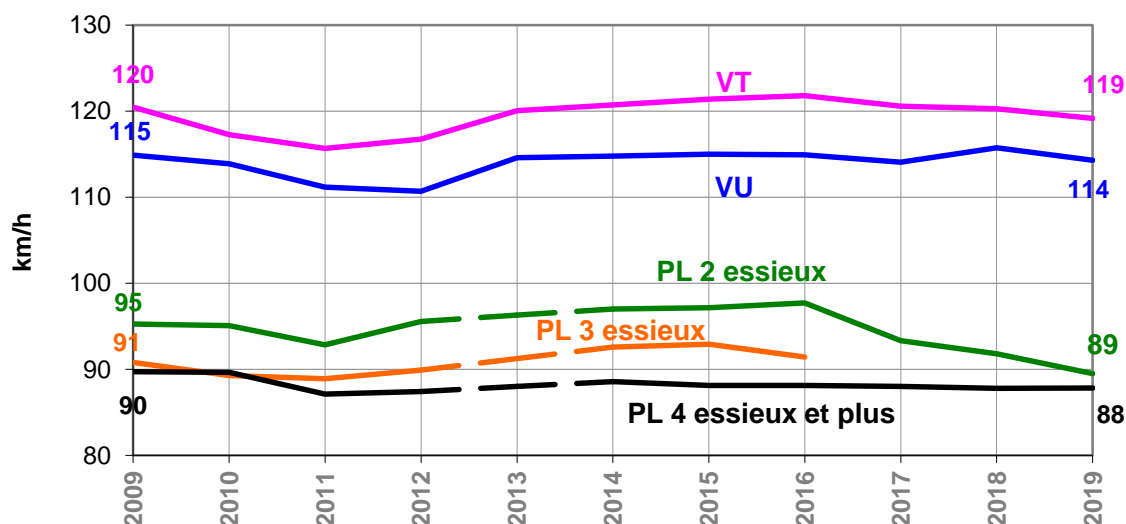
Les vitesses pratiquées par certains PL de 2 essieux sont particulièrement élevées eu égard à la limitation de 90 km/h qui leur est applicable. Leur vitesse moyenne est de 89,5 km/h, mais 41 % d'entre eux dépassent 90 km/h, 6 % dépassent 100 km/h et 3 % dépassent 110 km/h.

33 % des PL de 4 essieux et plus observés dépassent leur vitesse maximale autorisée de 90 km/h. Cette proportion se réduit à 6 % pour le seuil de 95 km/h et est quasiment nulle pour celui de 100 km/h.

Sur le moyen terme, après une importante hausse sur la période 2011-2016, les vitesses moyennes des véhicules de tourisme présentent depuis 2016 une tendance à la baisse : - 2,6 km/h sur les 3 dernières années. Suite à la baisse intervenue depuis 2017, la vitesse moyenne des poids lourds de 2 essieux a baissé globalement d'environ 5 km/h par rapport aux niveaux relevés sur la période 2009-2012. La vitesse moyenne des PL de 4 essieux et plus reste globalement stable depuis 2011.

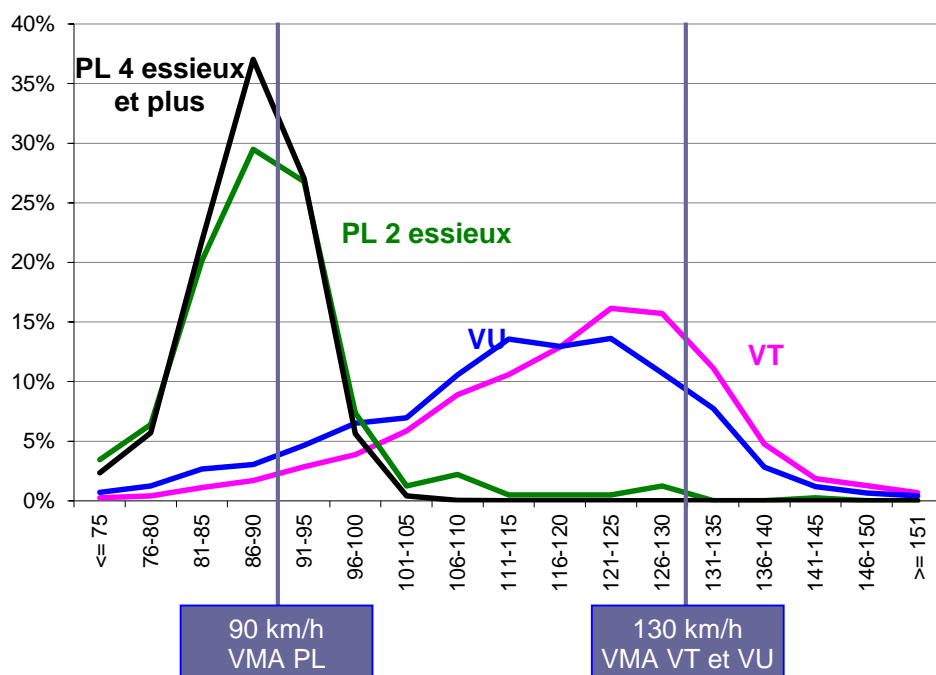
### Evolution des vitesses moyennes, 2009-2019

**Vitesses moyennes de jour sur les autoroutes de liaison (VMA 130 km/h)**



## Distribution des vitesses, 2019

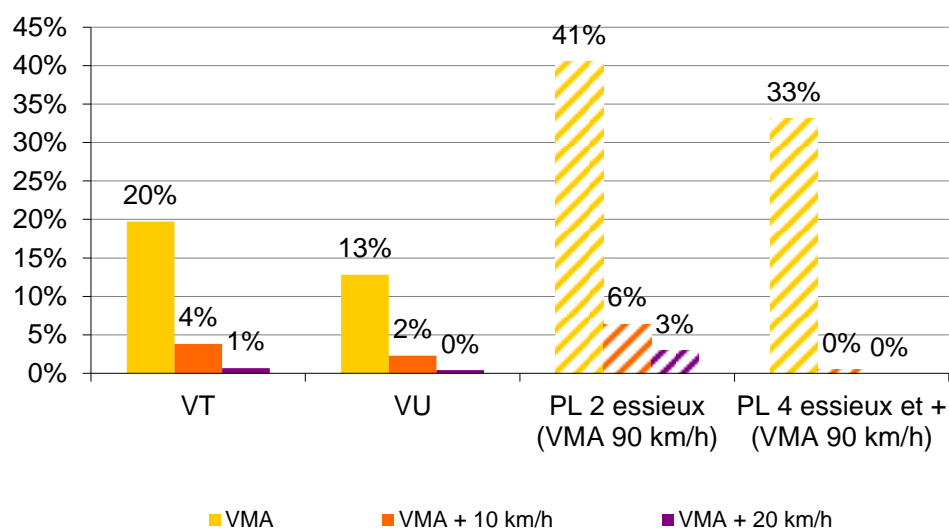
### Distribution des vitesses de jour sur les autoroutes de liaison



VMA applicable aux poids lourds : voir Annexe 3.

## Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2019

### Taux de dépassement de la VMA sur les autoroutes de liaison



VMA applicable aux poids lourds : 90 km/h (voir Annexe 3).

### 3. Autoroutes de dégagement (VMA 110 km/h), de jour

#### Nombre de véhicules observés en 2019

Véhicules de tourisme	Utilitaires légers	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 3 essieux	Poids lourds 4 essieux et +
23 954	2 615	420	220	2 223

#### Observations

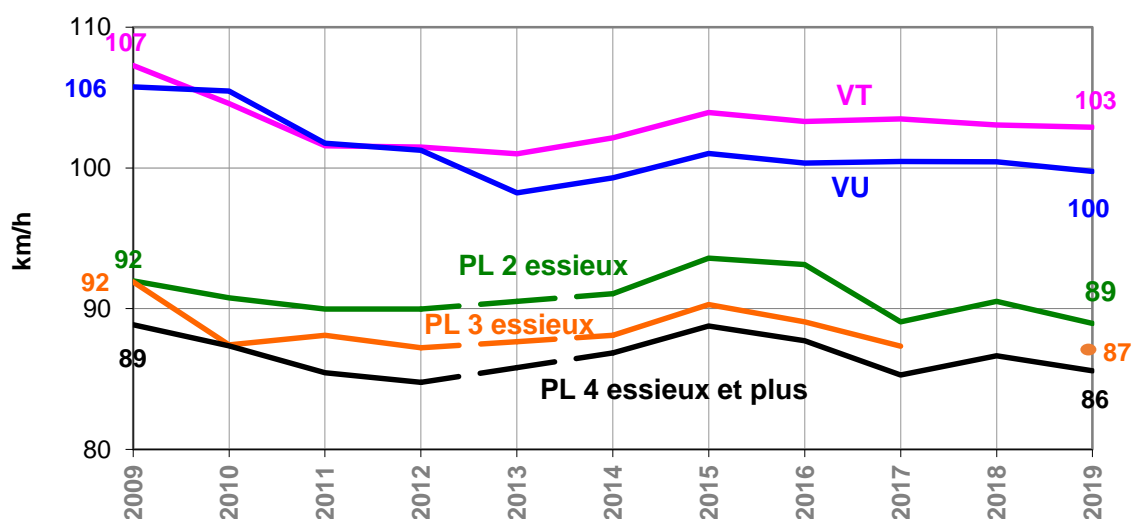
Par rapport à l'année 2018, la moyenne des vitesses pratiquées sur les autoroutes de dégagement en 2019 est globalement stable pour les véhicules de tourisme et les utilitaires légers, et baisse légèrement pour les poids lourds (de 1 à 1,5 km/h selon la catégorie de PL).

