

# Observatoire des vitesses (France métropolitaine)

Résultats de l'année 2024

Observatoire national interministériel  
de la sécurité routière



**Rédacteurs :**

Ndoumbé SECK (ONISR), Guillaume MARTINEZ (CEREMA)

**Relectrices :**

Manuelle SALATHÉ, Helga MONDÉSIR, Figen EKER

## Sommaire

1.	Introduction.....	7
2.	Autoroutes de liaison (VMA 130 km/h).....	8
3.	Autoroutes de dégagement (VMA 110 km/h).....	12
4.	Routes à 2x2 voies (VMA 110 km/h).....	15
5.	Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80 km/h, parfois relevée à 90 km/h).....	18
6.	Routes en traversée de petite agglomération (VMA 50 km/h) .....	24
7.	Entrées-sorties d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h).....	27
8.	Artères en centre-ville d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h) .....	31
9.	Impact de la suppression du retrait de point pour les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h.....	35
	Annexe 1 : Nombre de véhicules observés .....	39
	Annexe 2 : Méthodologie de l'observatoire des vitesses.....	40
	Annexe 3 : Vitesse maximale autorisée pour les poids lourds .....	42



## Synthèse

Le suivi des vitesses constitue un enjeu majeur de prévention des accidents mortels. Selon l'Organisation mondiale de la santé, une hausse de 1 km/heure de la vitesse moyenne d'un véhicule entraîne une hausse de 4 % de l'incidence des accidents mortels et de 3 % de celle des blessures graves. En France, une **vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances intervient dans 1 accident mortel (AM) sur 3 (29%)**. Sur la période 2022-2024, elle demeure le facteur le plus présent dans les AM impliquant des jeunes adultes présumés responsables (48 %) (Bilan de la sécurité routière 2024, ONISR, 2025). Dans ce contexte, le **respect des limitations de vitesses est une composante essentielle d'une stratégie globale visant à réduire le nombre de décès et de blessés graves sur les routes**. Pour analyser ces comportements et leurs évolutions, l'ONISR réalise annuellement un observatoire dédié au suivi de la vitesse.

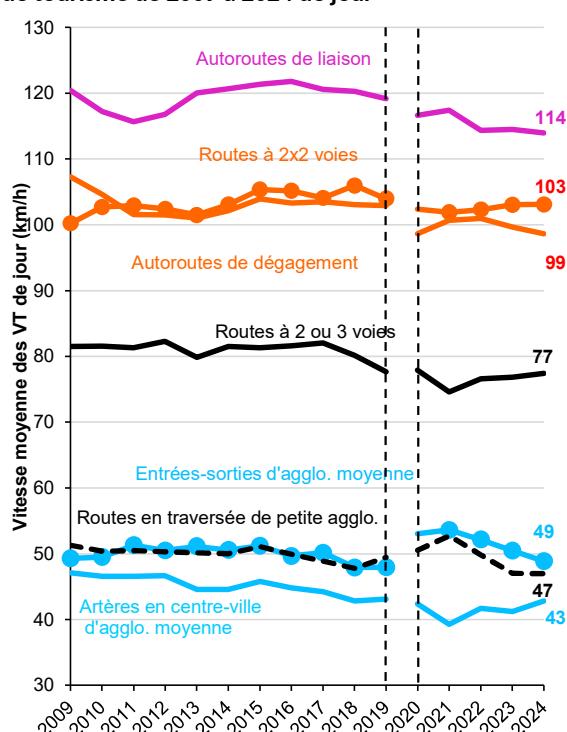
**En 2024, la moyenne des vitesses des véhicules de tourisme (VT) sur les routes s'établit à 77,0 km/h de jour, soit une légère hausse de +0,1 km/h par rapport à 2023.** Comparée à 2019, année de référence avant la pandémie, elle reste inférieure de -1,3 km/h. Ces évolutions globales masquent des disparités selon les réseaux. Par rapport à 2023, les vitesses moyennes reculent sur les autoroutes de liaison (-0,6 km/h de jour, -0,3 km/h de nuit), les autoroutes de dégagement (-1,0 km/h et -0,2 km/h) ainsi qu'en entrées et sorties d'agglomérations moyennes (-1,6 km/h, -1,0 km/h). A l'inverse, elles augmentent sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne (+1,6 km/h de jour, +2,5 km/h de nuit), les routes à 2x2 voies (+0,4 km/h de nuit) et les routes en traversées de petites agglomérations (+0,4 km/h de nuit). **Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, dont certaines ont fait l'objet d'un relèvement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 90 km/h, les vitesses pratiquées augmentent en 2024 de +0,6 km/h de jour, et de +0,7 km/h de nuit.**

De manière générale, on observe les tendances suivantes pour les VT en 2024 :

- ❖ Par rapport à 2023, les **moyennes des vitesses des VT, de jour et de nuit, baissent sur les réseaux autoroutiers et sur deux des trois réseaux concernés par une limitation à 50 km/h** ;
- ❖ Les vitesses pratiquées de nuit sont plus élevées que celles observées de jour sur l'ensemble des réseaux, avec des écarts allant de +3 à 5 km/h notamment sur les réseaux limités à 50 km/h, les routes bidirectionnelles et les autoroutes de dégagement ;
- ❖ Les vitesses pratiquées de jour sont plus élevées le week-end qu'en semaine sur l'ensemble des réseaux, mais plus basses le week-end qu'en semaine de nuit sur les réseaux limités à 50 km/h et les routes bidirectionnelles limitées à 80 km/h.

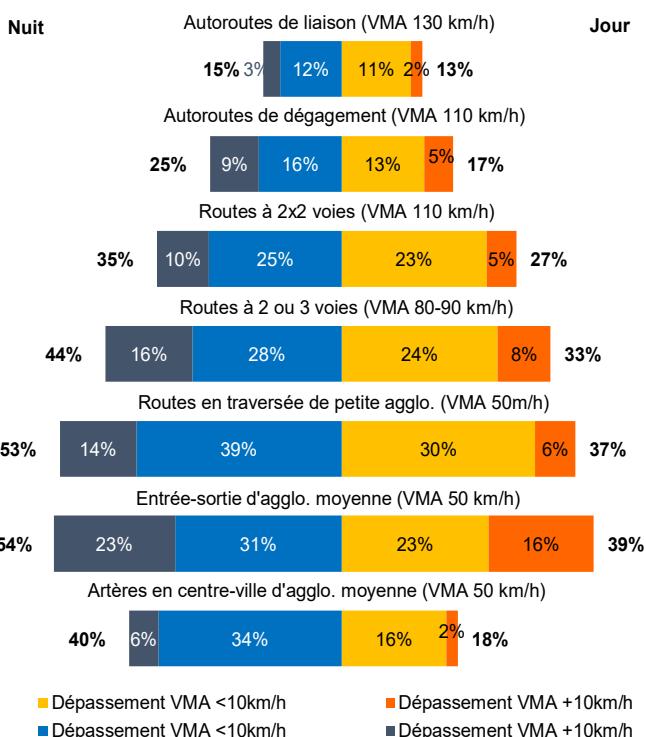
Depuis la suppression, au 1<sup>er</sup> janvier 2024, du retrait de point pour les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h, un décalage des vitesses au-delà des seuils de limitation se manifeste. Celui-ci est particulièrement notable en milieu urbain pour les VT, tandis que chez les poids lourds, la hausse est marquée en agglomération et hors agglomération. Pour ces derniers, la prise en charge éventuelle de l'amende par l'employeur semble encourager des vitesses plus élevées, alors que la perte de points restait à la charge personnelle du conducteur.

Moyennes des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme de 2009 à 2024 de jour



\* Les données des années 2021, 2022 et 2023 ont été rebasées.

Taux de dépassement de la VMA par les véhicules de tourisme en 2024 par type de réseau, de jour et de nuit



## Indicateurs clés de bons comportements en circulation 2024

**Safety Performance Indicators (SPIs) – Définition Commission Européenne**

### Taux de respect de la VMA et moyennes des vitesses pratiquées, VT

Réseau	% de respect de la VMA		Vitesse moyenne (km/h)	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Autoroutes de liaison (VMA 130 km/h)	87 %	85 %	114,0	114,7
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80-90 km/h)*	67 %	56 %	77,4	80,3
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h)	82 %	60 %	42,8	47,9

\*VMA variable selon les décisions locales, voir méthode page 18

### Taux de respect de la VMA et moyennes des vitesses pratiquées, PL

Réseau	% de respect de la VMA		Vitesse moyenne (km/h)	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Autoroutes de liaison (VMA 90 km/h)	91 %	90 %	81,8	82,9
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80 km/h)	70 %	52 %	74,0	78,2
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h)	87 %	74 %	39,6	43,1

## 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 mineures intervenues dans la méthodologie. Depuis 2020 la méthodologie de l'observatoire a changé tout comme le nombre de points de mesures, passant de 215 à 135 pour un effectif toutefois beaucoup plus important.

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. Pour l'année 2020, les résultats sont plus difficilement comparables aux années précédentes du fait du changement de méthodologie et d'une partie du panel. Ils peuvent également montrer des ruptures avec l'année 2024 du fait des périodes d'observations et des effectifs modifiés faisant suite aux restrictions sanitaires liées à la pandémie de Covid-19.

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.

**Les données des années 2021, 2022 et 2023 ont été révisées suite à la mise en œuvre d'une nouvelle méthode de prétraitement des données par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).**

La présente note expose par type de réseau routier les résultats de l'année 2024, de jour et de nuit, ainsi que l'historique des vitesses moyennes depuis l'année 2009. 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.

**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)

### A retenir

- **Réduction/augmentation des vitesses :**
  - La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme (VT) a baissé de 114,5 km/h à 114,0 km/h de jour (-0,5 km/h) et de 114,9 km/h à 114,7 km/h de nuit (-0,2 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une baisse des vitesses moyennes pratiquées par les VT de 114,8 km/h à 114,3 km/h (-0,5 km/h) entre 2023 et 2024.
  - La moyenne des vitesses des poids lourds (PL) a baissé de 84,2 km/h à 81,8 km/h de jour (-2,4 km/h) et de 85,5 km/h à 82,9 km/h de nuit (-2,6 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une baisse des vitesses moyennes pratiquées par les PL de 84,6 km/h à 82,1 km/h (-2,5 km/h) entre 2023 et 2024.
- **Variation selon le jour de la semaine :**
  - Les vitesses pratiquées sont plus élevées le week-end qu'en jours ouvrés pour tous les types de véhicules de jour comme de nuit.
  - La plus forte hausse est observée pour les VT de jour dont la vitesse pratiquée augmente de +3,3 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
- **Dépassement de la VMA :**
  - Les dépassements de VMA sont moins fréquents en 2024 qu'en 2023 pour tous types de véhicules de jour comme de nuit.
  - Il s'agit du réseau pour lequel le taux de dépassement de la VMA des VT connaît sa plus petite valeur en 2024.
- **Tendances par type de véhicule :**
  - VT : Pics de répartition entre 120 km/h et 125 km/h de jour comme de nuit. La vitesse moyenne des VT est plus élevée la nuit que le jour de 0,7 km/h.
  - PL : Pics de répartition entre 85 km/h et 90 km/h de jour comme de nuit. La vitesse moyenne des PL est plus élevée la nuit que le jour de 1,1 km/h.

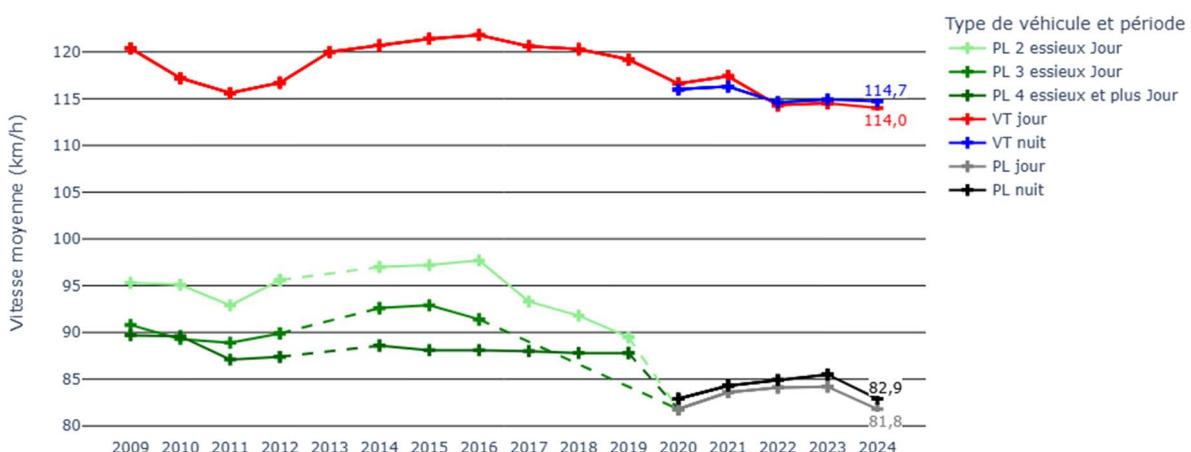
### Nombre de véhicules observés en 2024

Véhicules de tourisme		Poids lourds	
Jour	Nuit	Jour	Nuit
2 058 127	267 068	193 325	70 146

### Observations

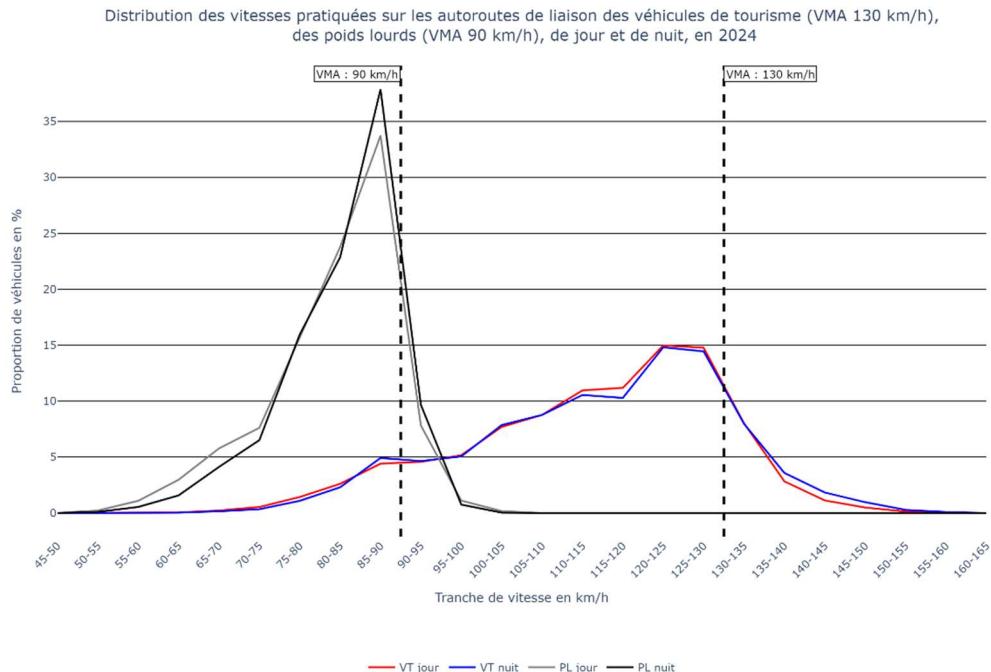
Après la légère reprise, voire la stabilisation observée en 2023, l'année 2024 marque un retour à la baisse des vitesses pratiquées sur les autoroutes de liaison. Les **véhicules de tourisme** (VT) voient leur vitesse diminuer de 114,5 km/h à 114,0 km/h de jour (-0,5 km/h) et de 114,9 km/h à 114,7 km/h de nuit (-0,2 km/h). La baisse est plus marquée pour les **poids lourds** (PL), dont la moyenne passe de 84,2 km/h à 81,8 km/h de jour (-2,4 km/h) et de 85,5 km/h à 82,9 km/h de nuit (-2,6 km/h) entre 2023 et 2024.