27 % des véhicules de tourisme et 19 % des utilitaires légers observés en 2019 dépassent la VMA de 110 km/h. Soumis à une VMA de 90 km/h, les poids lourds dépassent celle-ci pour une proportion de 41 % des PL de 2 essieux, 32 % des PL de 3 essieux et 19 % des PL de 4 essieux et plus. 3 % des PL de 2 essieux dépassent la VMA de 110 km/h applicable aux véhicules légers.

Sur le moyen terme, la moyenne des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme et les utilitaires légers a nettement baissé de 2009 à 2012-2013 (il convient toutefois de rappeler que les résultats des observations de l'année 2013 sont moins robustes, voir Annexe 2). Par rapport à 2012, la moyenne des vitesses pratiquées est en légère augmentation (+ 1,4 km/h) pour les véhicules de tourisme, et baisse légèrement (- 1,5 km/h) pour les utilitaires légers. Pour les poids lourds, après une augmentation de 2 à 3 km/h entre 2012 et 2015 les vitesses moyennes 2019 sont aux mêmes niveaux qu'en 2012.

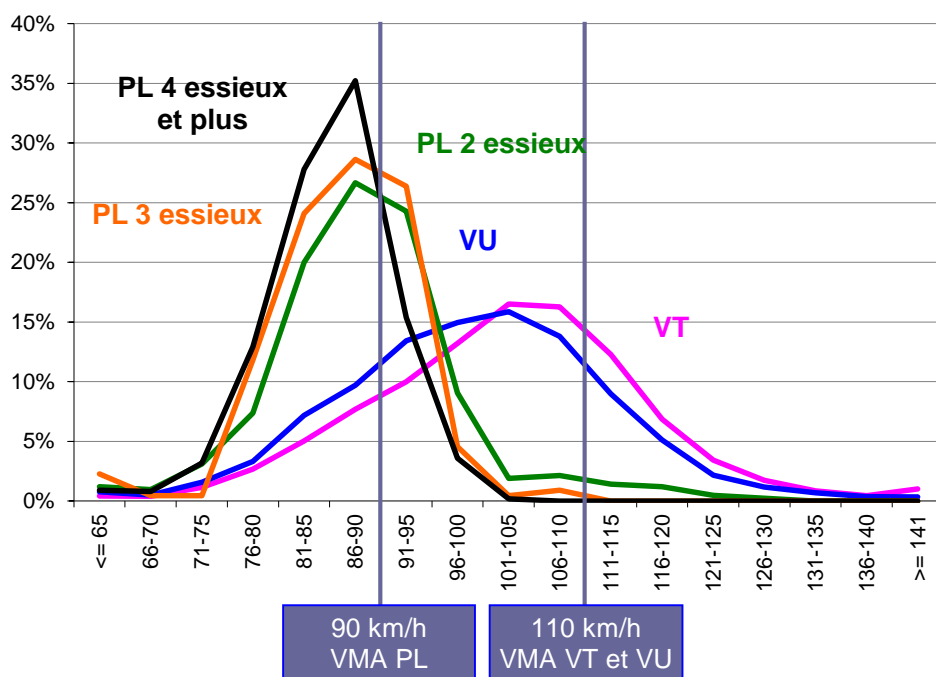
#### Evolution des vitesses moyennes, 2009-2019

**Vitesses moyennes de jour sur les autoroutes de dégagement (VMA 110 km/h)**



## Distribution des vitesses, 2019

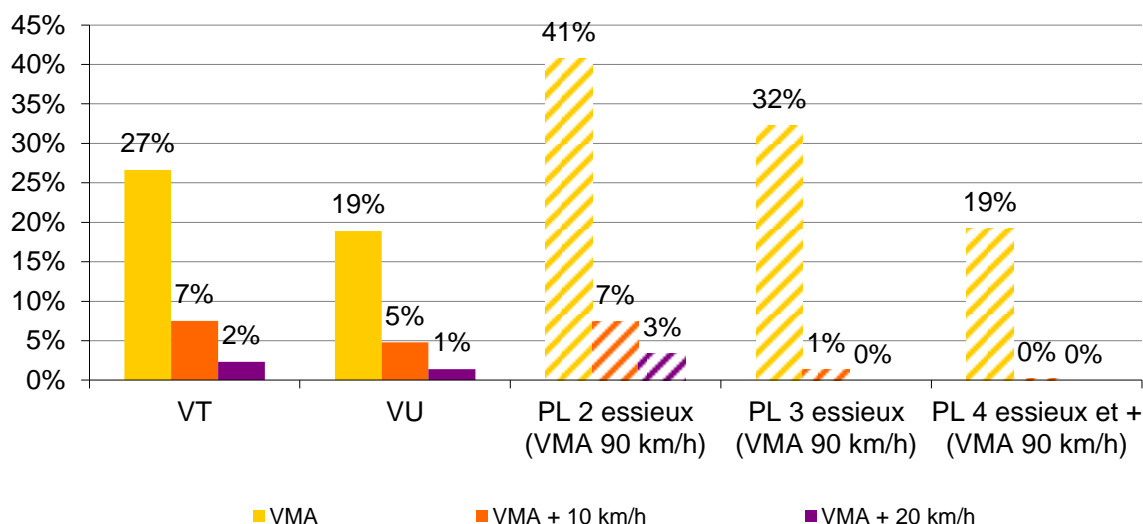
### Distribution des vitesses de jour sur les autoroutes de déchargement



VMA applicable aux poids lourds : voir Annexe 3.

## Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2019

### Taux de dépassement de la VMA sur les autoroutes de déchargement



VMA applicable aux poids lourds : 90 km/h sauf spécificités (voir Annexe 3).



## 4. Routes à 2x2 voies (VMA 110 km/h), de jour

### Nombre de véhicules observés en 2019

Véhicules de tourisme	Utilitaires légers	Poids lourds 2 essieux	Poids lourds 4 essieux et +
11 543	1 271	308	2 057

### Observations

Après une hausse sensible en 2018, la moyenne des vitesses pratiquées en 2019 sur les routes à 2x2 voies baisse de l'ordre de 2 km/h pour les véhicules de tourisme. Concernant les autres véhicules, la moyenne des vitesses pratiquées reste stable pour les véhicules utilitaires légers, et augmente de 1,3 km/h pour les poids lourds de 2 essieux. La moyenne des vitesses pratiquées par les poids lourds de 4 essieux et plus baisse de 1 km/h par rapport à 2018.

27 % des véhicules de tourisme et 22 % des utilitaires légers observés sur les routes à 2x2 voies en 2019 dépassent la VMA de 110 km/h.

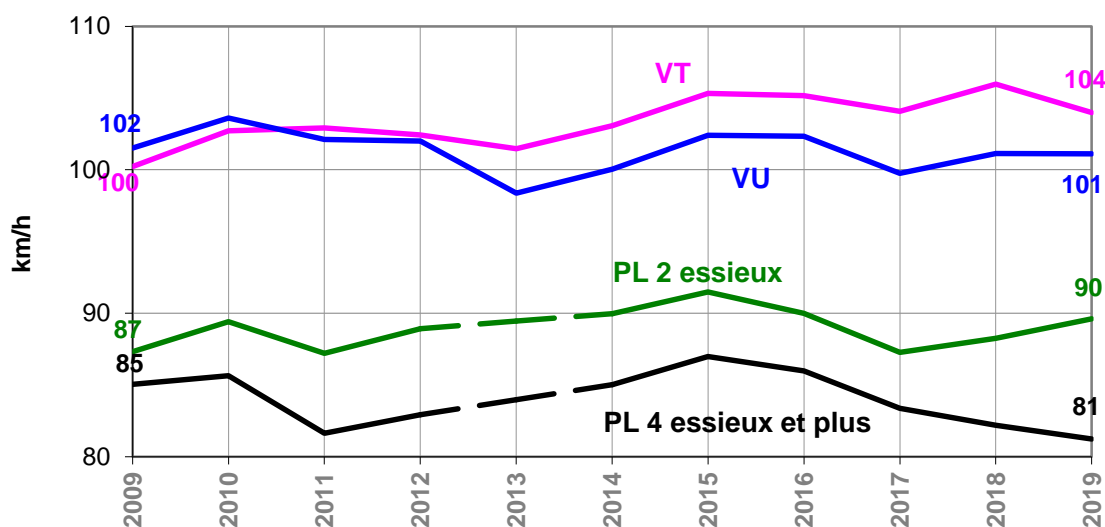
40 % des PL de 2 essieux dépassent 90 km/h, VMA applicable aux PL de moins de 12 tonnes sur les routes à chaussées séparées, et 6 % dépassent la VMA de 110 km/h applicable aux véhicules légers.

57 % des PL de 4 essieux et plus dépassent 80 km/h, VMA applicable aux PL de plus de 12 tonnes.

Par rapport à 2012, malgré la baisse en 2019, la moyenne des vitesses pratiquées a augmenté de l'ordre de 1,5 km/h pour les véhicules de tourisme. Elle a baissé de l'ordre de 1 km/h pour les utilitaires légers. Pour les poids lourds à 2 essieux, la vitesse moyenne augmente de l'ordre de 1 km/h par rapport à 2012. Pour les poids lourds 4 essieux et plus, elle baisse de l'ordre de 2 km/h.