Evolution des vitesses moyennes sur les autoroutes de liaison (VMA 130 km/h) de jour et de nuit par type de véhicule entre 2009 et 2024



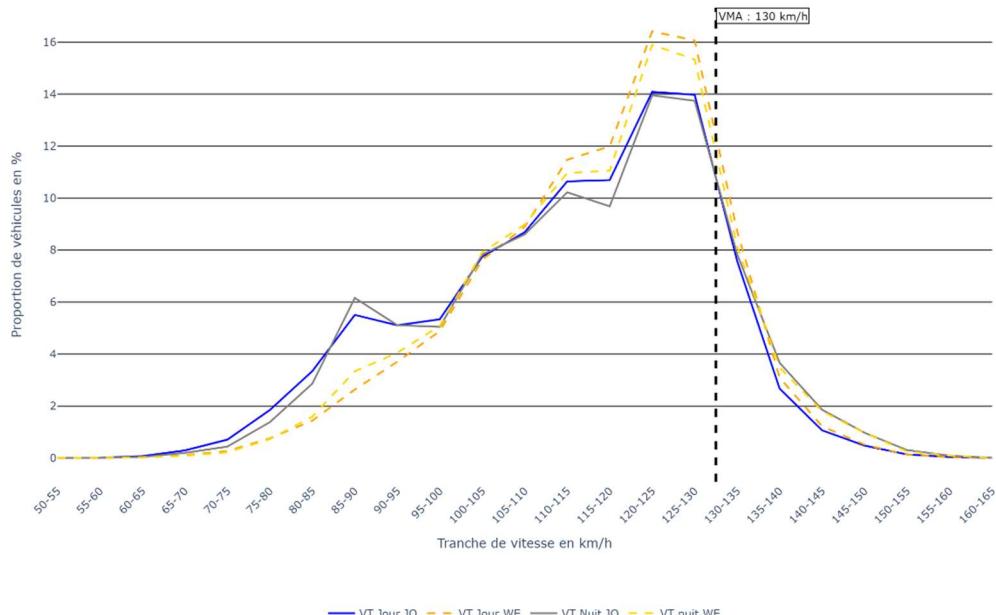
Distribution des vitesses, 2024

De jour, les VT circulent principalement entre 100 et 135 km/h, concentrant environ 76 % des vitesses enregistrées de jour. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 120-125 km/h avec environ 14 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les VT circulent principalement entre 95 et 135 km/h, concentrant environ 79 % des vitesses enregistrées de nuit. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 120-125 km/h avec environ 14 % des vitesses enregistrées de nuit. De jour, les PL circulent principalement entre 75 et 95 km/h, concentrant environ 81 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 85-90 km/h avec environ 33 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les PL circulent principalement entre 75 et 90 km/h, concentrant environ 76 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 85-90 km/h avec environ 37 % des vitesses enregistrées de nuit.

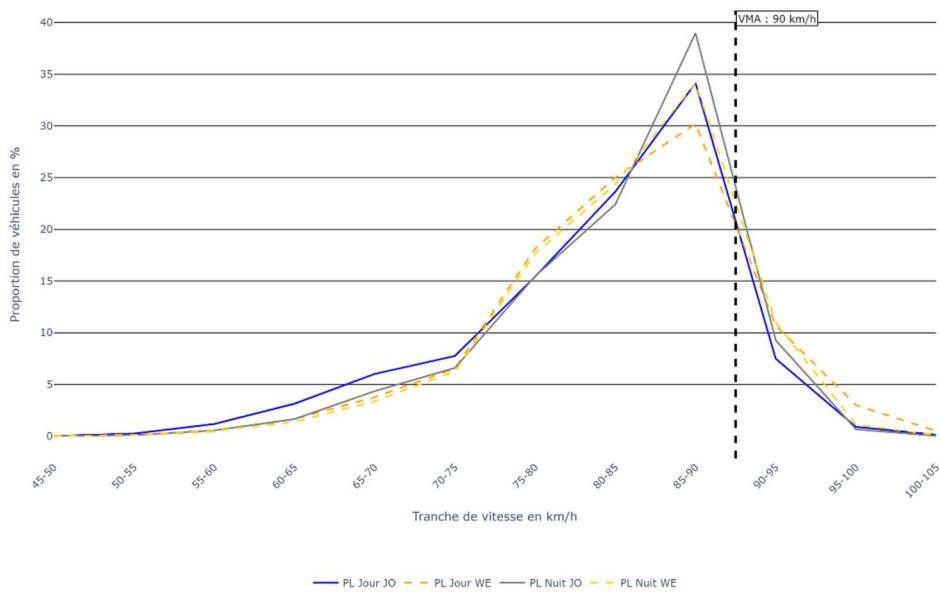
Distribution des vitesses en jours ouvrés et week-ends, 2024

Les vitesses pratiquées sont plus élevées le week-end qu'en jours ouvrés pour tous les types de véhicules, de jour comme de nuit. La hausse atteint +3,3 km/h pour les VT de jour, et + 2,1 de nuit. Pour les PL, elle s'établit à + 1,3 km/h de jour et de +0,1 km/h de nuit.

Distribution des vitesses pratiquées sur les autoroutes de liaison (VMA 130 km/h)  
des véhicules de tourisme, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024

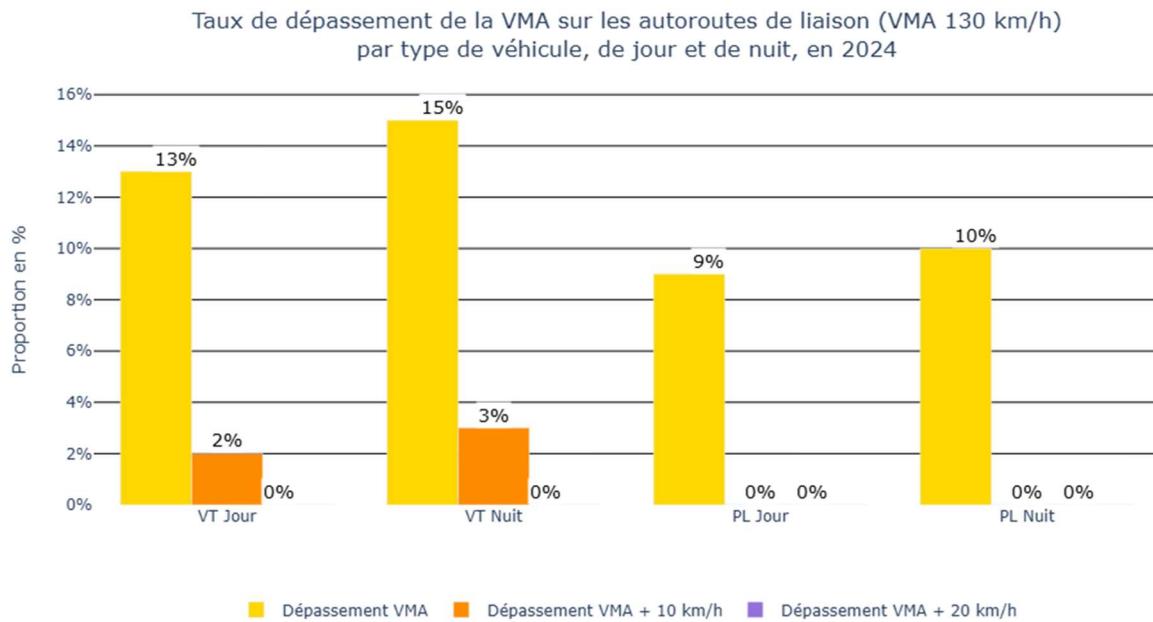


Distribution des vitesses pratiquées sur les autoroutes de liaison (VMA 90 km/h)  
des poids lourds, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2024

Les dépassements de VMA sont moins fréquents en 2024 qu'en 2023 pour l'ensemble des véhicules, de jour comme de nuit. Ce réseau enregistre la plus faible part de dépassements chez les **véhicules de tourisme** (VT). Le taux recule de -1 point pour les VT de jour comme de nuit, de -3 points pour les poids lourds (PL) de jour, et de -7 points pour les PL de nuit.



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

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

#### A retenir

- **Réduction/augmentation des vitesses :**
  - La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme (VT) a baissé de 99,6 km/h à 98,6 km/h de jour (-1,0 km/h) et de 101,9 km/h à 101,7 km/h de nuit (-0,2 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une baisse des vitesses moyennes pratiquées par les VT de 99,9 km/h à 99,2 km/h (-0,7 km/h) entre 2023 et 2024.
  - La moyenne des vitesses des poids lourds (PL) a baissé de 82,3 km/h à 80,2 km/h de jour (-2,1 km/h) et de 82,9 km/h à 80,1 km/h de nuit (-2,8 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une baisse des vitesses moyennes pratiquées par les PL de 82,3 km/h à 80,2 km/h (-2,1 km/h) entre 2023 et 2024.
- **Variation selon le jour de la semaine :**
  - Les vitesses pratiquées sont plus élevées le week-end qu'en jours ouvrés pour tous les types de véhicules de jour comme de nuit.
  - La plus forte hausse est observée pour les VT de jour dont la vitesse pratiquée augmente de +2,9 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
- **Dépassement de la VMA :**
  - Les dépassements de VMA sont moins fréquents en 2024 qu'en 2023 pour tous types de véhicules de jour comme de nuit.
- **Tendances par type de véhicule :**
  - VT : Pics de répartition entre 100 km/h et 105 km/h de jour comme de nuit. La vitesse moyenne des VT est plus élevée la nuit que le jour de 3,1 km/h.
  - PL : Pics de répartition entre 85 km/h et 90 km/h de jour comme de nuit. La vitesse moyenne des PL est plus élevée le jour que la nuit de 0,1 km/h.

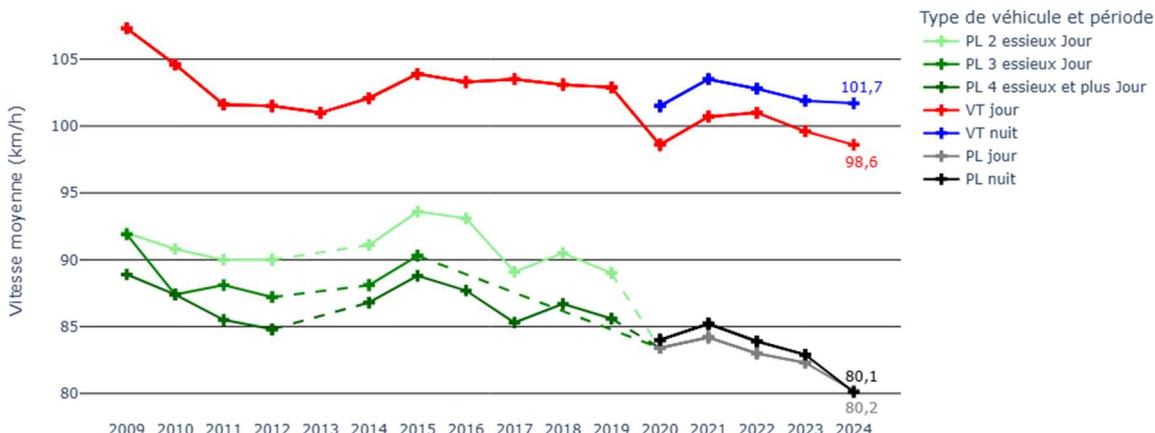
#### Nombre de véhicules observés en 2024

Véhicules de tourisme		Poids lourds	
Jour	Nuit	Jour	Nuit
1 598 205	308 336	128 772	41 799

#### Observations

Après une reprise observée en 2021 et 2022 pour les **véhicules de tourisme** (VT) de jour, les vitesses repartent à la baisse en 2023 et poursuivent leur diminution en 2024. Entre 2023 et 2024, la moyenne des vitesses des VT diminue de 99,6 km/h à 98,6 km/h de jour (-1,0 km/h) et de 101,9 km/h à 101,7 km/h de nuit (-0,2 km/h). Pour les **poids lourds** (PL), la tendance au ralentissement se poursuit également : leurs vitesses moyennes passent de 82,3 km/h à 80,2 km/h de jour (-2,1 km/h) et de 82,9 km/h à 80,1 km/h de nuit (-2,8 km/h). Ces évolutions s'inscrivent dans une tendance durable à la baisse des vitesses depuis une dizaine d'années.

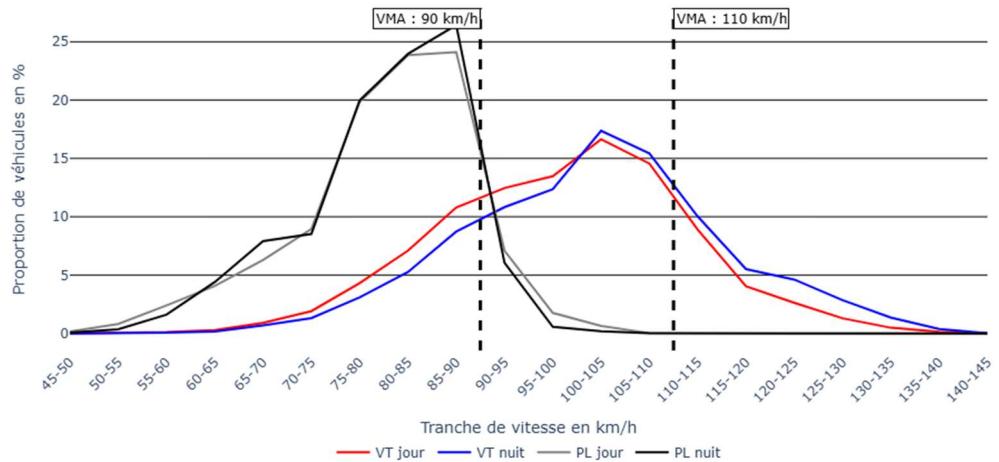
Evolution des vitesses moyennes sur les autoroutes de dégagement (VMA 110 km/h)  
de jour et de nuit par type de véhicule entre 2009 et 2024



### Distribution des vitesses VT et PL 2024

De jour, les **VT** circulent principalement entre 85 et 115 km/h, concentrant environ 76 % des vitesses enregistrées de jour. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 100-105 km/h avec environ 16 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les VT circulent principalement entre 85 et 120 km/h, concentrant environ 80 % des vitesses enregistrées de nuit. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 100-105 km/h avec environ 17 % des vitesses enregistrées de nuit. Les **PL** circulent principalement entre 70 et 90 km/h de jour comme de nuit, concentrant environ 77 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 85-90 km/h avec environ 24 % des vitesses enregistrées.