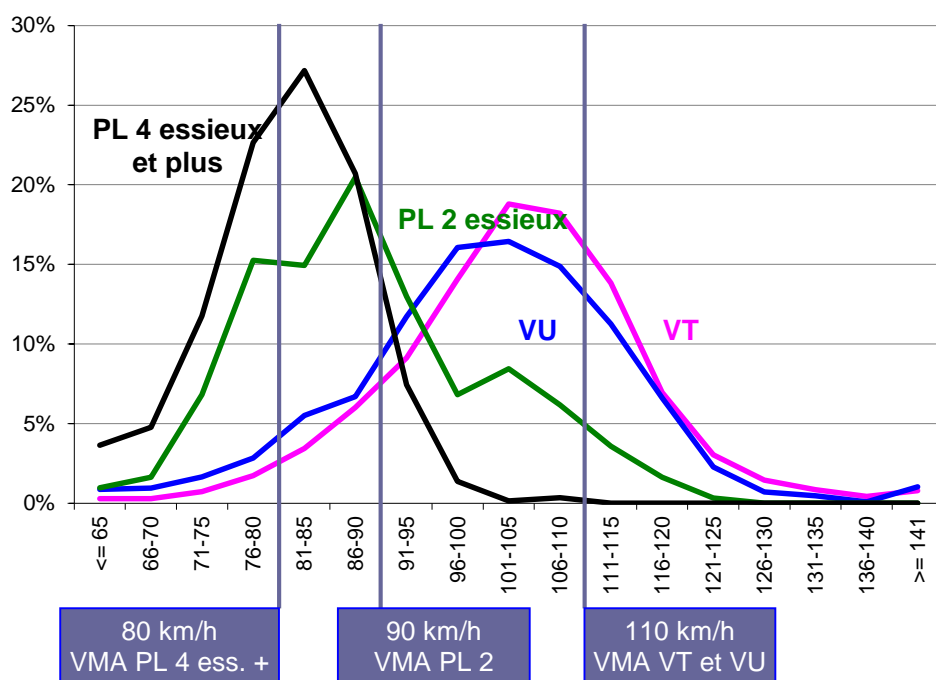
### Evolution des vitesses moyennes, 2009-2019

**Vitesses moyennes de jour sur les routes à 2x2 voies (VMA 110 km/h)**



## Distribution des vitesses, 2019

### Distribution des vitesses de jour sur les routes à 2x2 voies

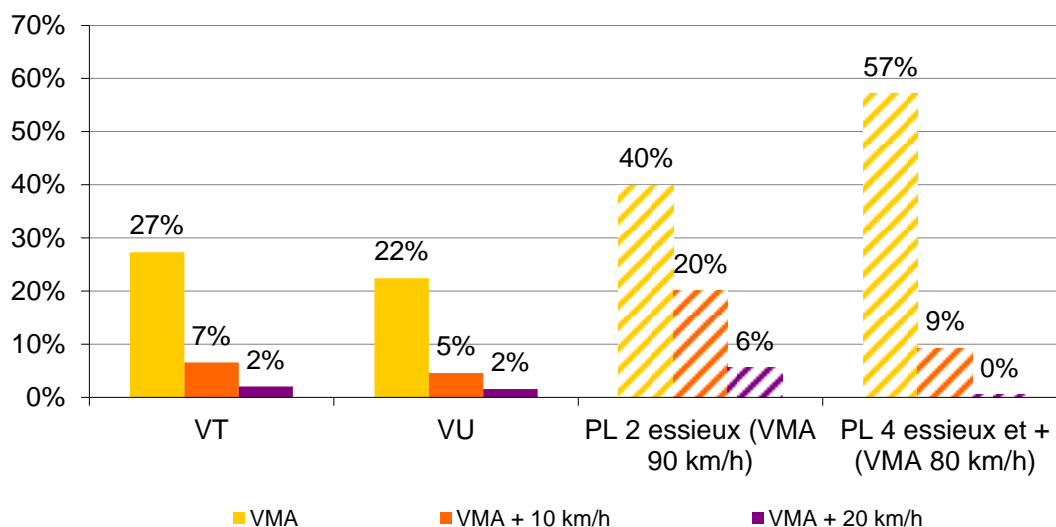


La VMA applicable aux poids lourds affichée dans le graphe ci-dessus est définie en faisant l'hypothèse que les PL de 2 essieux ont un poids total inférieur ou égal à 12 tonnes (voir Annexe 3).

En pratique le poids total des PL de 2 essieux peut réglementairement atteindre 19 tonnes (art. R312-4 du code de la route).

## Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2019

### Taux de dépassement de la VMA sur les routes à 2x2 voies



VMA applicable aux poids lourds : 90 km/h pour les PL de 2 essieux (avec l'hypothèse d'un poids total inférieur ou égal à 12 tonnes, voir Annexe 3).

## 5. Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80km/h), de jour

### Nombre de véhicules observés en 2019

	Véhicules de tourisme	Utilitaires légers	Poids lourds 4 essieux et +
Routes à 2 voies	8 713	956	495
Routes à 3 voies	300	26	32

### Observations

Sur les routes à 2 voies hors agglomération, l'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018 a impliqué un calcul des vitesses moyennes sur l'année 2018 avec les VMA 80 km/h et 90 km/h confondues.

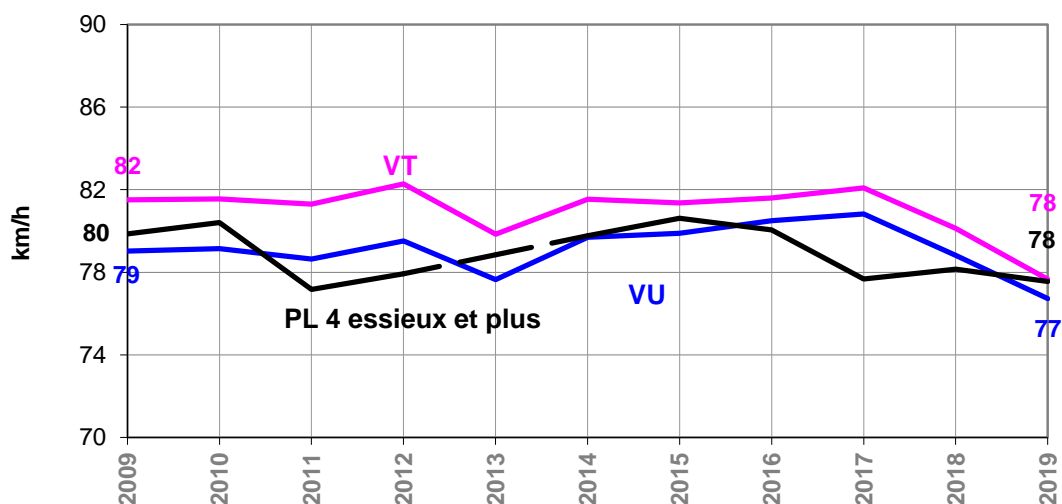
La baisse des vitesses moyennes pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires était de l'ordre de 2km/h entre 2017 et 2018. Les vitesses moyennes continuent de baisser sensiblement en 2019, entre 2 km/h et 2,5 km/h pour atteindre un chiffre similaire à celle des poids lourds de 4 essieux et plus. Au total, par rapport à 2017, les vitesses pratiquées par les VU et VT sur ce réseau connaissent une baisse de l'ordre de 4 à 4,5 km/h.

La vitesse moyenne des poids lourds de 4 essieux et plus est restée stable entre 2017 et 2019 après une baisse significative entre 2015 et 2017. Elle reste stable par rapport à 2012.

34 % des véhicules de tourisme, 31 % des utilitaires légers et 37% des poids lourds à 4 essieux et plus observés sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération en 2019 dépassent la VMA de 80 km/h.

### Evolution des vitesses moyennes, 2009-2019

**Vitesses moyennes de jour sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80/90 km/h)**

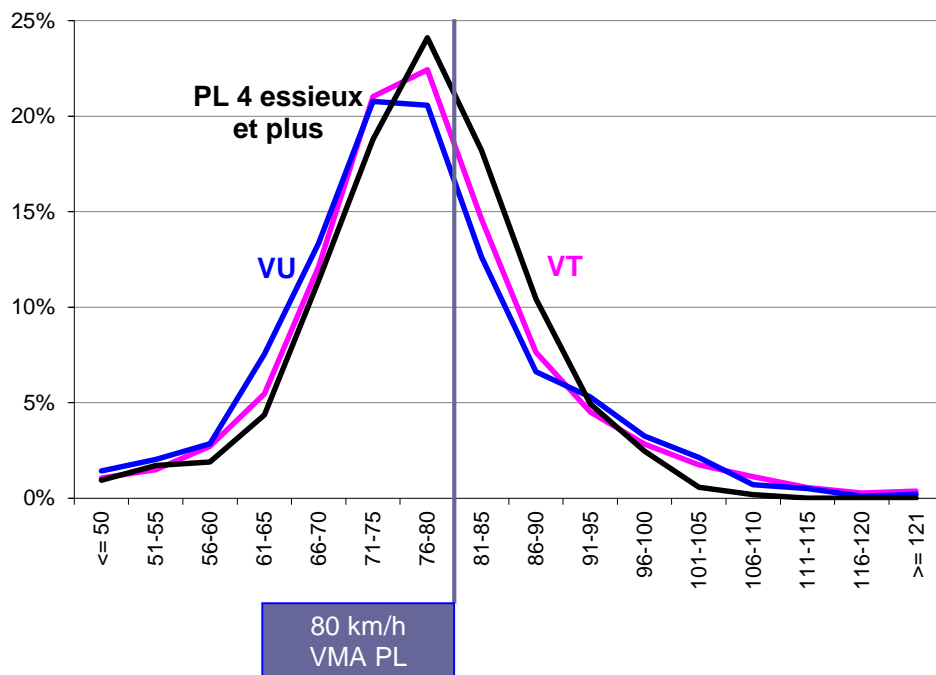


Pour plus de détail sur l'évolution des vitesses entre mai 2018 et juin 2019, et les dépassements de la VMA, il convient de se référer aux résultats de l'observatoire des vitesses du Cerema mis en place pour assurer l'évaluation de la mesure. Ces résultats sont présentés dans « Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80km/h – Rapport final d'évaluation - Juillet 2020 ».