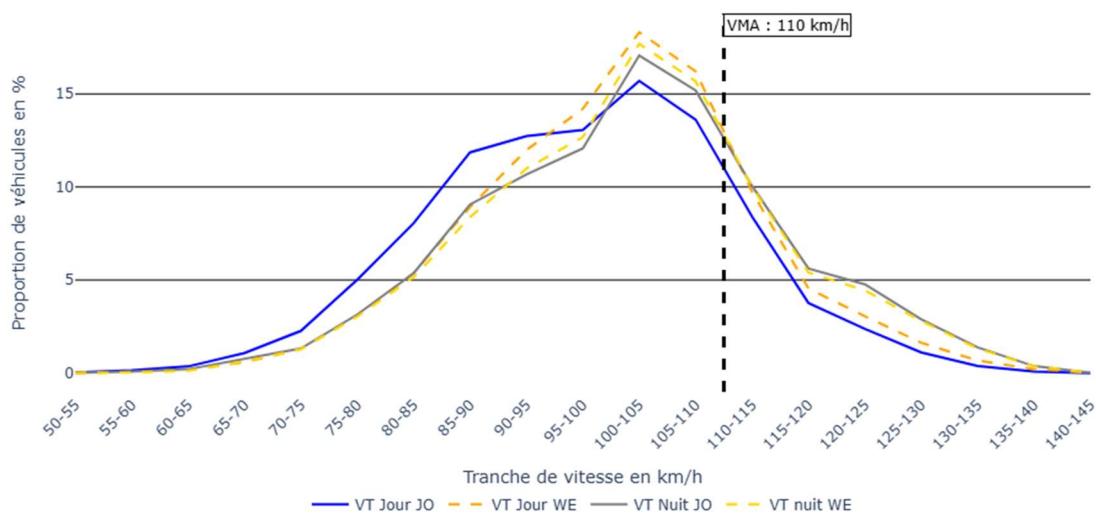
Distribution des vitesses pratiquées sur les autoroutes de dégagement des véhicules de tourisme (VMA 110 km/h), des poids lourds (VMA 90 km/h), de jour et de nuit, en 2024



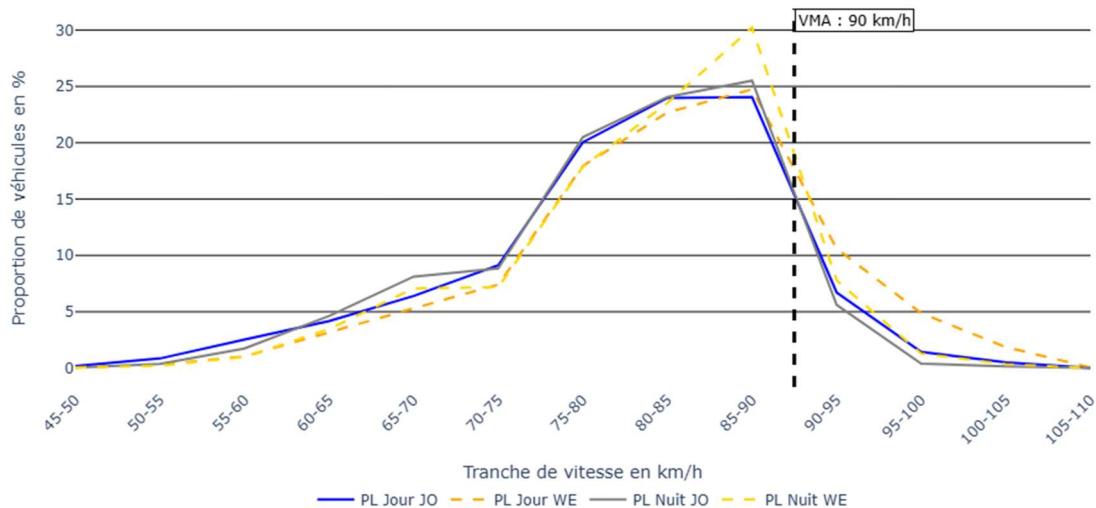
### Distribution des vitesses en jours ouvrés et week-ends. 2024

Les vitesses pratiquées sont plus élevées le week-end qu'en jours ouvrés pour tous les types de véhicules de jour comme de nuit. La plus forte hausse est observée pour les véhicules de tourisme de jour dont la vitesse pratiquée augmente de +2,9 km/h entre les jours ouvrés et le week-end. Chez les poids lourds, la hausse est de +2,4 km/h.

Distribution des vitesses pratiquées sur les autoroutes de dégagement (VMA 110 km/h) des véhicules de tourisme, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



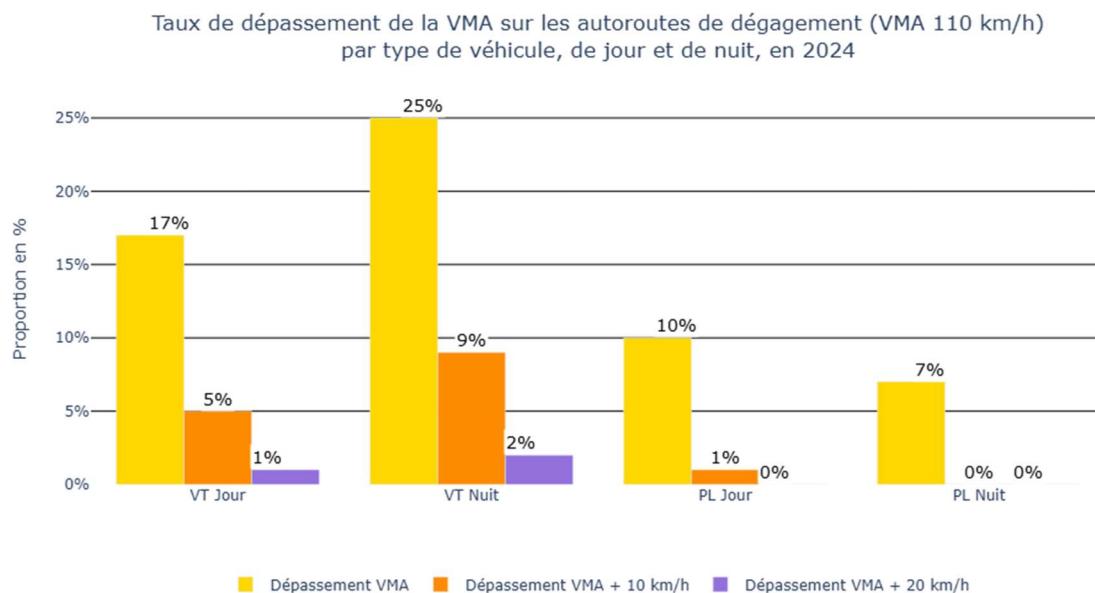
Distribution des vitesses pratiquées sur les autoroutes de dégagement (VMA 90 km/h) des poids lourds, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



VMA applicable aux poids lourds : voir Annexe 3.

**Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2024**

Les dépassements de VMA sont moins fréquents en 2024 qu'en 2023 pour tous types de véhicules de jour comme de nuit. Un conducteur de VT sur 4 dépasse la VMA de nuit, dont 9 % de plus de 10 km/h.



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

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

### A retenir

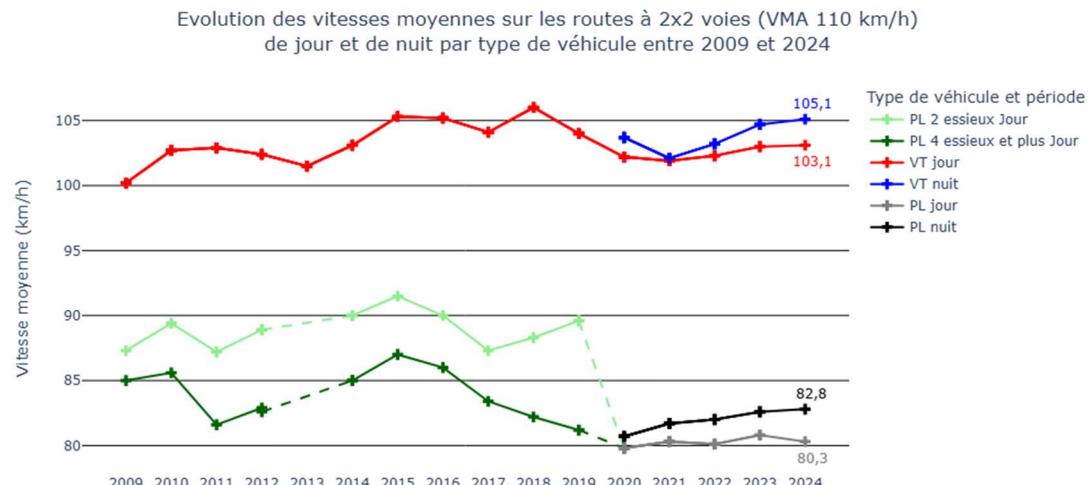
- **Augmentation des vitesses :**
  - La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme (VT) a augmenté de 103,0 km/h à 103,1 km/h de jour (+0,1 km/h) et de 104,7 km/h à 105,1 km/h de nuit (+0,4 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une vitesse moyenne pratiquées par les VT de 103,4 km/h en 2024.
  - La moyenne des vitesses des poids lourds (PL) a baissé de 80,8 km/h à 80,3 km/h de jour (-0,5 km/h) et augmenté de 82,6 km/h à 82,8 km/h de nuit (+0,2 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une baisse des vitesses moyennes pratiquées par les PL de 81,2 km/h à 81,0 km/h (-0,2 km/h) entre 2023 et 2024.
- **Variation selon le jour de la semaine :**
  - Les vitesses pratiquées sont plus élevées le week-end qu'en jours ouvrés pour tous les types de véhicules de jour comme de nuit.
  - La plus forte hausse est observée pour les PL de jour dont la vitesse pratiquée augmente de +2,7 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
- **Dépassement de la VMA :**
  - Les dépassements de VMA sont plus fréquents en 2024 qu'en 2023 pour les VT.
  - Il s'agit du réseau pour lequel le taux de dépassement de la VMA des PL connaît sa plus petite valeur en 2024.
- **Tendances par type de véhicule :**
  - VT : Pics de répartition entre 105 km/h et 110 km/h de jour comme de nuit. La vitesse moyenne des VT est plus élevée la nuit que le jour de 2,0 km/h.
  - PL : Pics de répartition entre 75 km/h et 80 km/h de jour et 85 km/h et 90 km/h de nuit. La vitesse moyenne des PL est plus élevée la nuit que le jour de 2,5 km/h.

### Nombre de véhicules observés en 2024

Véhicules de tourisme		Poids lourds	
Jour	Nuit	Jour	Nuit
1 342 099	117 544	153 042	40 570

### Observations

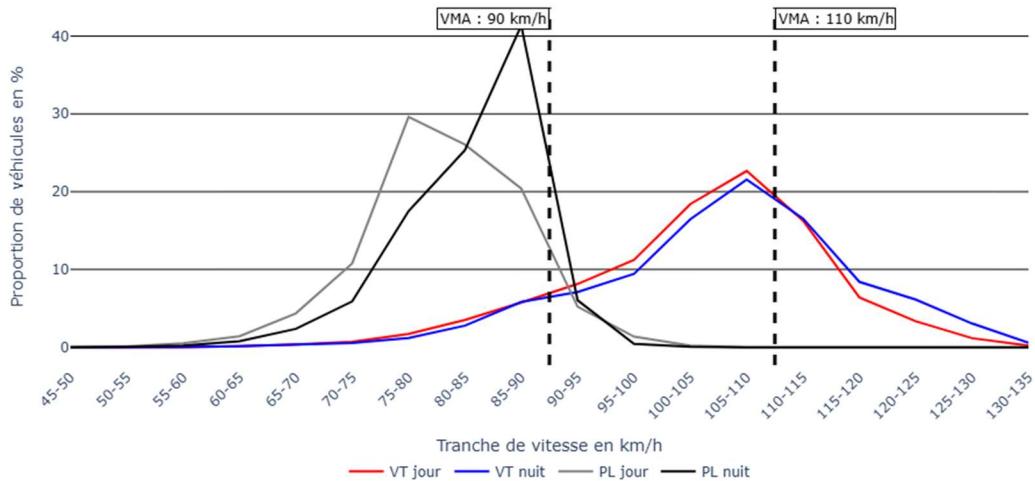
Les vitesses moyennes sur les routes à 2x2 voies continuent d'augmenter depuis 2021, à l'exception de celles des **poids lourds** (PL) de jour. En 2024, les **véhicules de tourisme** (VT) enregistrent une légère hausse, passant de 103,0 km/h à 103,1 km/h de jour (+0,1 km/h) et de 104,7 km/h à 105,1 km/h de nuit (+0,4 km/h). Pour les PL, la vitesse moyenne baisse de 80,8 km/h à 80,3 km/h de jour (-0,5 km/h), tandis qu'elle augmente légèrement de 82,6 km/h à 82,8 km/h de nuit (+0,2 km/h). Les vitesses de nuit continuent de se situer au-dessus de celles de jour.



### Distribution des vitesses VT, PL, 2024

De jour, les **VT** circulent principalement entre 90 et 115 km/h, concentrant environ 76 % des vitesses enregistrées de jour. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 105-110 km/h avec environ 22 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les VT circulent principalement entre 90 et 120 km/h, concentrant environ 79 % des vitesses enregistrées de nuit. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 105-110 km/h avec environ 21 % des vitesses enregistrées de nuit. Les **PL** circulent principalement entre 75 et 90 km/h de jour comme de nuit, concentrant environ 77 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 85-90 km/h avec environ 26 % des vitesses enregistrées.

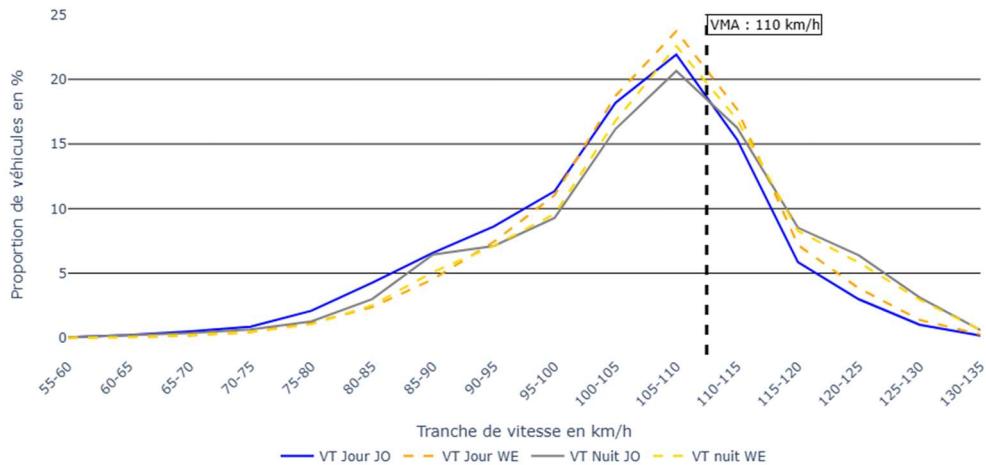
Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2x2 voies des véhicules de tourisme (VMA 110 km/h), des poids lourds (VMA 90 km/h), de jour et de nuit, en 2024



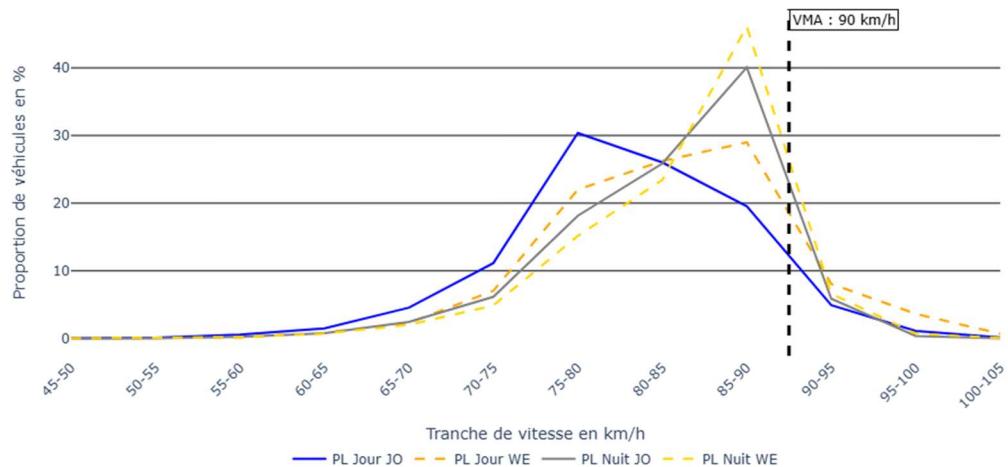
### Distribution des vitesses en jours ouvrés et week-ends, 2024

Les vitesses pratiquées sont plus élevées le week-end qu'en jours ouvrés pour tous les types de véhicules de jour comme de nuit. La plus forte hausse est observée pour les poids lourds de jour dont la vitesse pratiquée augmente de +2,7 km/h entre les jours ouvrés et le week-end. Pour les véhicules de tourisme, la hausse est de +2,2 km/h.

Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2x2 voies (VMA 110 km/h) des véhicules de tourisme, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



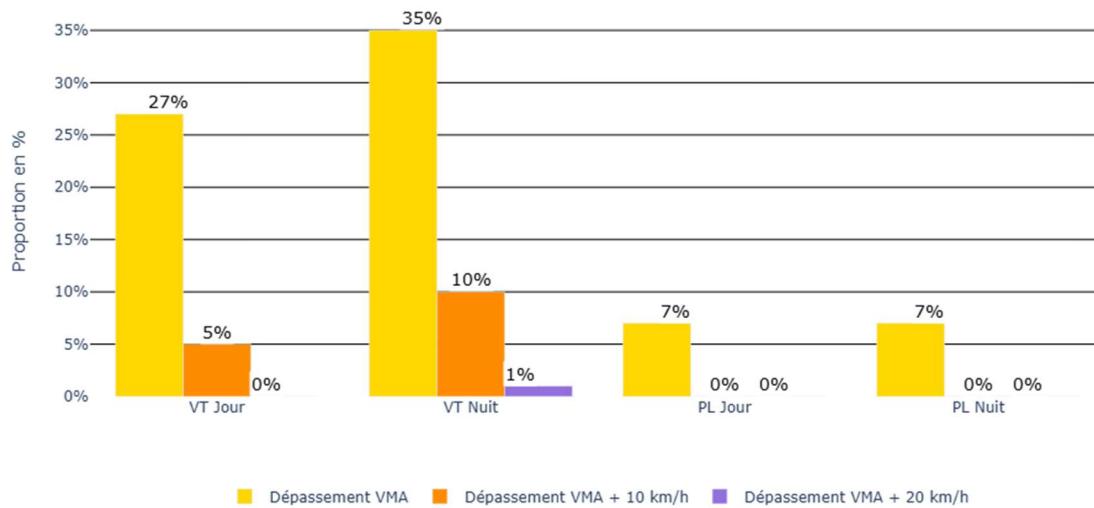
Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2x2 voies (VMA 90 km/h) des poids lourds, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



#### Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2024

Les dépassements de la VMA sont plus fréquents en 2024 qu'en 2023 pour les **véhicules de tourisme** (VT), avec une hausse de +1 point de jour et +2 points de nuit. Pour les **poids lourds** (PL), les niveaux demeurent stables par rapport à 2023. Ce réseau reste celui où le taux de dépassement de la VMA des PL est le plus faible en 2024.