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/abaissement-vitesse-maximale-autorisee-80-kmh>

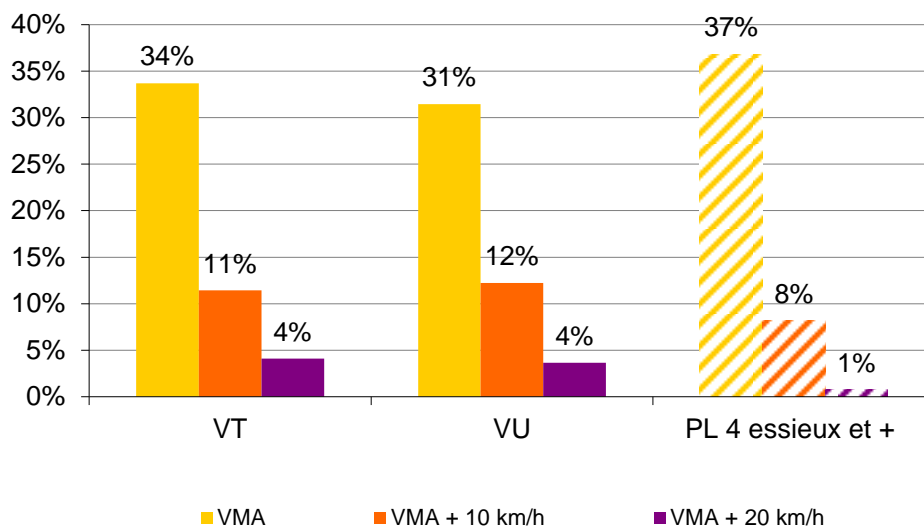
Distribution des vitesses, 2019

**Distribution des vitesses de jour  
sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération**



Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2019

**Taux de dépassement de la VMA  
sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération**



## 6. Routes en traversée de petite agglomération (VMA 50 km/h), de jour

### Nombre de véhicules observés en 2019

Véhicules de tourisme	Utilitaires légers	Poids lourds 4 essieux et +
4 428	376	320

### Observations

En 2019 sur les routes en traversée de petite agglomération, les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme augmentent de l'ordre de 1,5 km/h par rapport à 2018. Elles restent relativement stables pour les véhicules utilitaires et les poids lourds de 4 essieux et plus.

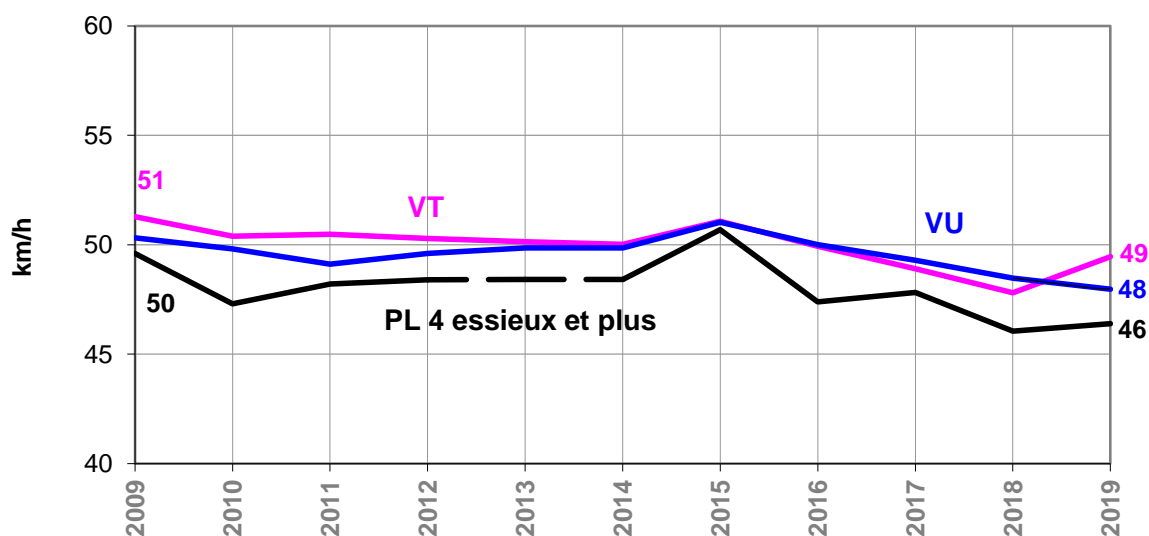
39 % des véhicules de tourisme et 33 % des utilitaires légers observés dépassent la VMA de 50 km/h, et environ 10 % dépassent le seuil de 60 km/h. Pour les poids lourds de 4 essieux et plus, ces taux sont respectivement de 25 % et 9 %.

Les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers ont été globalement stables sur la période 2009-2015 ; elles présentent entre 2015 et 2019 une légère baisse de l'ordre de -1,5 km/h pour les véhicules de tourisme et -3 km/h pour les véhicules utilitaires.

Sur l'ensemble de la période 2010-2019, les vitesses associées aux poids lourds de 4 essieux et plus sont stables, à l'exception d'une brève augmentation en 2015 qu'il convient de considérer avec précaution compte tenu de la relative faiblesse du nombre de véhicules observés et enfin une baisse en 2018.

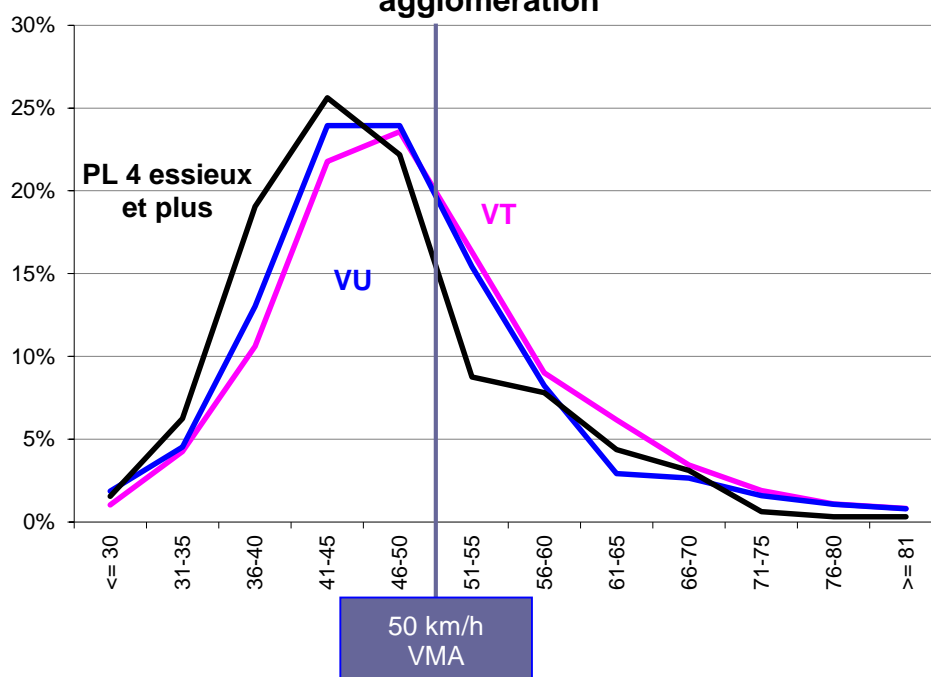
### Evolution des vitesses moyennes, 2009-2019

**Vitesses moyennes de jour sur les routes en traversée de petite agglomération (VMA 50 km/h)**



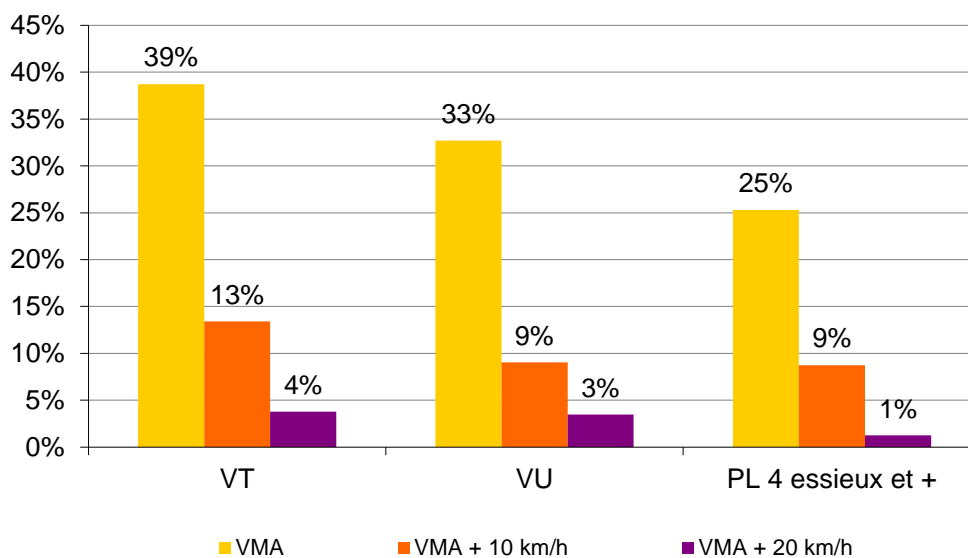
Distribution des vitesses, 2019

**Distribution des vitesses de jour  
sur les routes en traversée de petite  
agglomération**



Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2019

**Taux de dépassement de la VMA  
sur les routes en traversée de petite agglomération**



## 7. Entrées-sorties d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h), de jour

### Nombre de véhicules observés en 2019

Véhicules de tourisme	Utilitaires légers
3 934	274

### Observations

La moyenne des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme et les utilitaires légers sur les entrées et sorties d'agglomérations moyennes est stable par rapport à celle observée en 2018.

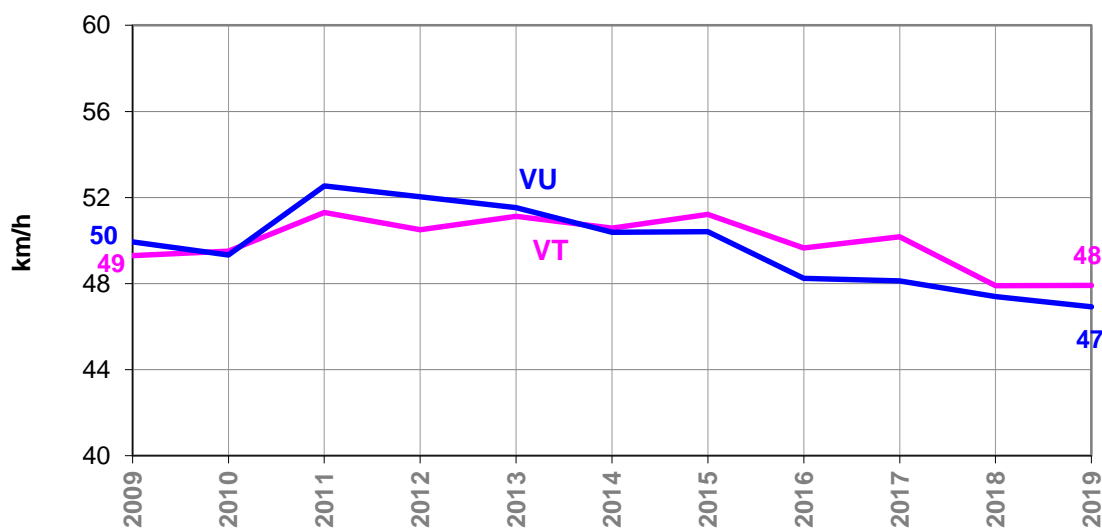
38 % des véhicules de tourisme et 35 % des utilitaires légers observés dépassent la VMA de 50 km/h sur les entrées et sorties d'agglomérations moyennes ; respectivement 10 % et 7 % dépassent le seuil de 60 km/h.

Depuis 2011, la moyenne des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme oscille entre 48 et 51 km/h, de façon globale en baisse depuis 2015. Celle pratiquée par les véhicules utilitaires légers est en diminution régulière depuis 2011, sa baisse étant de l'ordre de - 5,5 km/h en 8 ans.

Le nombre de poids lourds observés sur ce type de réseau est trop faible pour permettre une exploitation pertinente.

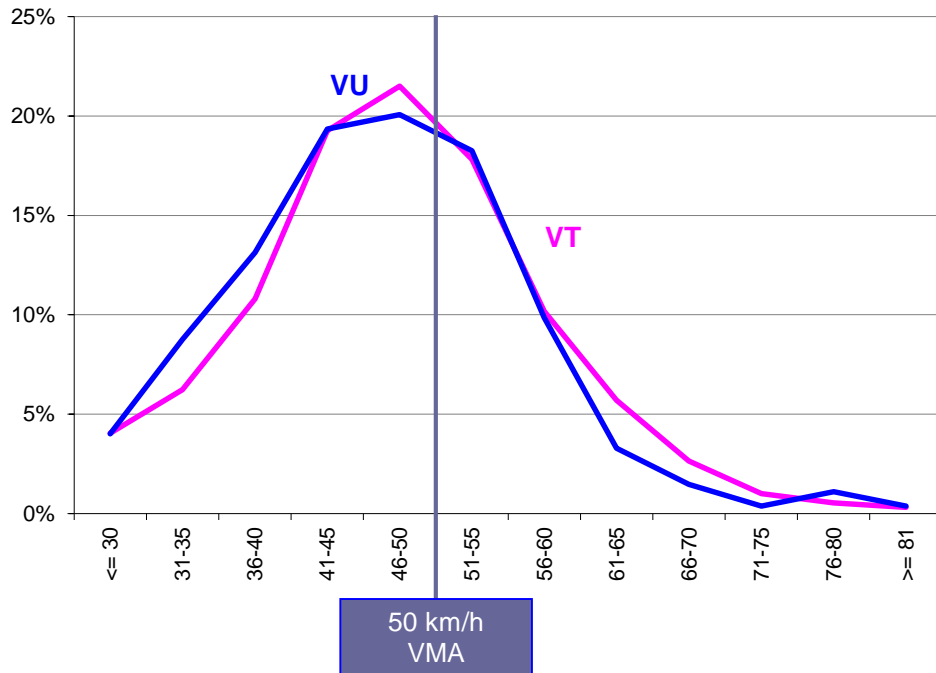
### Evolution des vitesses moyennes, 2009-2019

**Vitesses moyennes de jour sur les entrées-sorties d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h)**



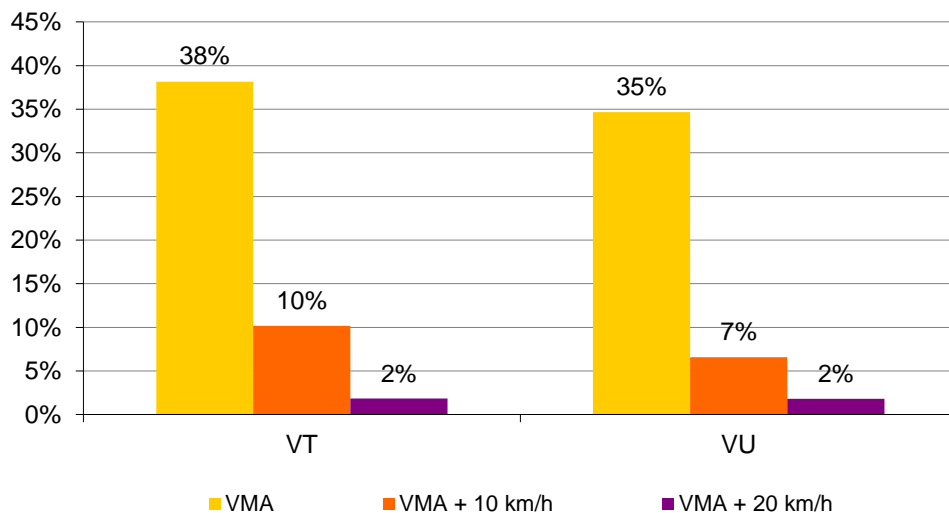
Distribution des vitesses, 2019

**Distribution des vitesses de jour  
sur les entrées-sorties d'agglomération moyenne**



Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2019

**Taux de dépassement de la VMA  
sur les entrées-sorties d'agglomération moyenne**





## 8. Artères en centre-ville d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h), de jour

### Nombre de véhicules observés en 2019

Véhicules de tourisme	Utilitaires légers
4 826	487

### Nombre de véhicules observés en 2019

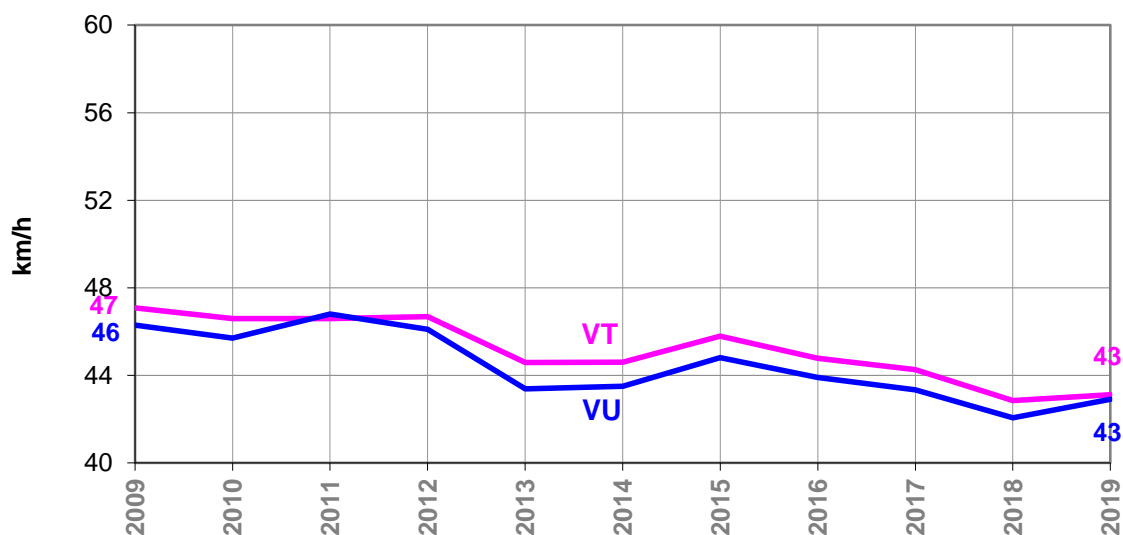
Sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne, la légère baisse des vitesses observée depuis 2015 semble marquer le pas en 2019, avec une stabilisation pour les véhicules de tourisme et une hausse de 0,8 km/h pour les véhicules utilitaires. Par rapport à 2015, les vitesses moyennes des véhicules de tourisme et des véhicules utilitaires légers observés présentent une baisse de l'ordre de 2 km/h.

En 2019, 20 % des véhicules de tourisme et des utilitaires légers observés sur ce type de réseau dépassent la VMA de 50 km/h. 3 à 4 % de l'ensemble de ces véhicules dépassent le seuil de 60 km/h.

Par rapport à 2012, les vitesses moyennes des véhicules de tourisme et des véhicules utilitaires légers ont diminué de près de 3,5 km/h.