Taux de dépassement de la VMA sur les routes à 2x2 voies (VMA 110 km/h) par type de véhicule, de jour et de nuit, en 2024



## 5. Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80 km/h, parfois relevée à 90 km/h)

Le 23 décembre 2019, la promulgation de la **loi d'orientation des mobilités** (loi LOM) a introduit la possibilité du retour aux 90 km/h à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 sur les routes bidirectionnelles hors agglomération pour les sections relevant de la compétence du président du conseil départemental. Entre 2020 et 2022, 48 départements ont fait le choix de relever la VMA à 90 km/h sur tout ou une partie de leur réseau. L'indicateur global des vitesses moyennes sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération est défini ci-dessous.

**Afin d'obtenir les chiffres les plus proches de la réalité**, le choix a été fait d'appliquer un poids proportionnel à la part du réseau routier relevée à 90. Le calcul prend en compte la répartition réelle du réseau entre les sections limitées à 80 et 90 km/h, afin de pondérer les résultats selon la longueur des sections à 90.

Pour exemple, la moyenne des vitesses sur l'ensemble du réseau est calculée de la façon suivante :

$$V_{\text{moy}} = \frac{L_{90}}{L_{\text{total}}} \times V_{\text{moy VMA90}} + \frac{(L_{\text{total}} - L_{90})}{L_{\text{total}}} \times V_{\text{moy VMA80}}$$

Avec  $V_{\text{moy VMA90}}$  et  $V_{\text{moy VMA80}}$  respectivement les moyennes des vitesses sur les réseaux à 90 et 80 km/h et  $L_{90}$  est la part de la longueur du réseau BD où la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h.

La moyenne des vitesses sur le réseau à 90 km/h comprend uniquement les vagues de mesure au moment desquelles les points étaient situés sur des réseaux où la VMA appliquée était de 90 km/h. Il en est de même pour la moyenne des vitesses sur le réseau à 80 km/h.

### A retenir

- **Augmentation des vitesses :**
  - La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme (VT) a augmenté de 76,8 km/h à 77,4 km/h de jour (+0,6 km/h) et de 79,6 km/h à 80,3 km/h de nuit (+0,7 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une hausse des vitesses moyennes pratiquées par les VT de 77,0 km/h à 77,7 km/h (+0,7 km/h) entre 2023 et 2024.
  - La moyenne des vitesses des poids lourds (PL) a augmenté de 73,8 km/h à 74,0 km/h de jour (+0,2 km/h) et de 77,9 km/h à 78,2 km/h de nuit (+0,3 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une augmentation des vitesses moyennes pratiquées par les PL de 74,4 km/h à 74,6 km/h (+0,2 km/h) entre 2023 et 2024.
- **Variation selon le jour de la semaine :**
  - Les vitesses pratiquées par les VT et les PL sont plus élevées en jours ouvrés que le week-end de nuit, cette tendance s'inverse le jour.
  - Les plus forts écarts entre les jours ouvrés et le week-end sont observés, de jour, pour les PL, pour les PL dont la vitesse pratiquée augmente de +1,5 km/h, et, de nuit, de -1,3 km/h.
- **Dépassement de la VMA :**
  - Les dépassements de VMA par les VT et les PL sont plus fréquents en 2024 qu'en 2023 de jour comme de nuit.
- **Tendance par type de véhicule :**
  - VT : Pics de répartition entre 75 km/h et 80 km/h de jour comme de nuit. La vitesse moyenne des VT est plus élevée la nuit que le jour de 2,9 km/h.
  - PL : Pics de répartition entre 75 km/h et 80 km/h de jour et 80 km/h et 85 km/h de nuit. La vitesse moyenne des PL est plus élevée la nuit que le jour de 3,7 km/h.

Nombre de véhicules observés en 2024

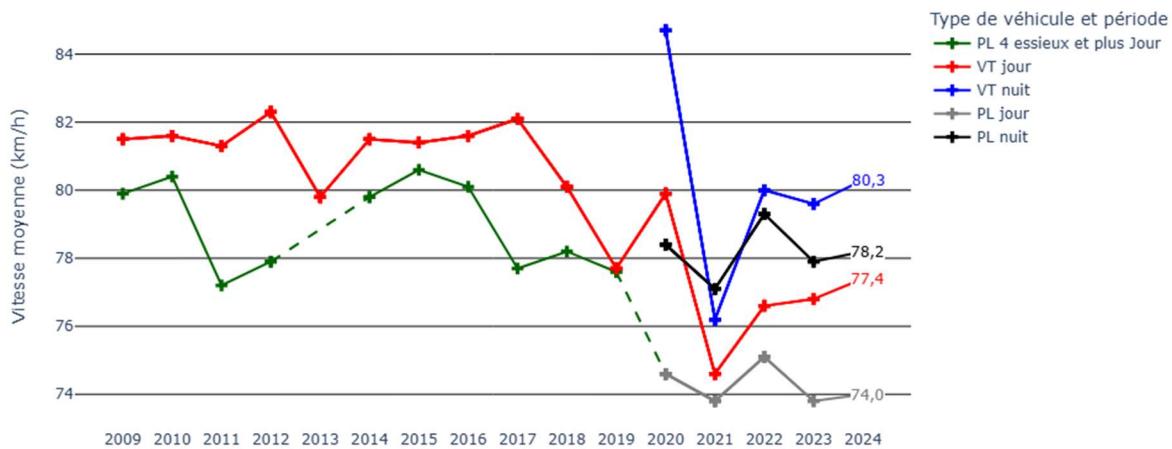
Véhicules de tourisme				Poids lourds			
VMA 80 km/h		VMA 90 km/h		VMA 80 km/h		VMA 90 km/h*	
Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
816 608	54 562	317 369	19 604	61 202	8 027	31 301	4 940

\*Pour les poids lourds, la VMA reste à 80 km/h quel que soit le réseau.

Observations

Après les baisses observées en 2023, les vitesses pratiquées repartent à la hausse en 2024 sur le réseau bidirectionnel, pour les VT (VT) comme pour les poids lourds (PL). La moyenne des vitesses des VT progresse de 76,8 km/h à 77,4 km/h de jour (+0,6 km/h) et de 79,6 km/h à 80,3 km/h de nuit (+0,7 km/h). Chez les PL, l'augmentation est plus modérée, atteignant +0,2 km/h de jour (de 73,8 à 74,0 km/h) et +0,3 km/h de nuit (de 77,9 à 78,2 km/h).

Evolution des vitesses moyennes sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80-90 km/h) de jour et de nuit par type de véhicule entre 2009 et 2024



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 « Abasissement 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>

**Vitesse moyenne des VT et PL selon la VMA appliquée (en km/h) :**

Véhicules de tourisme				Poids lourds			
VMA 80 km/h		VMA 90 km/h		VMA 80 km/h		VMA 90 km/h*	
Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
77,0	79,9	79,7	82,6	74,0	78,5	74,1	76,5

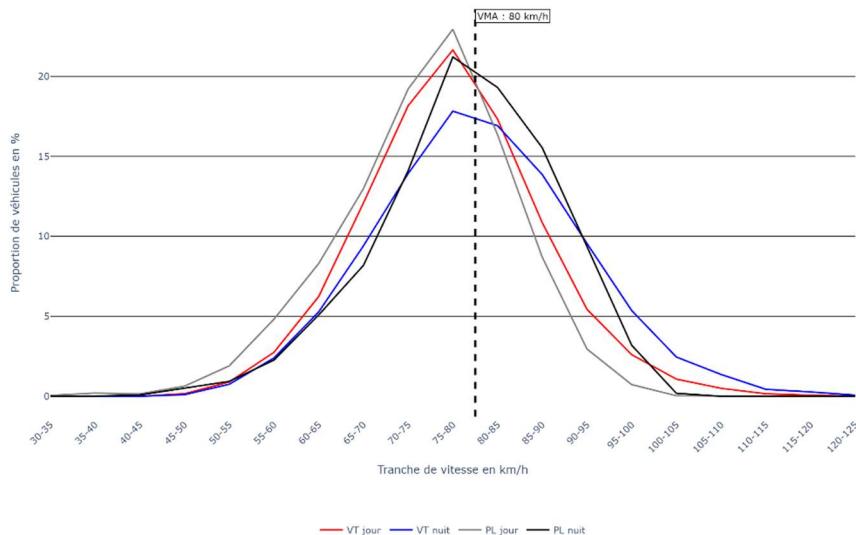
\*Pour les poids lourds, la VMA reste à 80 km/h quel que soit le réseau.

Du fait de leur vitesse réglementaire plafonnée à 80 km/h, les PL roulent à une vitesse similaire vitesse de jour sur les deux types de sections, et plus lentement sur les routes limitées à 90 km/h de nuit que sur celles à 80 km/h.

### Distribution des vitesses VT et PL, VMA VT 80km/h, 2024

De jour, les **VT** circulent principalement entre 65 et 90 km/h, concentrant environ 80 % des vitesses enregistrées de jour. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 75-80 km/h avec environ 21 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les VT circulent principalement entre 65 et 95 km/h, concentrant environ 81 % des vitesses enregistrées de nuit. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 75-80 km/h avec environ 17 % des vitesses enregistrées de nuit. De jour, les **PL** circulent principalement entre 65 et 90 km/h, concentrant environ 80 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 75-80 km/h avec environ 22 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les PL circulent principalement entre 70 et 95 km/h, concentrant environ 79 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 75-80 km/h avec environ 21 % des vitesses enregistrées de nuit.

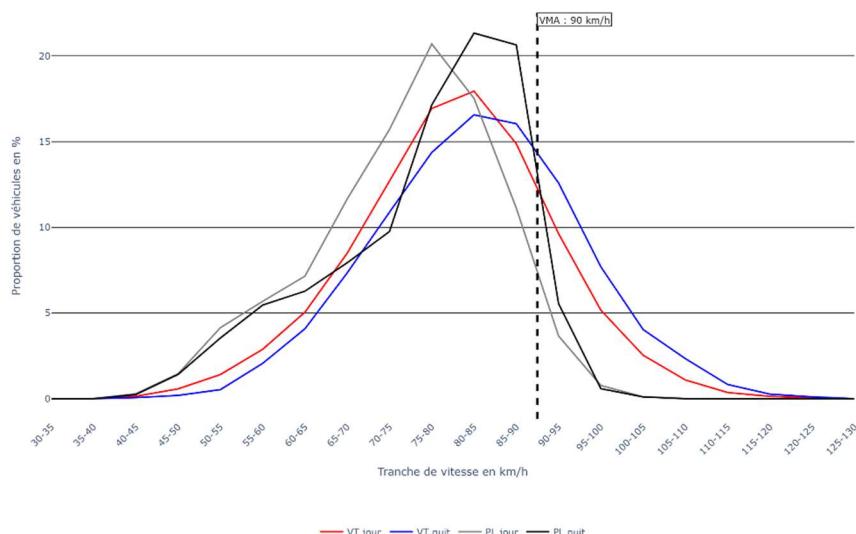
Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80 km/h) des véhicules de tourisme, des poids lourds, de jour et de nuit, en 2024



### Distribution des vitesses VT et PL, VMA VT 90km/h, 2024

De jour, les **VT** circulent principalement entre 65 et 95 km/h, concentrant environ 80 % des vitesses enregistrées de jour. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 80-85 km/h avec environ 17 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les VT circulent principalement entre 70 et 100 km/h, concentrant environ 78 % des vitesses enregistrées de nuit. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 80-85 km/h avec environ 16 % des vitesses enregistrées de nuit. Les **PL** circulent principalement entre 60 et 90 km/h de jour comme de nuit, concentrant environ 82 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 75-80 km/h avec environ 19 % des vitesses enregistrées.

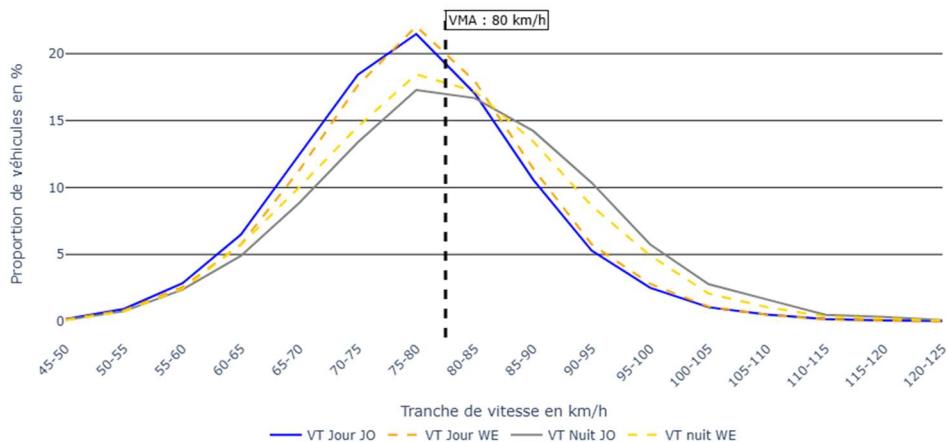
Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 90 km/h) des véhicules de tourisme, des poids lourds, de jour et de nuit, en 2024



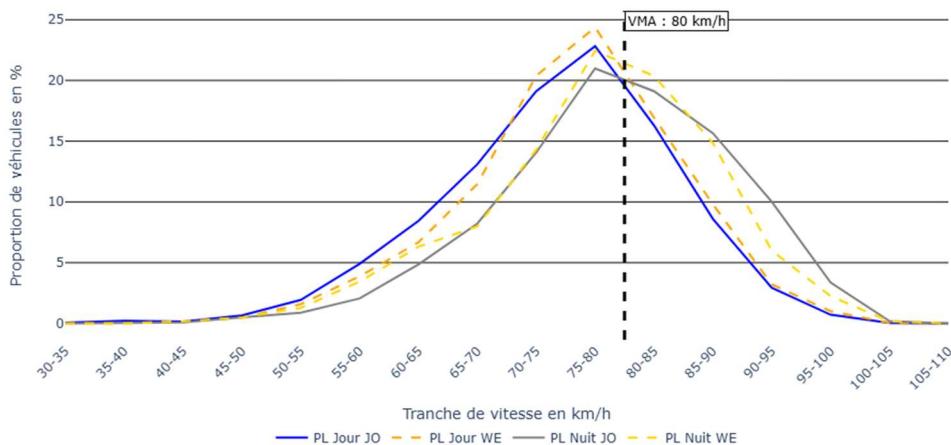
Distribution des vitesses en jours ouvrés et week-ends. VT et PL. VMA VT 80km/h. 2024

Sur le réseau limité à 80 km/h, les **véhicules de tourisme** roulent plus vite le week-end qu'en semaine en journée (+0,6 km/h), mais sont inférieures en week-end de nuit (-1,2 km/h). Les **poids lourds** suivent la même tendance, les écarts sont similaires : +1,1 km/h de jour, et -1,4 km/h de nuit.

Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80 km/h) des véhicules de tourisme, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



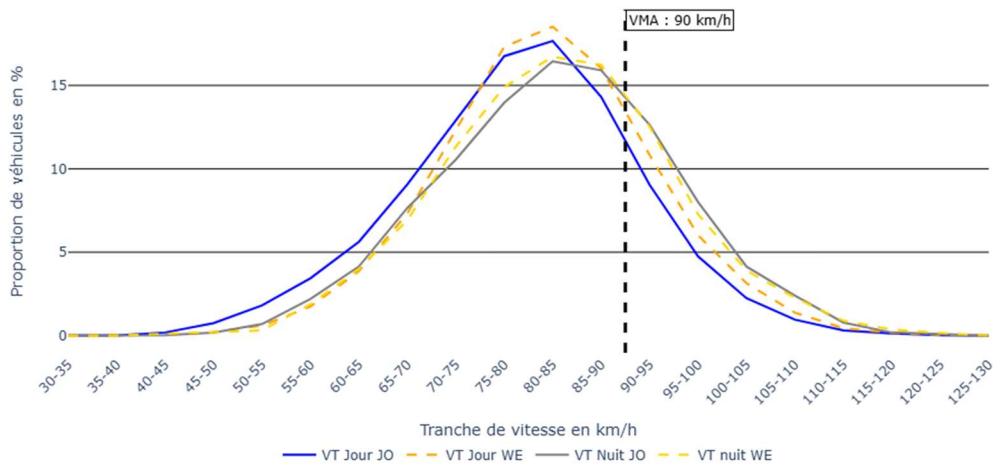
Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 80 km/h) des poids lourds, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



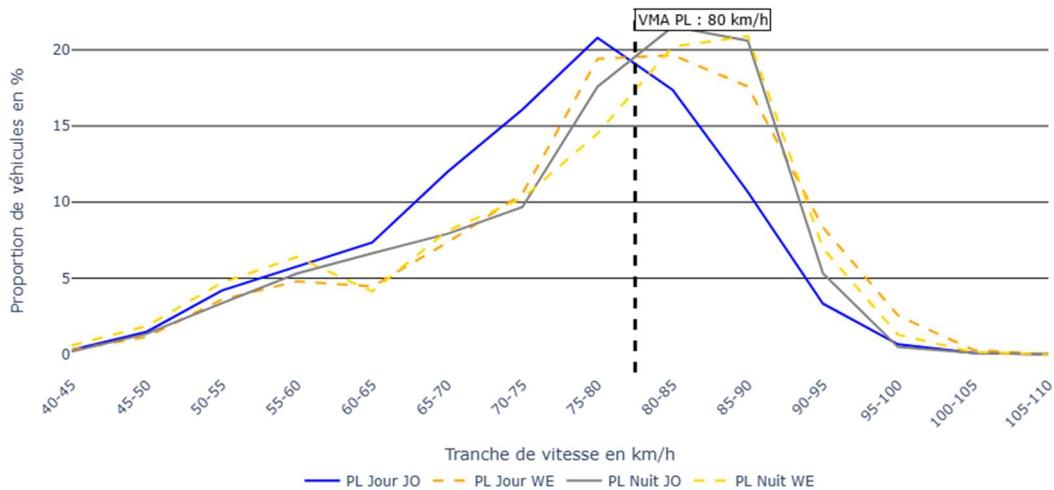
Distribution des vitesses en jours ouvrés et week-ends. VT et PL. VMA VT 90km/h. 2024

Sur les réseaux concernés par un relèvement de la VMA à 90 km/h, les vitesses pratiquées sont plus élevées le week-end qu'en jours ouvrés, pour tous les types de véhicules, de jour comme de nuit, à l'exception des **PL** de nuit, dont la vitesse diminue légèrement de -0,1 km/h. La hausse atteint +2,5 km/h de jour et +0,1 km/h de nuit. S'agissant des **PL**, la hausse s'élève à +3,6 km/h de jour.

Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 90 km/h) des véhicules de tourisme, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024

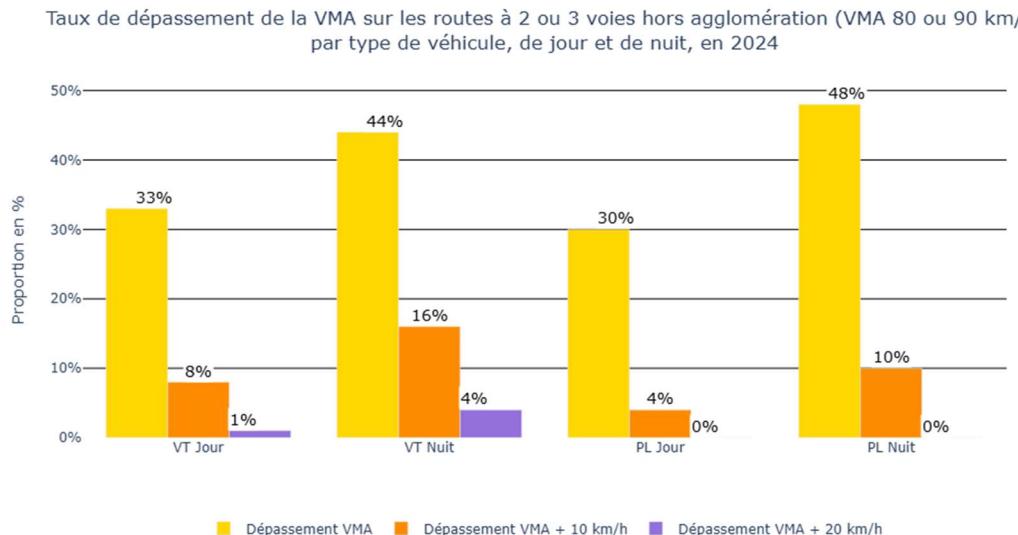


Distribution des vitesses pratiquées sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (VMA 90 km/h) des poids lourds, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2024

Les dépassements de VMA par les véhicules de tourisme et les poids lourds sont plus fréquents en 2024 qu'en 2023 de jour comme de nuit.

**Taux de dépassement de la VMA par les VT selon la VMA appliquée :**

	VMA 80 km/h		VMA 90 km/h	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit
	Taux de dépassement	38 %	50 %	19 %
Dépassement VMA + 10 km/h	10 %	20 %	4 %	8 %
Dépassement VMA + 20 km/h	2 %	5 %	1 %	1 %

Le dépassement de la VMA par les usagers automobilistes reste plus fréquent lorsque la VMA est de 80 km/h.

**Selon la VMA appliquée aux VT, part des véhicules observés dont la vitesse pratiquée se situe dans la tranche...**

	VMA 80km/h				VMA 90km/h			
	VT		PL		VT		PL*	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
80 - 90 km/h	28 %	31 %	25 %	35 %	33 %	33 %	29 %	42 %
90 - 100 km/h	8 %	15 %	4 %	13 %	15 %	20 %	4 %	6 %
100 - 110 km/h	2 %	4 %	0 %	0,2 %	4 %	6 %	0,1 %	0,1 %
110 - 120 km/h	0,2 %	1 %	0 %	0 %	0,5 %	1 %	0 %	0 %
> 120 km/h	0 %	0,1 %	0 %	0 %	0 %	0,1 %	0 %	0 %

\*Pour les poids lourds, la VMA reste à 80 km/h quel que soit le réseau.

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

### A retenir

- **Réduction des vitesses :**
  - La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme (VT) se maintient à 47,0 km/h de jour et passe de 50,3 km/h à 50,7 km/h de nuit (+0,4 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une à une vitesse moyenne pratiquée par les VT de 47,3 km/h en 2024.
  - La moyenne des vitesses des poids lourds (PL) a augmenté de 41,1 km/h à 42,8 km/h de jour (+1,7 km/h) et de 43,4 km/h à 45,2 km/h de nuit (+1,8 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une hausse des vitesses moyennes pratiquées par les PL de 41,4 km/h à 43,1 km/h (+1,7 km/h) entre 2023 et 2024.
- **Variation selon le jour de la semaine :**
  - Les vitesses pratiquées par les VT et les PL sont plus élevées en jours ouvrés que le week-end de nuit, cette tendance s'inverse le jour.
  - La plus forte baisse de vitesse pratiquée est observée pour les PL de nuit dont la vitesse pratiquée diminue de -0,9 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
  - La plus forte hausse de vitesse pratiquée est observée pour les PL de jour dont la vitesse pratiquée augmente de +4,3 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
- **Dépassement de la VMA :**
  - Les dépassements de VMA sont plus fréquents en 2024 qu'en 2023 pour tous les types de véhicules de jour comme de nuit.
- **Tendances par type de véhicule :**
  - VT : Pics de répartition entre 45 km/h et 50 km/h de jour comme de nuit. La vitesse moyenne des VT est plus élevée la nuit que le jour de 3,7 km/h.
  - PL : Pics de répartition entre 40 km/h et 45 km/h de jour et 45 km/h et 50 km/h de nuit. La vitesse moyenne des PL est plus élevée la nuit que le jour de 2,4 km/h.

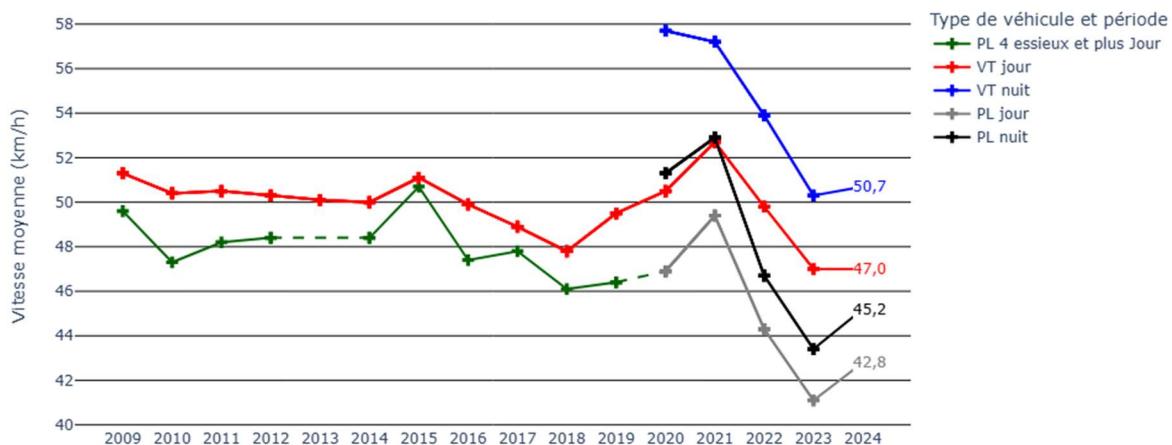
### Nombre de véhicules observés en 2024

Véhicules de tourisme		Poids lourds	
Jour	Nuit	Jour	Nuit
290 378	18 908	21 102	3 032

### Observations

Après les fortes baisses des vitesses enregistrées en 2022 et 2023, les vitesses moyennes des **véhicules de tourisme** (VT) et des **poids lourds** (PL) se stabilisent ou repartent à la hausse. La vitesse moyenne des VT se maintient à 47,0 km/h de jour et augmente de 50,3 km/h à 50,7 km/h de nuit (+0,4 km/h) entre 2023 et 2024. Pour les PL, la vitesse moyenne augmente de 41,1 km/h à 42,8 km/h de jour (+1,7 km/h) et de 43,4 km/h à 45,2 km/h de nuit (+1,8 km/h) sur la même période.

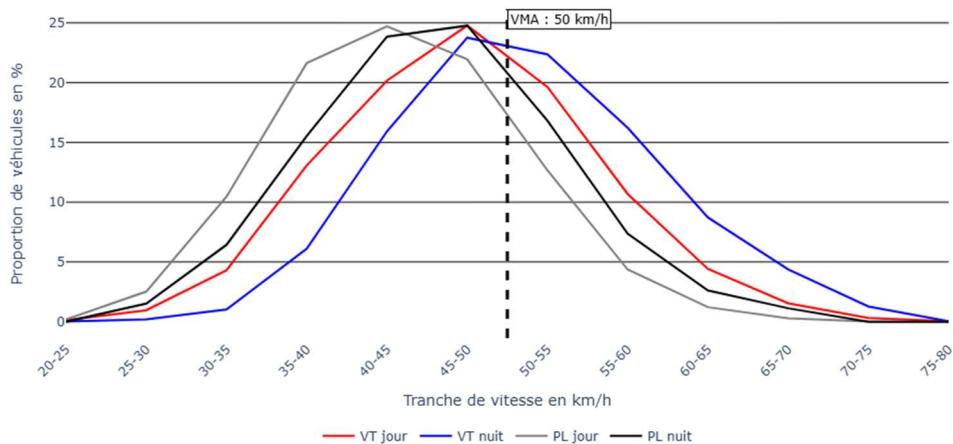
Evolution des vitesses moyennes sur les routes en traversée de petites agglomérations (VMA 50 km/h) de jour et de nuit par type de véhicule entre 2009 et 2024



### Distribution des vitesses VT et PL, 2024

De jour, les **VT** circulent principalement entre 35 et 55 km/h, concentrant environ 77 % des vitesses enregistrées de jour. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 45-50 km/h avec environ 24 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les VT circulent principalement entre 40 et 60 km/h, concentrant environ 78 % des vitesses enregistrées de nuit. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 45-50 km/h avec environ 23 % des vitesses enregistrées de nuit. Les **PL** circulent principalement entre 35 et 55 km/h de jour comme de nuit, concentrant environ 80 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 40-45 km/h avec environ 24 % des vitesses enregistrées.

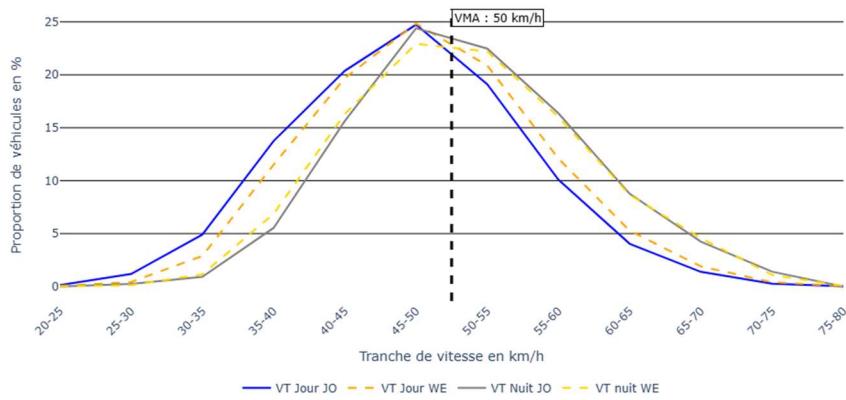
Distribution des vitesses pratiquées sur les routes en traversée de petites agglomérations (VMA 50 km/h) des véhicules de tourisme et des poids lourds, de jour et de nuit, en 2024



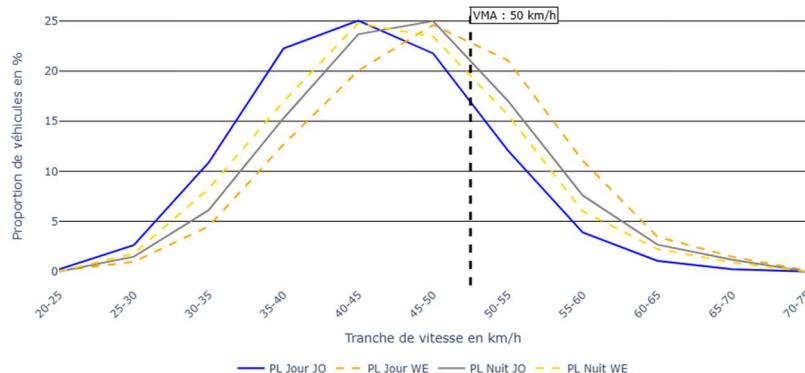
### Distribution des vitesses en jours ouvrés et week-ends, 2024

Pour les **VT** comme pour les **PL**, les vitesses sont généralement plus élevées en jours ouvrés que le week-end la nuit, tandis que la tendance s'inverse en journée, avec des vitesses plus importantes le week-end. Parmi ces évolutions, la plus forte baisse est observée chez les PL de nuit, dont la vitesse diminue de -0,9 km/h entre les jours ouvrés et le week-end, tandis que la plus forte hausse concerne les PL de jour, avec une augmentation de +4,3 km/h.