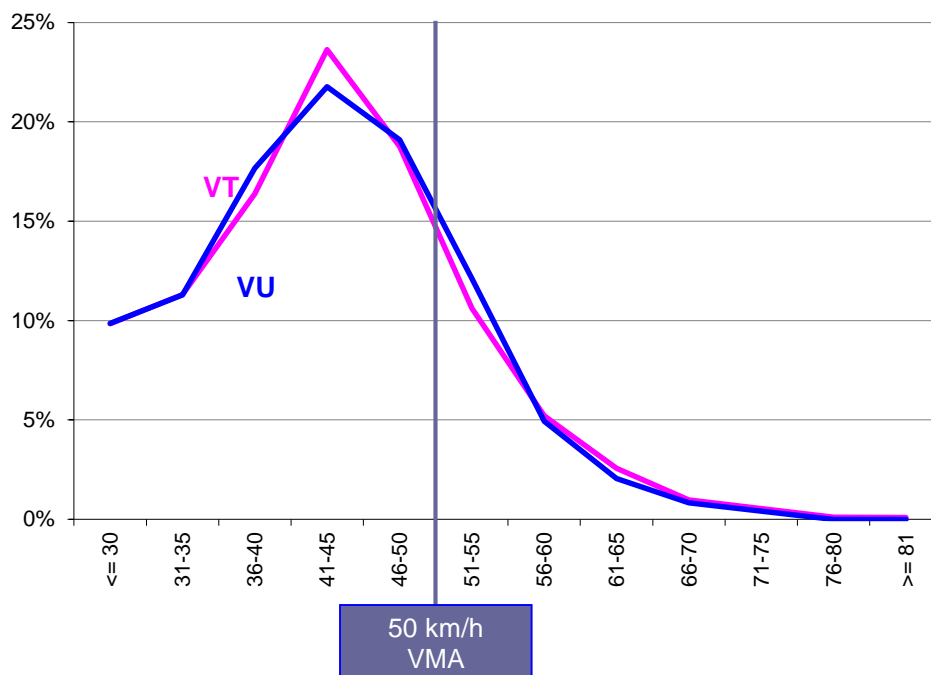
### Evolution des vitesses moyennes, 2009-2019

**Vitesses moyennes de jour sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h)**



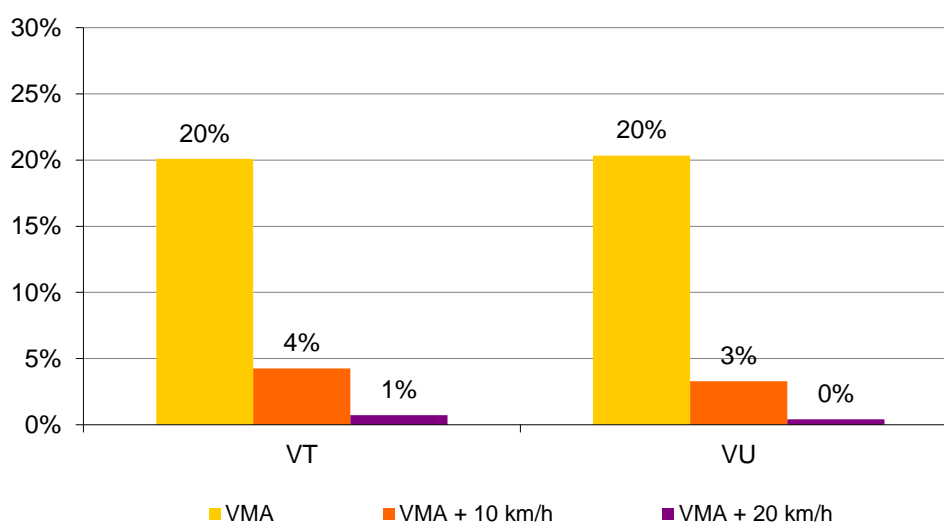
**Distribution des vitesses, 2019**

**Distribution des vitesses de jour sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne**



**Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2019**

**Taux de dépassement de la VMA sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne**



## 9. Vitesses pratiquées de nuit

La règle générale est de ne publier, pour un type de réseau donné, que les résultats de synthèse des catégories de véhicules dont l'effectif s'élève au minimum à 200. Hormis les véhicules de tourisme, seuls les poids lourds de 4 essieux et plus sur les autoroutes de liaison et les autoroutes de dégagement présentent un nombre d'observations suffisant.

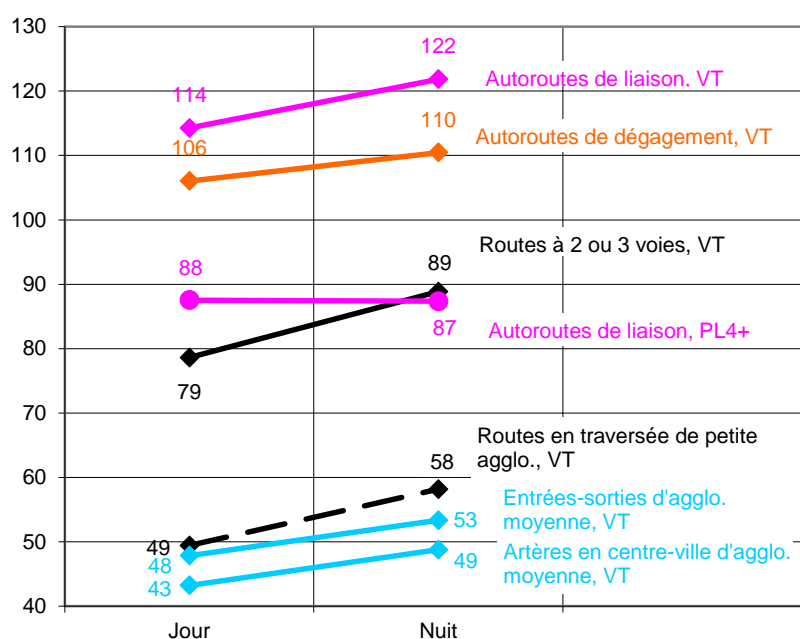
La vitesse moyenne observée de nuit est comparée à celle observée de jour sur le même panel de points ; cette dernière peut être substantiellement différente de la vitesse moyenne relevée sur l'ensemble du panel de points des mesures de jour.

Types de réseaux*	Véhicules de tourisme Vitesse moyenne (km/h)			PL 4 essieux et + Vitesse moyenne (km/h)		
	Jour	Nuit	Ecart Nuit- Jour	Jour	Nuit**	Ecart Nuit- Jour
Autoroutes de liaison	114	122	+ 8	88	87	+ 1
Autoroutes de dégagement	106	110	+ 4	85	87	- 1
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	79	89	+ 10	-	-	-
Routes en traversée de petite agglomération	49	58	+ 9	-	-	-
Entrées-sorties d'agglomérations moyennes	48	53	+ 6	-	-	-
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	43	49	+ 6	-	-	-

\* Les routes à 2x2 voies ne font pas l'objet de mesures de nuit.

\*\* L'effectif de PL de 4 essieux et plus de nuit sur autoroute de dégagement étant inférieur à 250, la vitesse moyenne n'est pas calculée en 2019 pour cette catégorie de véhicules.

Pour les véhicules de tourisme, les vitesses pratiquées de nuit sont systématiquement supérieures à celles de jour, cet écart pouvant atteindre 10 km/h sur les routes à 2 ou 3 voies. L'écart est d'environ 5 km/h en agglomérations moyennes et de 4 à 8 km/h sur les autoroutes.



## 10. Annexe 1 : Nombre de véhicules observés

Les tableaux suivants présentent le nombre de véhicules observés en 2019 par type de réseau et par catégorie de véhicules. Pour un type de réseau donné, seuls sont publiés les résultats de synthèse des catégories de véhicules dont l'effectif s'élève au minimum à 200. Les cellules grisées des tableaux correspondent à des effectifs inférieurs à ce seuil (excepté pour la colonne « Autres »).

### Mesures de jour

Types de réseaux	VT	VU	PL2	PL3	PL4+	TC	2RM	Autres
Autoroutes de liaison	22555	2432	407	137	3725	135	104	1054
Autoroutes de dégagement	23954	2615	420	220	2223	70	164	747
Routes à 2x2 voies	11543	1271	308	79	2057	30	97	804
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	9013	982	204	64	527	36	94	467
Routes en traversée de petite agglomération	4428	376	95	27	320	25	59	320
Entrées-sorties d'agglomérations moyennes	3934	274	37	3	9	35	88	134
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	4826	487	53	12	32	51	57	192

VT : Véhicules de tourisme

VU : véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 t)

PL2 : Poids lourds de 2 essieux

PL3 : Poids lourds de 3 essieux

PL4+ : Poids lourds de 4 essieux ou plus

TC : Transports en commun (autocars et autobus)

2RM : Deux-roues motorisés

### Mesures de nuit

Types de réseaux*	VT	VU	PL2	PL3	PL4+	TC	2RM	Autres
Autoroutes de liaison	1577	154	10	9	580	11	5	150
Autoroutes de dégagement	1354	72	20	7	243	4	4	65
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	611	18	13	5	51	0	4	17
Routes en traversée de petite agglomération	331	13	9	1	113	0	4	58
Entrées-sorties d'agglomérations moyennes	251	8	3	1	1	0	5	2
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	306	14	0	0	2	1	3	9

\* Les routes à 2x2 voies ne font pas l'objet de mesures de nuit.

## 11. Annexe 2 : Méthodologie de l'observatoire des vitesses

Depuis les années 1980, l'ONISR fait réaliser par un prestataire des mesures de vitesses et des observations du comportement des usagers de la route sur un ensemble de points d'observation du réseau routier métropolitain.

Pour des raisons techniques, ce dispositif a été interrompu entre 2013 et 2015. Sur cette période des mesures de vitesses ont été réalisées par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur un échantillon de points représentatifs du panel de l'observatoire. Un nouveau marché a été engagé en 2016 après une évolution substantielle du panel de points d'observation ainsi que des modifications plus mineures intervenues dans la méthodologie.

Cette annexe présente successivement :

- la méthodologie actuellement suivie pour les mesures de vitesses,
- les évolutions apportées par rapport au dispositif en vigueur jusqu'en 2012,
- la démarche mise en œuvre sur la période 2013-2015.

Elle expose ensuite les principes retenus pour reconstituer sur la période 2009-2015 un historique de résultats exprimé selon des principes autorisant leur comparaison avec les résultats des années 2016 et postérieures.

### 11.1. Méthodologie actuelle (depuis 2016)

#### Le panel de points de mesure

Le panel comprend 215 points de mesure dont 79 points faisant également l'objet de mesures de nuit. Le tableau suivant détaille sa composition par type de réseau.

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	14
Routes à 2x2 voies	110	36	---
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	80*	50	20
Routes en traversée de petite agglomération	50	25	12
Entrées-sorties d'agglomérations moyennes	50	15	9
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	50	23	10
<b>TOTAL</b>		<b>215</b>	<b>79</b>

\* 80 km/h à compter du 1er juillet 2018, sauf pour les créneaux de dépassements des sections à 3 voies.

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

#### 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 hors agglomération de plus d'un kilomètre de tout élément singulier tel que carrefour, feux de circulation, modification de la vitesse maximale autorisée, 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 300 mètres en agglomération.

Enfin, les points ne doivent pas être situés dans une zone de régulation dynamique des vitesses, où la vitesse maximale autorisée est susceptible de varier en permanence.

Le prestataire vérifie régulièrement (une ou deux fois par an, selon le cas) le bon respect de ces exigences pour l'ensemble des points de mesure. Les points signalés comme non conformes sont remplacés au plus tôt.

### **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, donc 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.

Deux 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 (selon un découpage en trois plages horaires pour le jour et deux plages horaires pour la nuit). Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les jours et toutes les plages horaires. Le nombre total des observations « vitesse » est ainsi d'environ 95 000 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, exploitations, publication**

Les résultats sont fournis par le prestataire séparément par type de réseau et pour chacune des catégories de véhicules suivantes : véhicules de tourisme, véhicules utilitaires légers, poids lourds (2 essieux, 3 essieux, 4 essieux et plus), transports en commun (autobus et autocars), deux-roues motorisés, autres. Sont notamment disponibles point par point le nombre de véhicules observés, leur vitesse moyenne ainsi que la distribution des vitesses par tranches de 5 km/h.

Les taux de dépassement de la VMA (vitesse maximale autorisée) ou d'un seuil de vitesse supérieur sont directement calculés à partir de la distribution des vitesses et ne prennent pas en compte un éventuel abaissement de la VMA en présence d'intempéries.

Les résultats fondés sur un effectif inférieur à 200 véhicules sont jugés non significatifs et ne sont pas publiés. C'est notamment le cas :

- des 2RM (pour tous types de réseaux),
- des PL à 2 essieux sur les routes à 2 ou 3 voies et les réseaux en agglomération,
- des PL à 3 essieux sur les réseaux non autoroutiers,
- ainsi que des PL de 4 essieux et plus sur les réseaux en agglomération.

S'agissant des vitesses pratiquées la nuit, la vitesse moyenne observée par type de réseau est comparée à celle pratiquée de jour sur le même panel de points, de façon à ne pas introduire un biais de sélection.

## 11.2. Evolutions apportées par rapport au dispositif en vigueur jusqu'en 2012

La méthodologie appliquée jusqu'en 2012 était très proche de la démarche actuelle. La principale évolution a porté sur le nombre de points de mesure et leur sélection.

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 marché 2009-2012 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
Routes à 2x2 voies	110	25	---
RN à 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
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	50	23	10
<b>TOTAL</b>		<b>278</b>	<b>75</b>

Les notions de « route nationale » et « route départementale » utilisées pour la typologie des réseaux correspondaient à la situation avant les transferts de réseau routier aux départements intervenus en 2006. Cette distinction n'étant plus pertinente, les deux types de réseaux « RN à 2 ou 3 voies » et « RD à grande circulation » ont été regroupés en un type unique comprenant 50 points de mesure. Par ailleurs le nombre de points de mesure a été réduit pour les routes en traversée de petite agglomération et augmenté pour les routes à 2x2 voies.

Le panel 2012 de points de mesure des vitesses a été entièrement reconsidéré. 42 points de faible trafic (moins de 30 VT observés par vacation en 2012) ont été éliminés. Les autres points ont fait l'objet d'un état des lieux exhaustif afin de vérifier leur conformité aux exigences visant à assurer la représentativité des observations. 107 points du panel 2012 se sont ainsi avérés non conformes, principalement du fait de la modification de la VMA, de l'implantation d'un radar automatique à proximité, ou d'une modification de la géométrie de la route. Des points de remplacement ont été recherchés afin d'obtenir le nombre requis. En définitive le panel de 215 points défini début 2016 comprend 133 points communs avec le panel 2012 (soit 62 %) et 82 points nouveaux (soit 38 %).

Les autres éléments de la méthodologie n'ont connu que des modifications mineures :

- les exigences applicables aux points de mesure ont été complétées par l'absence de zone de régulation dynamique des vitesses, dispositif en développement sur les autoroutes et les voies rapides urbaines ; cette condition a conduit à éliminer plusieurs points du panel antérieur ;
- le bon respect de ces exigences est maintenant vérifié régulièrement ;
- le nombre de campagnes de mesures a été réduit de trois à deux par an ;
- les observations ne distinguent plus les 2RM immatriculés et les 2RM non immatriculés, l'immatriculation étant maintenant obligatoire pour les cyclomoteurs ;
- le taux de dépassement de la VMA, calculé par le prestataire, intégrait hors agglomération 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) ; cette pratique rendant plus délicate l'interprétation de

l'évolution dans le temps du taux de dépassement, il a été jugé préférable de l'abandonner et de ne se fonder que sur la VMA applicable hors intempéries.

### ***11.3. Démarche mise en œuvre sur la période 2013-2015***

La méthodologie suivie par le Cerema pour les mesures 2013-2015 est très proche des modalités antérieures et actuelles. 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 maximale autorisée (km/h)	Nb de points Panel 2012	Nb de points Echantillon Cerema	Taux de couverture
Autoroutes de liaison	130	42	14	33 %
Autoroutes de dégagement Routes à 2x2 voies	110	49	14	29 %
RN à 2 ou 3 voies RD à grande circulation	90	98	14	14 %
RN en agglomération < 5000 hab Entrées-sorties d'agglomérations moyennes Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	50	89	16	18 %
<b>TOTAL</b>		<b>278</b>	<b>58</b>	<b>21 %</b>

#### **Planification des mesures, durée, périodicité**

Les mesures n'ont eu lieu que de jour, et uniquement les jours ouvrés. La plage horaire était 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. Des mesures ont également été réalisées en mars-avril et en juin 2016, pour alimenter la démarche de reconstitution des historiques (voir plus loin).

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 actuelle. En revanche les mesures ont été effectuées préférentiellement par temps sec, alors que la méthodologie générale n'exclut que des conditions météorologiques extrêmes. En pratique :

- en 2014, sur les 163 sessions de mesures réalisées, seules 2 se sont déroulées sous pluie et 2 autres sans pluie mais avec chaussée mouillée ;
- en 2015, sur les 169 sessions de mesures réalisées, aucune ne s'est déroulée sous pluie et une seule s'est effectuée avec chaussée mouillée.

#### **Résultats, exploitations, publication**

Les observations étaient regroupées selon des catégories de véhicules moins détaillées que dans la méthodologie générale : véhicules légers (regroupant les véhicules de tourisme et les utilitaires légers), poids lourds (sans distinction du nombre d'essieux) et 2RM.



Du fait du nombre plus réduit de point de mesure, les résultats ont été publiés selon une typologie de réseaux fondée uniquement sur la VMA (130, 110, 90 et 50 km/h), au lieu des 8 types de réseaux considérés antérieurement. Seuls les résultats fondés sur un effectif suffisant ont été publiés.

#### **11.4. Démarche de reconstitution d'un historique 2009-2015**

Les vitesses mesurées par l'observatoire **ne prétendent pas être représentatives de manière absolue** de la circulation sur l'ensemble du réseau routier français. En revanche on considère que leur évolution dans le temps est bien représentative de l'évolution générale des comportements, autrement dit que ces observations ont **une représentativité relative**, sous la condition d'un panel de points de mesure stable dans le temps.

En effet, pour répondre à un objectif de représentativité absolue, il faut pour chaque variable observée identifier l'ensemble des caractéristiques susceptibles d'influer sur la valeur de cette variable, puis définir l'échantillon de points et de périodes de recueil de façon à ce qu'il soit représentatif de l'ensemble du réseau vis-à-vis de chacune de ces caractéristiques.

S'agissant des vitesses pratiquées, les caractéristiques susceptibles d'influence sont innombrables. On peut notamment évoquer, sans prétendre à l'exhaustivité :

- la catégorie de véhicule ;
- le type de réseau ;
- la vitesse maximale autorisée ;
- la proximité éventuelle d'un radar automatique ;
- la géométrie de l'infrastructure : profil en long (route horizontale, montée, descente, selon la pente longitudinale), tracé en plan (virages), profil en travers (largeur des voies, existence d'une bande revêtue en accotement, etc.) ;
- la nature et l'état du revêtement de chaussée ;
- le débit de véhicules, et le débit spécifique de poids lourds (qui peuvent ralentir les autres véhicules sur les réseaux rapides) ;
- les conditions météorologiques ;
- la zone géographique (existe-t-il une variabilité « culturelle » entre les différentes régions du territoire ?) ;
- le type de jour (ouvrable ou week-end, le motif des déplacements pouvant être différent) ;
- la nature du déplacement (de courte ou longue distance, trajet habituel ou non, etc.).