Distribution des vitesses pratiquées sur les routes en traversée de petites agglomérations (VMA 50 km/h) des véhicules de tourisme, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024

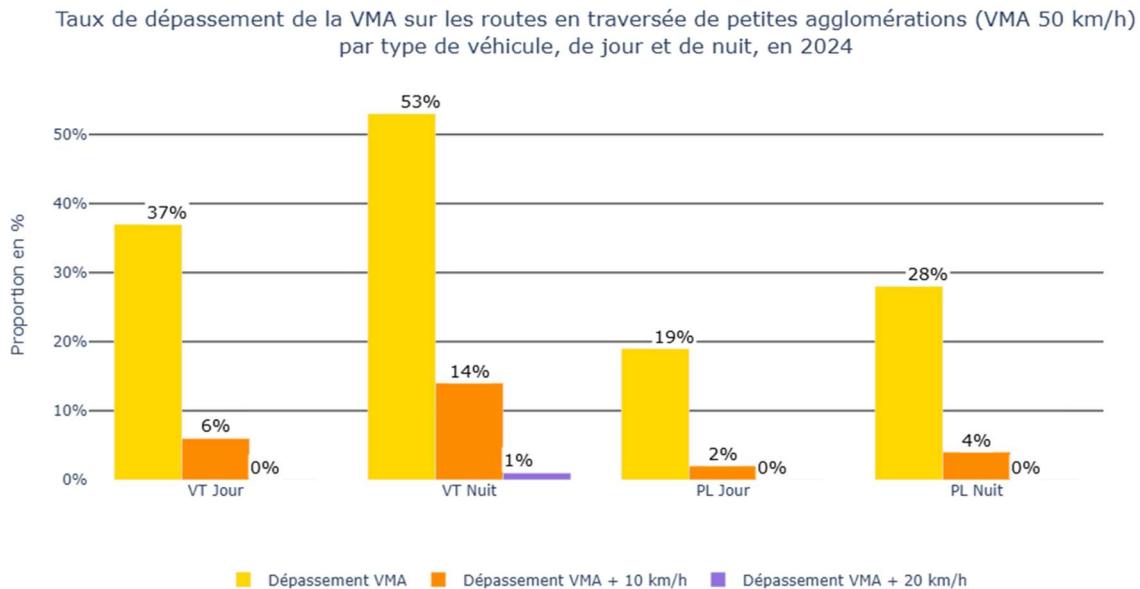


Distribution des vitesses pratiquées sur les routes en traversée de petites agglomérations (VMA 50 km/h) des poids lourds, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2024

Les dépassements de vitesses maximales autorisées (VMA) sont plus fréquents en 2024 qu'en 2023, quel que soit le type de véhicule et la période de la journée.



## 7. Entrées-sorties d'agglomération moyenne (VMA 50 km/h)

### A retenir

- **Réduction des vitesses :**
  - La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme (VT) a baissé de 50,5 km/h à 48,9 km/h de jour (-1,6 km/h) et de 53,1 km/h à 52,0 km/h de nuit (-1,1 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une baisse des vitesses moyennes pratiquées par les VT de 50,5 km/h à 48,9 km/h (-1,6 km/h) entre 2023 et 2024.
  - La moyenne des vitesses des poids lourds (PL) a baissé de 51,9 km/h à 49,4 km/h de jour (-2,5 km/h) et de 54,3 km/h à 50,3 km/h de nuit (-4,0 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une baisse des vitesses moyennes pratiquées par les PL de 51,1 km/h à 48,7 km/h (-2,4 km/h) entre 2023 et 2024.
- **Variation selon le jour de la semaine :**
  - Les vitesses pratiquées sont plus élevées en jours ouvrés que le week-end pour tous types de véhicules de jour comme de nuit, à l'exception des VT de jour.
  - La plus forte baisse de vitesse pratiquée est observée pour les PL de nuit dont la vitesse pratiquée diminue de -3,2 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
  - La seule hausse de vitesse pratiquée est observée pour les VT de jour dont la vitesse pratiquée augmente de +1,5 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
- **Dépassement de la VMA :**
  - Les taux de dépassement de la VMA par les VT sont similaires entre 2023 et 2024, de jour comme de nuit.
  - Les dépassements sont moins fréquents chez les PL en 2024 qu'en 2023 de jour comme de nuit.
  - Il s'agit du réseau pour lequel le taux de dépassement de la VMA des VT et des PL connaît leur plus haute valeur en 2024.
- **Tendances par type de véhicule :**
  - VT : Pics de répartition entre 40 km/h et 45 km/h de jour et entre 45 km/h et 50 km/h de nuit. La vitesse moyenne des VT est plus élevée la nuit que le jour de 3,2 km/h.
  - PL : Pics de répartition entre 40 km/h et 45 km/h de jour et 45 km/h et 50 km/h de nuit. La vitesse moyenne des PL est plus élevée la nuit que le jour de 0,9 km/h.

### Nombre de véhicules observés en 2024

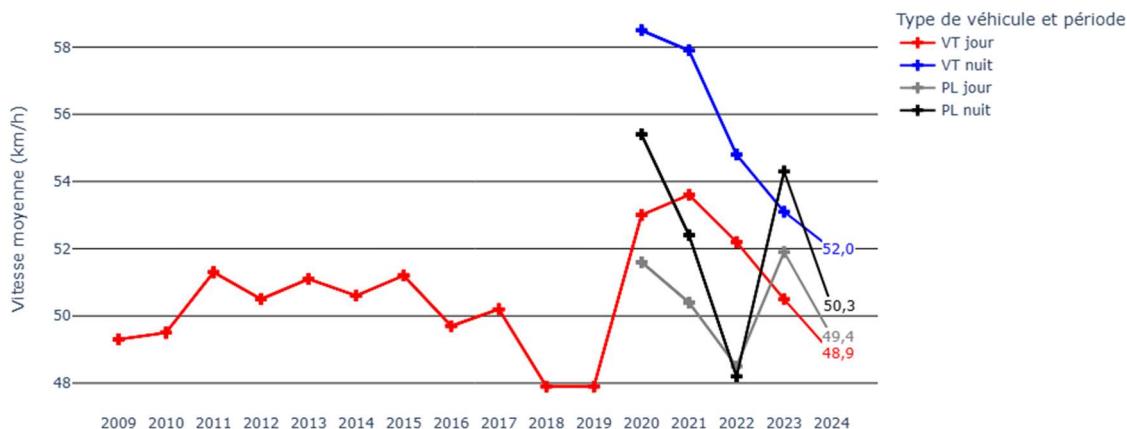
Véhicules de tourisme		Poids lourds	
Jour	Nuit	Jour	Nuit
258 858	15 125	8 431	728

### Observations

Après une baisse continue des vitesses des véhicules de tourisme depuis 2021, la tendance se poursuit en 2024, avec une nouvelle diminution de leurs vitesses moyennes : de 50,5 km/h à 48,9 km/h de jour (-1,6 km/h) et de 53,1 km/h à 52,0 km/h de nuit (-1,1 km/h) entre 2023 et 2024.

Pour les **poids lourds**, après une reprise marquée observée en 2023, les vitesses repartent à la baisse en 2024 : de 51,9 km/h à 49,4 km/h de jour (-2,5 km/h) et de 54,3 km/h à 50,3 km/h de nuit (-4,0 km/h).

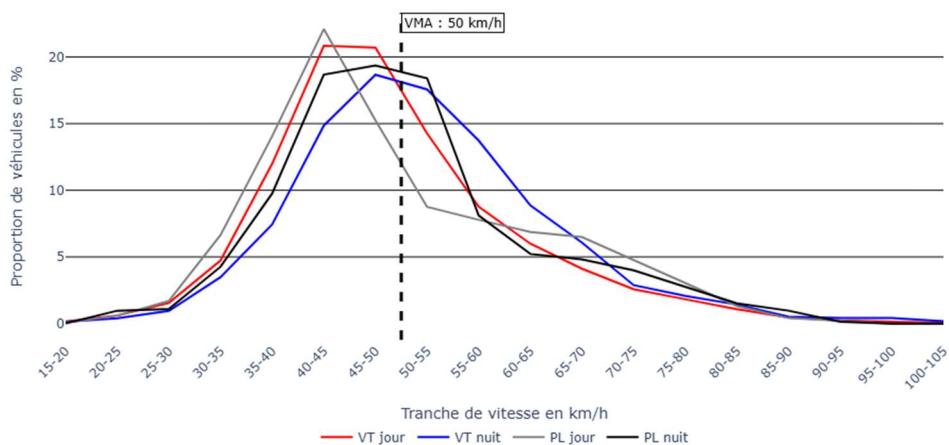
Evolution des vitesses moyennes sur les entrées et sorties d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h) de jour et de nuit par type de véhicule entre 2009 et 2024



#### Distribution des vitesses VT et PL, 2024

De jour, les VT circulent principalement entre 35 et 60 km/h, concentrant environ 76 % des vitesses enregistrées de jour. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 40-45 km/h avec environ 20 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les VT circulent principalement entre 35 et 65 km/h, concentrant environ 81 % des vitesses enregistrées de nuit. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 45-50 km/h avec environ 18 % des vitesses enregistrées de nuit. De jour, les PL circulent principalement entre 30 et 65 km/h, concentrant environ 81 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 40-45 km/h avec environ 22 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les PL circulent principalement entre 35 et 65 km/h, concentrant environ 79 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 45-50 km/h avec environ 19 % des vitesses enregistrées de nuit.

Distribution des vitesses pratiquées sur les entrée et sortie d'agglomérations moyenne (VMA 50 km/h) des véhicules de tourisme et des poids lourds, de jour et de nuit, en 2024

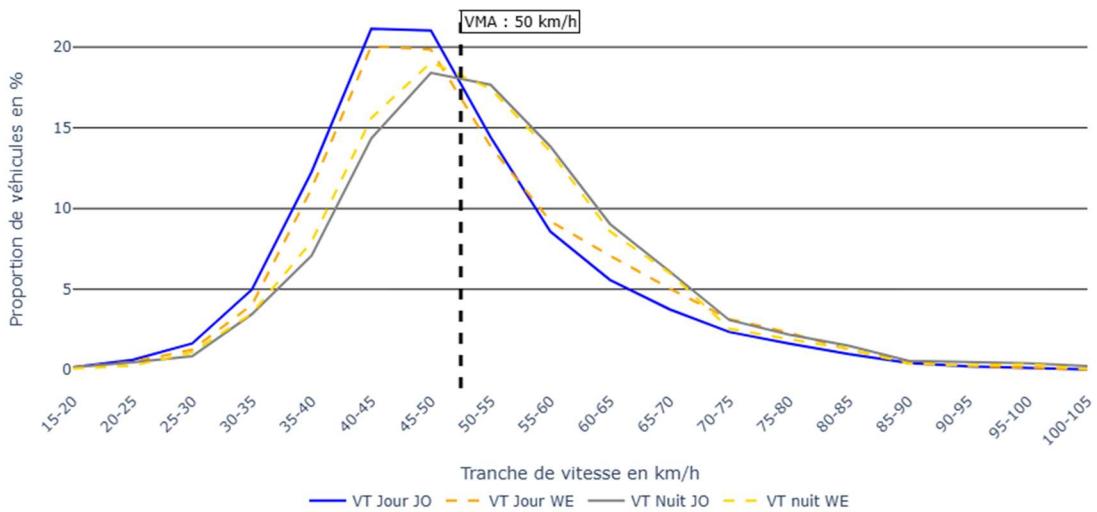


Distribution des vitesses en jours ouvrés et week-ends, 2024

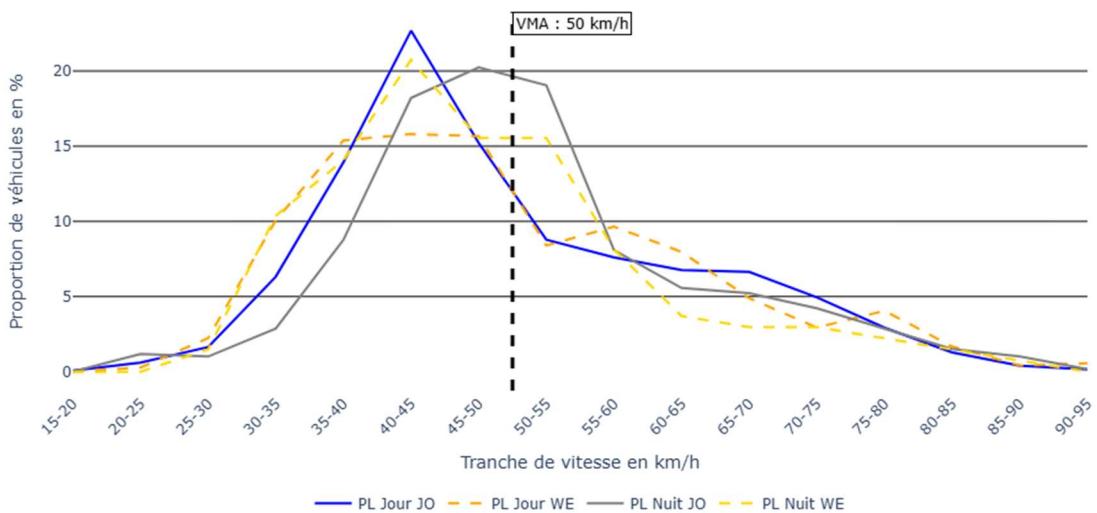
Les vitesses pratiquées sont généralement plus élevées en jours ouvrés qu'au cours du week-end, pour l'ensemble des types de véhicules de jour comme de nuit, à l'exception des **véhicules de tourisme** de jour, dont la vitesse moyenne progresse le week-end (+1,5 km/h).

La plus forte baisse est observée chez les **poids lourds** de nuit, dont la vitesse diminue de 3,2 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.

Distribution des vitesses pratiquées sur les entrées et sorties d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h) des véhicules de tourisme, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



Distribution des vitesses pratiquées sur les entrées et sorties d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h) des poids lourds, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024

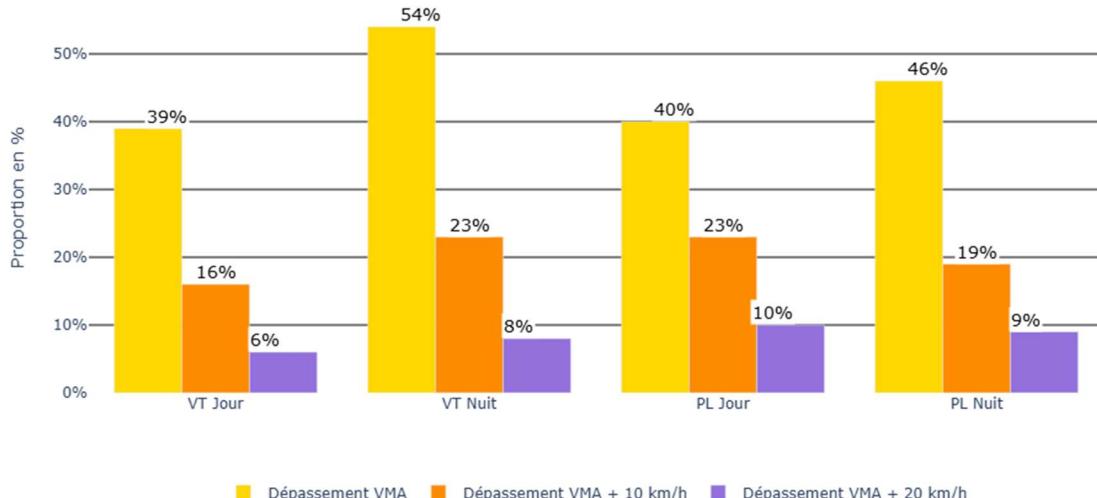


### Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2024

Les taux de dépassement de la VMA par les **véhicules de tourisme** (VT) restent stables entre 2023 et 2024, de jour que de nuit. Pour les **poids lourds** (PL), ces dépassements sont moins fréquents en 2024 qu'en 2023, quelle que soit la période de la journée.

Ce réseau demeure toutefois celui présentant les taux de dépassement de VMA les plus élevés pour les VT comme pour les PL en 2024. Ils concernent 4 conducteurs sur 10 de jour, et entre 4 à 5 conducteurs sur 10 de nuit.