Pour une bonne partie de ces facteurs, notre connaissance du réseau routier n'est pas suffisamment détaillée : comment se répartit le réseau routier en fonction de la largeur des voies ? du type de revêtement de chaussée ? de son état ? etc. Et quand bien même tout ceci serait connu sur l'ensemble du territoire, viser une représentativité du panel vis-à-vis de la variabilité de tous ces facteurs imposerait un nombre de points de recueil sans commune mesure avec les moyens disponibles.

Ainsi le principe général qui fonde l'observatoire des vitesses est que ses résultats ne sont représentatifs que du panel de points et des conditions (jours, tranches horaires, etc.) dans lesquelles les mesures ont été réalisées. En revanche la stabilité du panel, son volume et la stabilité des conditions de mesure **permettent de considérer raisonnablement que la variation des vitesses pratiquées observée sur le panel de points est représentative de l'évolution générale des comportements à l'échelle du territoire**, dès lors que les points de mesure sont répartis sur le territoire, que les observations sont réparties entre les différents types de jours et que les résultats sont exprimés par type de réseau et par catégorie de véhicule.

Un léger biais potentiel subsiste du fait des conditions météorologiques. Pour des questions évidentes de planification des tournées des enquêteurs, il n'est pas possible d'imposer un recueil de données en conditions météorologiques uniformes ; seules des conditions extrêmes peuvent conduire à reporter les observations, dans les autres cas les conditions météorologiques sont simplement relevées pour une utilisation lors de l'exploitation des résultats. Deux options sont alors possibles :

- ne calculer les vitesses moyennes que sur les seuls points de l'échantillon mesurés en l'absence d'intempéries ; les sites constituant la base de comparaison seraient alors différents

d'une campagne de mesures à l'autre, ce qui remettrait en cause la stabilité du panel ; il serait en outre difficile d'apprécier la part de ce facteur dans les évolutions observées ;

- conserver le calcul des vitesses moyennes sur l'ensemble des points observés, et tenir compte de la part des observations sous intempéries lors de l'interprétation des évolutions observées ; c'est cette seconde option qui a été retenue, considérant que le nombre élevé de points de mesure et la tenue des enquêtes aux mêmes périodes de l'année permettent d'atténuer cet inconvénient.

En conclusion, les résultats de l'observatoire des vitesses sont intrinsèquement liés au panel de points de mesure qui l'alimentent. Une modification substantielle du panel, telle que celle intervenue début 2016, impose de transcrire les résultats antérieurs pour les exprimer selon des principes autorisant leur comparaison avec les résultats des années 2016 et postérieures. Les principes généraux de cette démarche sont présentés ci-après.

### **Considérations générales pour la reconstitution des historiques**

Comment mettre en relation des observations réalisées sur deux panels différents à des périodes différentes ? On pose comme hypothèse que l'écart entre ces deux observations est la somme de deux écarts indépendants : l'écart lié au changement de panel et l'écart lié au changement de période ; en d'autres termes, on fait l'hypothèse qu'une évolution temporelle observée sur un panel donné serait observée à l'identique sur un autre panel dès lors que ces panels sont tous deux considérés comme représentatifs au plan général. C'est bien l'hypothèse qui fonde notre observatoire des vitesses.

Pour reconstruire un historique suite à un changement de panel, il s'agit alors de dissocier l'écart lié au changement de panel de celui lié au changement de période, pour appliquer ensuite le premier comme correctif à l'évolution temporelle des résultats obtenus à partir de l'ancien panel. Une telle dissociation est possible si l'on dispose d'un ensemble d'observations où l'un de ces deux écarts est neutralisé :

- 1) soit des observations effectuées simultanément sur les deux panels : on obtient alors directement par comparaison l'écart lié au changement de panel ;
- 2) soit des observations effectuées à des périodes différentes sur un même sous-ensemble de points, inclus à la fois dans le premier et dans le second panel considéré : l'écart lié au changement de période observé sur ce sous-ensemble étant considéré indépendant de la composition du sous-ensemble, il s'applique également aux deux panels considérés, et l'écart lié au changement de panel est obtenu par soustraction.

La deuxième approche suppose toutefois que le sous-ensemble soit suffisamment étoffé pour être considéré comme représentatif au plan général (ce qui n'est qu'une approximation, puisque dans le cas contraire il serait inutile de recourir à des panels plus conséquents).

A ce jour seules les vitesses moyennes pratiquées de jour ont fait l'objet d'une reconstitution. La reconstitution des distributions des vitesses, qui permettent également d'estimer les taux de dépassement de la VMA, est plus délicate car elle dépend non seulement de la moyenne des observations mais aussi de leur dispersion. Cette question est encore à l'étude. Quant aux mesures de nuit (réalisées jusqu'en 2012), leur base statistique nettement plus réduite ne permet pas d'appliquer une démarche similaire.

### **Reconstitution d'un historique de vitesses moyennes 2013-2015**

Dans le prolongement de ses campagnes de mesures précédentes, le Cerema a réalisé en 2016 deux campagnes de mesures sur le même échantillon de 58 points. Nous disposons donc pour l'année 2016 d'un ensemble de mesures simultanées sur l'échantillon Cerema et sur le panel 2016, ce qui permet d'appliquer la première des deux approches évoquées plus haut.

Toutefois les résultats des mesures Cerema, du fait de leur moindre ampleur, sont exploités de façon plus agrégée :

- les points sont regroupés par VMA (4 groupes) et non en 7 types de réseau,
- les véhicules sont regroupés en trois catégories : véhicules légers (regroupant les véhicules de tourisme et les utilitaires légers), poids lourds (regroupant les trois catégories maintenant en vigueur) et deux-roues motorisés.

L'écart entre les vitesses moyennes observées sur les deux panels, en d'autres termes l'effet du changement de panel, n'est donc disponible que pour ces regroupements. Appliqué aux valeurs mesurées à l'époque, il permet de reconstituer des vitesses moyennes pour chacune des années 2013 à 2015 et pour chacun des regroupements de types de réseaux et de catégories de véhicules.

Afin de reconstituer des vitesses moyennes selon la décomposition plus détaillée des réseaux et des véhicules maintenant en usage, nous adoptons une hypothèse supplémentaire quant à la façon dont les vitesses moyennes des catégories détaillées (par exemple les VT et les VU) se distribuent autour de la vitesse moyenne de leur regroupement (dans cet exemple, les VL). Nous calculons sur les résultats des observations du panel 2016 l'écart entre les vitesses moyennes de chaque catégorie détaillée et de la catégorie de regroupement, ainsi que la proportion des véhicules de chaque catégorie détaillée. Le même calcul est réalisé sur les résultats 2012, donnant des valeurs généralement proches, Enfin nous estimons la valeur de ces écarts et proportions pour les années 2013 à 2015 en postulant que ces grandeurs évoluent de façon linéaire entre 2012 et 2016, ce qui permet d'obtenir une vitesse moyenne pour chaque type de réseau et catégorie de véhicule selon la nomenclature détaillée.

Pour l'année 2013, seuls les VT et les VU ont fait l'objet d'une reconstitution, du fait du nombre trop réduit de poids lourds mesurés lors de l'unique campagne du Cerema.

### **Reconstitution d'un historique de vitesses moyennes 2009-2012**

Nous ne disposons pas de mesures réalisées simultanément sur le panel 2012 et sur un autre panel ; la première approche évoquée plus haut n'est donc pas envisageable. En revanche l'existence de 133 points de mesure communs entre les deux panels 2012 et 2016 permet d'appliquer la seconde approche.

La démarche adoptée consiste donc à calculer sur le sous-ensemble des 133 points communs la vitesse moyenne par type de réseau et catégorie de véhicules en 2016, puis pour chacune des années à reconstituer. L'écart entre la vitesse moyenne d'une année donnée et celle de l'année 2016 est considéré comme représentatif de l'évolution temporelle du segment « type de réseau, catégorie de véhicules » considéré. Cette évolution est alors soustraite du résultat général 2016 (obtenu sur l'ensemble du panel) pour obtenir une valeur reconstituée de la vitesse moyenne de l'année en question.

Cette démarche nécessite de recourir aux résultats détaillés (par point de mesure) des observations, qui ne sont disponibles qu'à compter de l'année 2009 ; c'est pourquoi la reconstitution n'a porté que sur la période 2009-2012. En tout état de cause, il est à craindre que la pertinence des hypothèses qui sous-tendent la démarche de reconstitution se réduise au fur et à mesure que l'on remonte dans le temps.

## **12. Annexe 3 : Vitesse maximale autorisée pour les poids lourds**

### Article R413-8 du code de la route :

La vitesse des véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes ou des ensembles de véhicules dont le poids total roulant autorisé est supérieur à 3,5 tonnes, à l'exception des véhicules de transport en commun, est limitée à :

1° 90 km/h sur les autoroutes ;

2° 80 km/h sur les routes à caractère prioritaire et signalées comme telles. Toutefois, cette vitesse maximale est relevée à 90 km/h pour les véhicules dont le poids total est inférieur ou égal à 12 tonnes sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

3° 80 km/h sur les autres routes. Toutefois, cette vitesse maximale est abaissée à 60 km/h pour les véhicules articulés ou avec remorque dont le poids total est supérieur à 12 tonnes.

4° 50 km/h en agglomération. Toutefois, cette vitesse maximale est relevée à 70 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

*NB : l'article R413-9 fixe des VMA plus faibles pour les véhicules de transport de matières dangereuses.*