Taux de dépassement de la VMA sur les entrées et sortie d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h) par type de véhicule, de jour et de nuit, en 2024



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

### A retenir

- **Augmentation/diminution des vitesses :**
  - La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme (VT) a augmenté de 41,2 km/h à 42,8 km/h de jour (+1,6 km/h) et de 45,4 km/h à 47,9 km/h de nuit (+2,5 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une hausse des vitesses moyennes pratiquées par les VT de 41,7 km/h à 43,5 km/h (+1,8 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Parmi les réseaux observés, la moyenne des vitesses pratiquées des VT connaît sa plus forte hausse par rapport à 2023.
  - La moyenne des vitesses des poids lourds (PL) a augmenté de 36,0 km/h à 39,6 km/h de jour (+3,6 km/h) et baissé de 43,5 km/h à 43,1 km/h de nuit (-0,4 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Au global pour ce type de réseau, ceci correspond à une hausse des vitesses moyennes pratiquées par les PL de 36,4 km/h à 39,9 km/h (+3,5 km/h) entre 2023 et 2024.
  - Parmi les réseaux observés, la moyenne des vitesses pratiquées des PL connaît sa plus forte hausse par rapport à 2023.
- **Variation selon le jour de la semaine :**
  - Les vitesses pratiquées par les VT et les PL sont plus élevées en jours ouvrés que le week-end de nuit, cette tendance s'inverse le jour.
  - La plus forte baisse de vitesse pratiquée est observée pour les PL de nuit dont la vitesse pratiquée diminue de -2,7 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
  - La plus forte hausse de vitesse pratiquée est observée pour les VT de jour dont la vitesse pratiquée augmente de +1,5 km/h entre les jours ouvrés et le week-end.
- **Dépassement de la VMA :**
  - Les dépassements de VMA sont plus fréquents en 2024 qu'en 2023 pour tous les types de véhicules de jour comme de nuit.
- **Tendances par type de véhicule :**
  - VT : Pics de répartition entre 40 km/h et 45 km/h de jour et entre 45 km/h et 50 km/h de nuit. La vitesse moyenne des VT est plus élevée la nuit que le jour de 5,0 km/h.
  - PL : Pics de répartition entre 35 km/h et 40 km/h de jour et 40 km/h et 45 km/h de nuit. La vitesse moyenne des PL est plus élevée la nuit que le jour de 3,5 km/h.

### Nombre de véhicules observés en 2024

Véhicules de tourisme		Poids lourds	
Jour	Nuit	Jour	Nuit
275 564	19 186	8 057	241

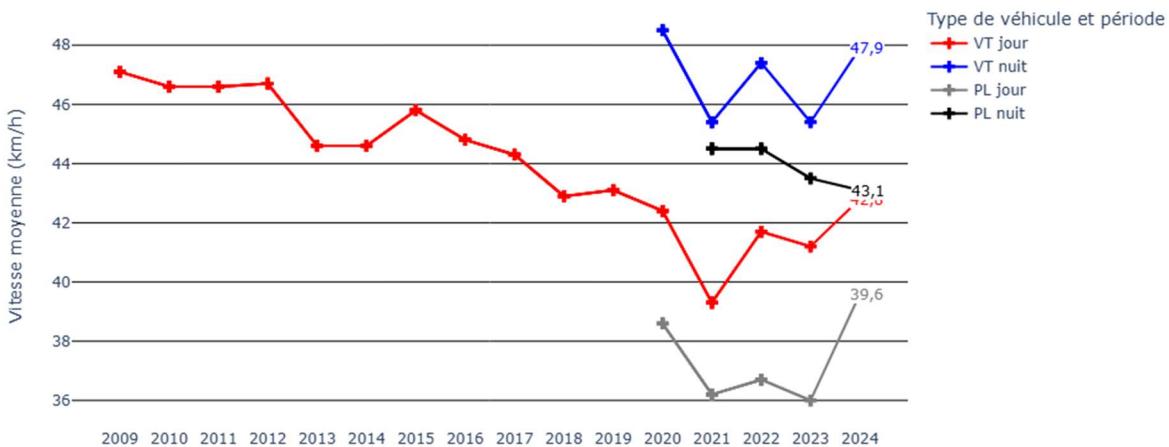
### Observations

Depuis 2021, les vitesses des **véhicules de tourisme** (VT) et des **poids lourds** (PL) évoluent de manière irrégulière, avec des phases successives de hausse et de baisse selon les années. En 2024, les vitesses repartent à la hausse pour les VT, atteignant 42,8 km/h de jour (+1,6 km/h) et 47,9 km/h de nuit (+2,5 km/h). Parmi les réseaux observés, il s'agit de la plus forte augmentation des vitesses moyennes de cette catégorie par rapport à 2023.

Les artères en centre-ville d'agglomération moyenne demeurent le réseau présentant le plus fort différentiel entre jour et nuit des vitesses moyennes des VT, soit +5,0 km/h en 2024 (contre +4,2 km/h en 2023).

Pour les PL, les vitesses augmentent également de 36,0 km/h à 39,6 km/h de jour (+3,6 km/h), mais diminuent légèrement la nuit, passant de 43,5 km/h à 43,1 km/h (-0,4 km/h).

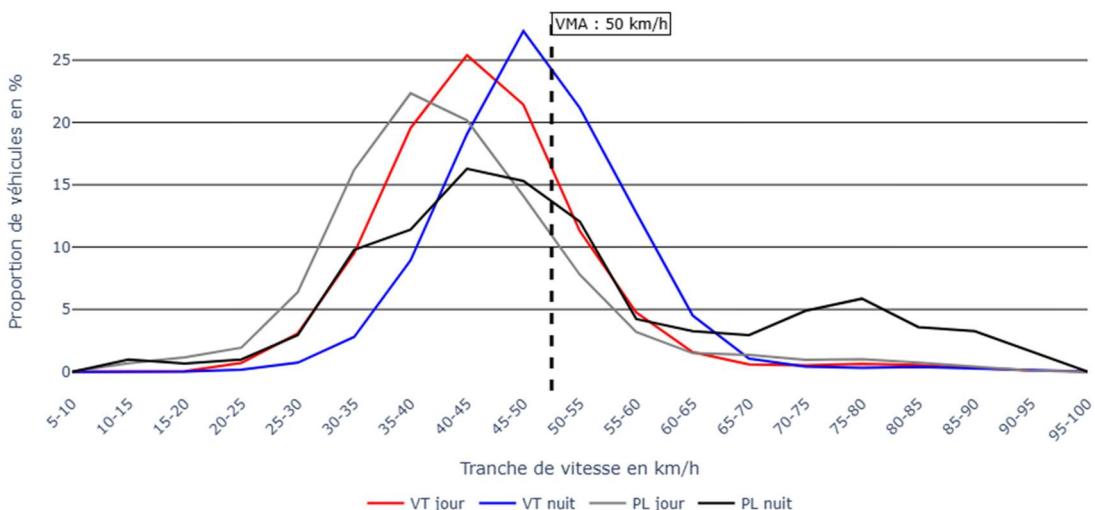
**Evolution des vitesses moyennes sur les artères en centre-ville d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h) de jour et de nuit par type de véhicule entre 2009 et 2024**



[Distribution des vitesses VT et PL, 2024](#)

De jour, les **VT** circulent principalement entre 35 et 55 km/h, concentrant environ 79 % des vitesses enregistrées de jour. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 40-45 km/h avec environ 26 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les VT circulent principalement entre 40 et 60 km/h, concentrant environ 81 % des vitesses enregistrées de nuit. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de VT est la tranche 45-50 km/h avec environ 27 % des vitesses enregistrées de nuit. De jour, les **PL** circulent principalement entre 30 et 50 km/h, concentrant environ 76 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 35-40 km/h avec environ 23 % des vitesses enregistrées de jour. De nuit, les PL circulent principalement entre 30 et 55 km/h, concentrant environ 82 % des vitesses enregistrées. La tranche de vitesse contenant la plus grande proportion de PL est la tranche 40-45 km/h avec environ 20 % des vitesses enregistrées de nuit.

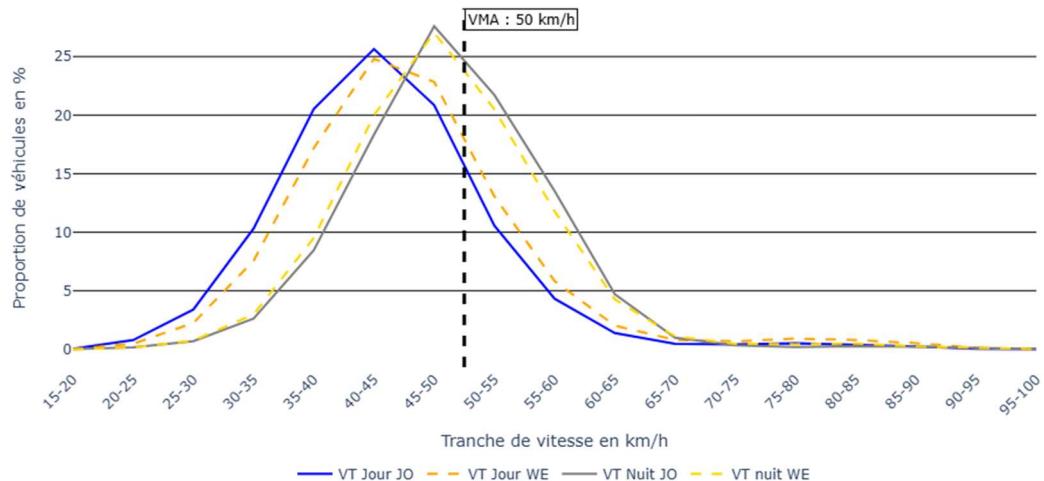
**Distribution des vitesses pratiquées sur les artères en centre-ville d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h) des véhicules de tourisme et des poids lourds, de jour et de nuit, en 2024**



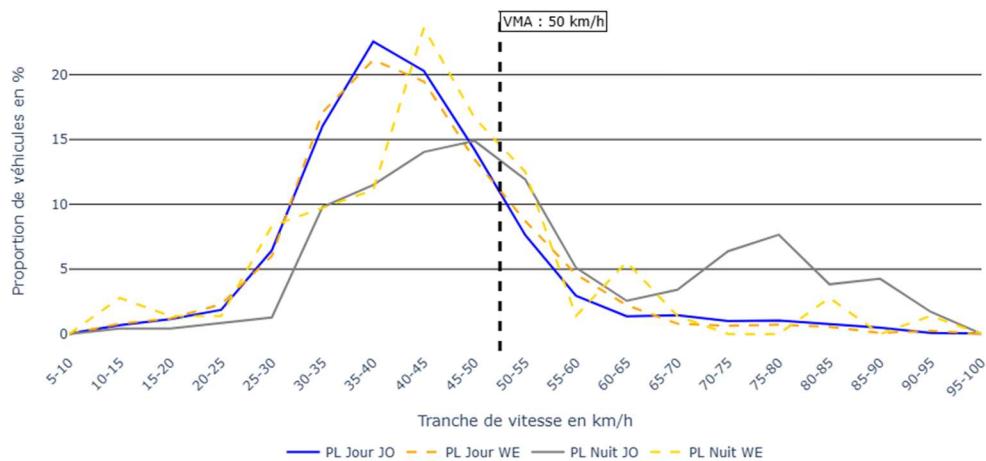
Distribution des vitesses en jours ouvrés et week-ends, 2024

De nuit, les vitesses sont généralement plus élevées en jours ouvrés qu'au cours du week-end pour les **véhicules de tourisme** (VT) comme pour les **poids lourds** (PL), tandis que cette tendance s'inverse en journée, les vitesses étant alors légèrement supérieures le week-end. La plus forte baisse est observée chez les PL de nuit (-2,7 km/h entre les jours ouvrés et le week-end), tandis que la hausse la plus marquée concerne les VT de jour (+1,5 km/h).

Distribution des vitesses pratiquées sur les artères en centre-ville d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h) des véhicules de tourisme, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024

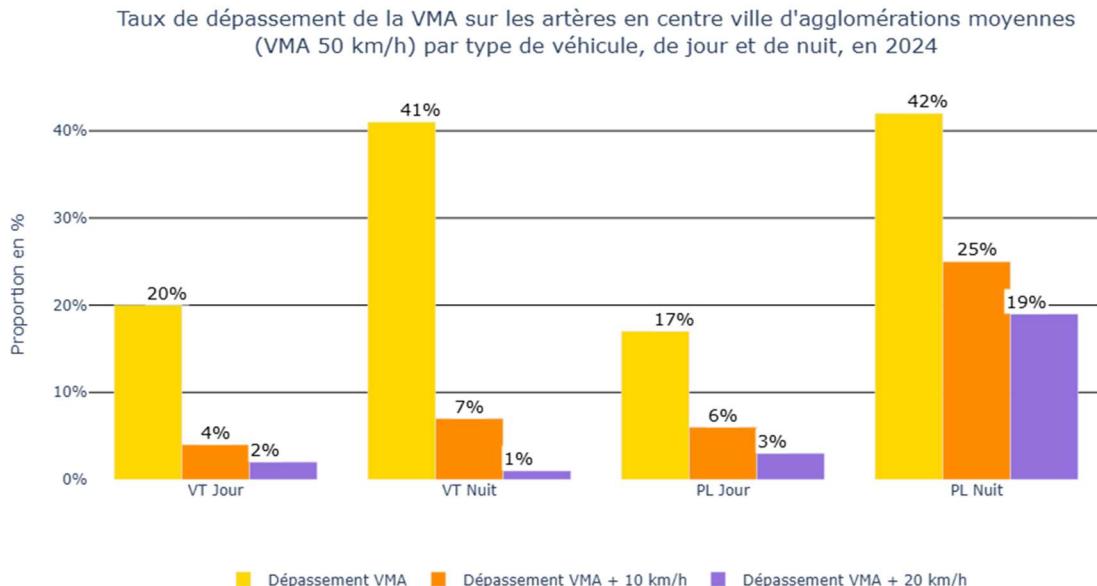


Distribution des vitesses pratiquées sur les artères en centre-ville d'agglomérations moyennes (VMA 50 km/h) des poids lourds, de jour et de nuit, par type de jour, en 2024



### Taux de dépassement des vitesses maximales autorisées (VMA) en 2024

Les dépassements de la vitesse maximale autorisée (VMA) sont plus fréquents en 2024 qu'en 2023, pour tous les types de véhicules, de jour comme de nuit. Chez les **véhicules de tourisme**, ils concernent un conducteur sur cinq de jour (20 %, contre 15 % en 2023) et quatre sur dix de nuit (41 %, contre 31 % en 2023). Pour les **poids lourds**, les dépassements ont fortement augmenté : ils sont été multipliés par quatre de jour, atteignant 17 % (contre 4 % en 2023), et doublé de nuit, pour atteindre 42 % (contre 20 % en 2023), dont 19 % concernent des excès supérieurs à +20 km/h au-delà de la VMA.



## 9. Impact de la suppression du retrait de point pour les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h

Depuis le 1er janvier 2024, les **excès de vitesse inférieurs à 5 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée (VMA)** ne donnent plus lieu à **un retrait de point sur le permis de conduire**.

Cette mesure découle du **Comité interministériel de la sécurité routière** (CISR) du 17 juillet 2023, qui a adopté 38 mesures dans le cadre du plan « Circuler en sécurité et sérénité sur les routes de France ». Elle s'inscrit dans l'Axe 5 : « Lutter contre les comportements les plus dangereux », et correspond à la mesure n°25 visant à assouplir les sanctions administratives pour les petits excès de vitesse.

Cette disposition modifie l'article R.413-14 du Code de la route, et s'applique en agglomération comme hors agglomération. Les petits excès de vitesse restent néanmoins verballement sanctionnés par une amende forfaitaire.

L'analyse vise à détecter d'éventuelles évolutions des comportements de conduite autour de la VMA avant et après l'entrée en vigueur de cette mesure. Pour cela, les distributions de vitesses observées lors des vagues 1-2023 et 1-2024 ont été comparées pour l'ensemble des réseaux et pour les deux catégories de véhicules : véhicules de tourisme (VT) et poids lourds (PL). Cette comparaison s'appuie sur :

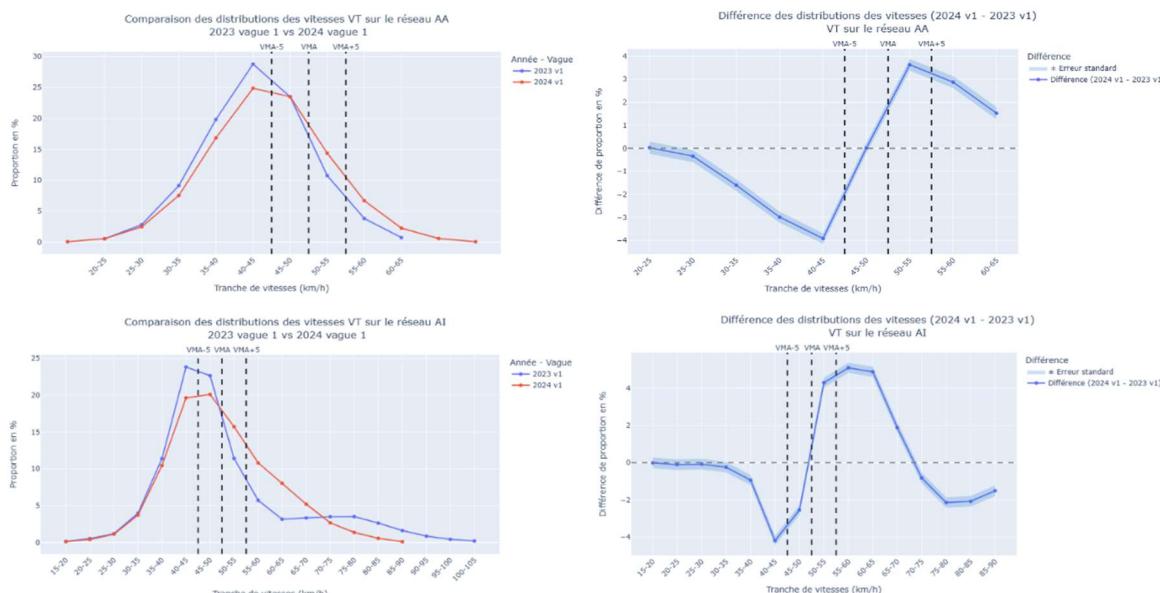
- ❖ La répartition des véhicules selon leur vitesse autour de la limite autorisée, en tranches de 5 km/h ;
- ❖ La différence entre les distributions 2024 et 2023, exprimée en points de pourcentage ;
- ❖ L'intervalle de confiance associé à chaque différence, permettant d'identifier les évolutions significatives.

### Méthodologie

L'analyse repose sur la comparaison des distributions de vitesses observées en vague 1-2023 et vague 1-2024, pour chaque réseau et type de véhicule. Les vitesses sont regroupées en tranches de 5 km/h, ce qui permet d'examiner la répartition des véhicules autour de la VMA et d'identifier d'éventuels reports vers les tranches supérieures. Pour chaque tranche, la proportion de véhicules est comparée entre les deux années, et un intervalle de confiance à 95 % est calculé pour évaluer la significativité des évolutions observées. Les résultats sont présentés sous forme de courbes de différence 2024-2023, accompagnées de leur intervalle de confiance et des repères situés à VMA-5, VMA et VMA+5 km/h.

### Sur les réseaux en agglomération, VT, PL

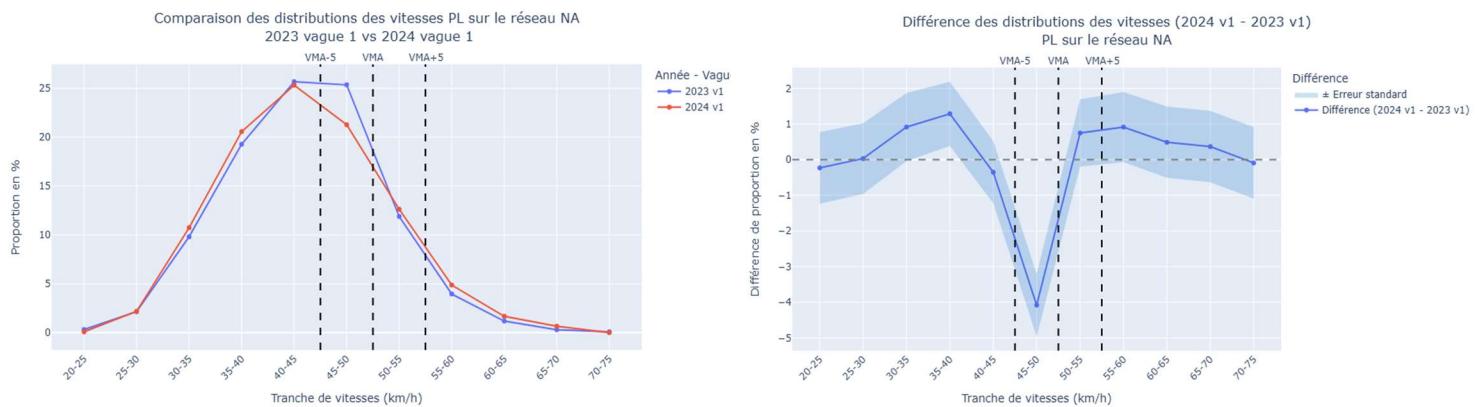
En agglomération, un report des distributions des vitesses pratiquées se manifeste entre 2023 et 2024. Sur les **artères en centre-ville d'agglomération moyenne (AA)** et les **voies d'entrée et de sortie d'agglomération (AI)**, les distributions de vitesses révèlent un report significatif vers les tranches situées au-dessus de la VMA. La part de véhicules circulant entre 50 et 55 km/h augmente de +3,6 points sur AA [IC 95 % : +3,46 ; +3,80] et de +4,3 points sur AI [IC 95 % : +4,11 ; +4,49], tandis que les tranches situées entre 55 et 60 km/h progressent également de manière significative. Dans le même temps, les vitesses sous la VMA diminuent sur les deux réseaux : la tranche 45-50 km/h recule légèrement mais significativement sur AA, et plus fortement sur AI. **Cette redistribution traduit un glissement d'une partie des effectifs depuis les vitesses inférieures vers les vitesses situées juste au-dessus de la limite autorisée.**



A l'inverse, sur les **routes en traversée de petites agglomérations (NA)**, aucun report vers les vitesses supérieures n'y est observé.

Chez les **poids lourds (PL)**, les hausses observées dans les tranches situées sous et au-dessus de la VMA évoluent dans des proportions comparables sur les **artères en centre-ville d'agglomération moyenne** et **les voies d'entrée et de sortie d'agglomération**, ce qui exclut l'hypothèse d'un report des vitesses sur ces réseaux. Ainsi, les vitesses augmentent de part et d'autre de la VMA, sans glissement vers des vitesses plus élevées.

En revanche, un report apparaît sur les **routes en traversées de petites agglomérations (NA)**. La part des PL circulant juste sous la VMA recule nettement : la tranche 45-50 km/h diminue de -4,1 points [IC95 % : -4,9 ; -3,3], tandis que la tranche juste au-dessus 50-55 km/h augmente de +0,8 point [IC95 % : +0,1 ; +1,4]. Les vitesses plus hautes (55-60 km/h) progressent également légèrement (+0,9 point).



### Sur les réseaux hors agglomération, VT, PL

Hors agglomération, un report des distributions des vitesses pratiquées entre 2023 et 2024 est également observé. Sur les **routes bidirectionnelles limitées à 80 km/h (BD\_80)**, un report significatif vers les vitesses situées au-dessus de la VMA est observé. La part de véhicules circulant dans la tranche 80-85 km/h augmente de +2,1 points [IC 95 % : +1,94 ; +2,15], tandis que la tranche 75-80 km/h progresse également de +0,4 point [IC 95 % : +0,25 ; +0,48]. Ces évolutions traduisent un glissement des vitesses vers les tranches supérieures.



Sur les **routes à 2x2 voies (NX)**, les vitesses inférieures à la VMA se contractent légèrement alors que, parallèlement, les vitesses supérieures s'accroissent, caractérisant un comportement de conduite qui tend vers des vitesses plus élevées. La part de véhicules circulant dans la tranche 110-115 km/h progresse de +1,5 point [IC 95 % : +1,44 ; +1,62] ; celle de 115-120 km/h, de +1,9 point [IC 95 % : +1,83 ; +1,96].

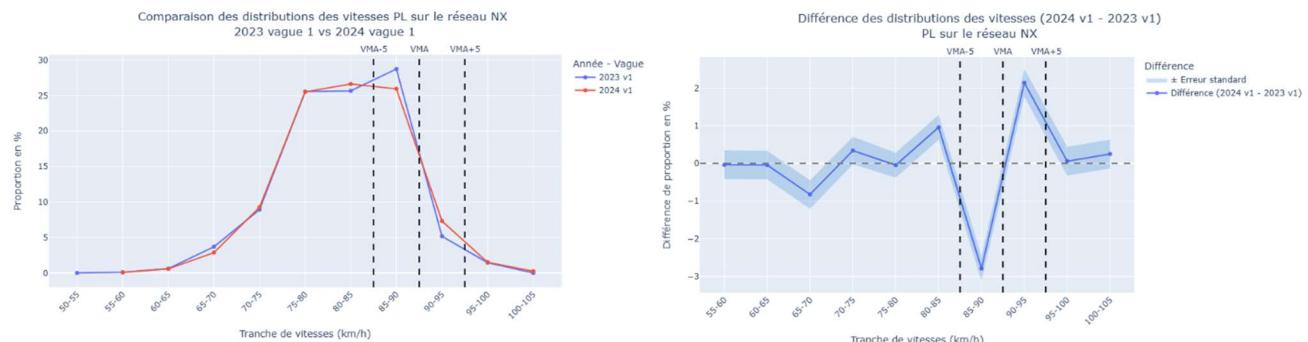


A l'inverse, sur les **routes bidirectionnelles limitées à 90 km/h**, les **réseaux autoroutiers**, aucun report significatif n'est observé.

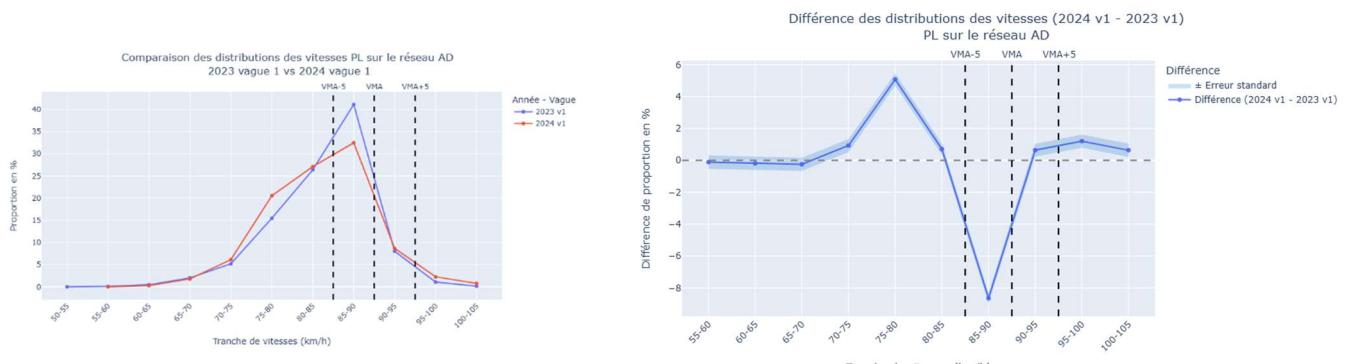
Chez les **poids lourds** (PL) circulant hors agglomération, un report des vitesses au-delà des seuils de limitation est notable sur plusieurs réseaux. Sur les **routes bidirectionnelles à 80 km/h** (BD\_80), les vitesses juste sous la VMA montrent un recul, marqué dans la tranche 70-75 km/h (-7,2 points, IC95 % [-8,03 ; -6,53]) et beaucoup plus léger dans la tranche 75-80 km/h (-0,1 point, IC95 % [-0,63 ; +0,37]). Parallèlement, la tranche immédiatement au-dessus de la VMA (80-85 km/h) progresse nettement (+4,7 points, IC95 % [+3,97 ; +5,37]), indiquant un glissement au-delà de la limite réglementaire.



Un report plus net est observé sur les routes à **2x2 voies limitées à 110 km/h** (NX). La part de PL circulant juste sous la VMA (85-90 km/h) diminue de -2,8 points [IC95 % : -3,40 ; -2,16], tandis que la tranche supérieure (90-95 km/h) progresse de +2,1 points [IC95 % : +1,61 ; +2,67].



Les **autoroutes de dégagement** (AD) présentent également un report : la tranche 85-90 km/h recule fortement (-8,65 points, IC95 % [-9,51 ; -7,79]) et celle juste au-dessus (90-95 km/h) augmente légèrement (+0,65 point, IC95 % [+0,23 ; +1,07]).



Chez les **poids lourds**, la prise en charge éventuelle des amendes par l'employeur semble favoriser des vitesses plus élevées, la perte de points demeurant auparavant une sanction à la charge personnelle du conducteur.

## Annexe 1 : Nombre de véhicules observés

Les tableaux suivants présentent le nombre de véhicules observés en 2020 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 ou à des catégories non observées pour l'année en question.

### Mesures de jour

Types de réseaux	VT	PL
Autoroutes de liaison	2 058 127	193 325
Autoroutes de dégagement	1 598 205	128 772
Routes à 2x2 voies	1 342 099	153 042
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	1 133 977	92 503
Routes en traversée de petite agglomération	290 378	21 102
Entrées-sorties d'agglomération moyenne	258 858	8 431
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	275 564	8 057

### Mesures de nuit

Types de réseaux	VT	PL
Autoroutes de liaison	267 068	70 146
Autoroutes de dégagement	308 336	41 799
Routes à 2x2 voies	117 544	40 570
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	74 166	12 967
Routes en traversée de petite agglomération	18 908	3 032
Entrées-sorties d'agglomération moyenne	15 125	728
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	19 186	241

## 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 mineures intervenues dans la méthodologie. Depuis 2020 la méthodologie de l'observatoire a changé tout comme le nombre de points de mesures, passant de 215 à 135 pour un effectif toutefois beaucoup plus important.

Cette annexe présente successivement :

- la méthodologie actuellement suivie pour les mesures de vitesses,
- la méthodologie en vigueur entre 2016 et 2019,
- les évolutions apportées 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 exprimés selon des principes autorisant leur comparaison avec les résultats des années 2016 à 2019.

### Le panel de points de mesure

Le panel comprend 135 points de mesures automatisées de jour et de nuit (mesures VT et PL).

Le tableau suivant détaille sa composition par type de réseau.

Types de réseaux	Vitesse maximale autorisée (km/h)	Recueil automatisé (VT, PL)
Autoroutes de liaison	130	24
Autoroutes de dégagement	110	12
Routes à 2x2 voies	110	18
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	80*	50
Routes en traversée de petite agglomération	50	12
Entrées-sorties d'agglomération moyenne	50	9
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	50	10
<b>TOTAL</b>		<b>135</b>

\* 90 km/h sur les départements ayant fait le choix de remonter la VMA sur certains axes. Le nombre de véhicules concernés est affiché en partie 5.

Les points de mesure sont regroupés dans une trentaine de départements répartis sur le territoire métropolitain.

### **Exigences applicables aux points de mesure**

Les vitesses pratiquées doivent être représentatives, c'est-à-dire 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**

Deux campagnes de mesure sont réalisées chaque année, couvrant chacune quatre mois. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois.

- Mesures en recueil automatisé :

Le prestataire dépose le matériel de recueil automatisé sur un support présent en bord de voie. Le matériel reste au moins 7 jours complet sur place, jour et nuit. Les mesures prises entre 9h30 et 16h30 sont retenues pour la période « jour », la période « nuit » s'étale de 23h à 5h.

### **Modalités de mesure**

- Mesures en recueil automatisé :

Les mesures sont réalisées par des compteurs radars installés sur des supports présents par les équipes du prestataire en bord de voie.

Vont être comptés comme VT tous les véhicules dont la longueur est supérieure ou égale à 2 mètres et strictement inférieure à 6m. Les PL sont les véhicules dont la longueur est strictement supérieure à 9 mètres.

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. Lors de l'analyse et du filtrage des données, sont donc supprimées toutes les périodes de 30 minutes dont les vitesses moyennes sont considérées trop faibles au regard de l'échantillon total.

### **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, poids lourds, autres pour le recueil automatisé. 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.

## 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.*