

Observatoire national interministériel de sécurité routière

Observatoire des vitesses premier trimestre 2010¹

N°24 – juillet 2010

SYNTHESE

En ce début 2010, la situation est relativement stable sur le plan du comportement des usagers, par rapport à la fin de l'année 2009. On observe en effet globalement un maintien des taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limitées à des valeurs proches de 10 % pour les véhicules de tourisme et les poids lourds et des progrès quant au comportement des motocyclistes, même si leur taux de dépassement reste toujours plus élevé (de l'ordre de 25%). Le nombre de grands excès de vitesse (au moins 30 km/h au dessus de la limite) reste le fait d'une faible minorité (environ 0,5%). En ce qui concerne la vitesse moyenne tous réseaux confondus, elle n'évolue plus que très peu, mais atteint le niveau le plus bas depuis que cet indicateur existe sous cette forme (1998). Par ailleurs le nombre de contraventions pour excès de vitesse a sensiblement diminué au cours du premier trimestre 2010, aussi bien celles issues du contrôle automatique que celles provenant du contrôle traditionnel.

Au cours du premier trimestre 2010, le taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limitées par les conducteurs de voitures de tourisme est resté stable par rapport au trimestre précédent (10,8 %). La proportion de dépassement de ces vitesses par les motocyclistes est en baisse, passant pour les mêmes périodes de 24,7 % à 24,0 %. On constate par ailleurs une légère détérioration pour les poids lourds dont le taux passe de 9,8 % au troisième trimestre 2009 à 11,7 % au premier trimestre 2010.

En ce qui concerne l'indice synthétique dit « vitesse moyenne », la situation s'est très légèrement améliorée en ce début d'année 2010 (- 0,1 km/h).

Parmi les réseaux de rase campagne, on observe une détérioration sensible du comportement des usagers sur les autoroutes de dégagement et, dans une moindre mesure, sur les routes nationales à 2 ou 3 voies. En ce qui concerne le milieu urbain, pas d'évolution marquée à retenir en ce début d'année 2010.

La proportion des grands excès de vitesse (dépassement de plus de 30 km/h) ne bouge pas par rapport au trimestre précédent (0,51 %).

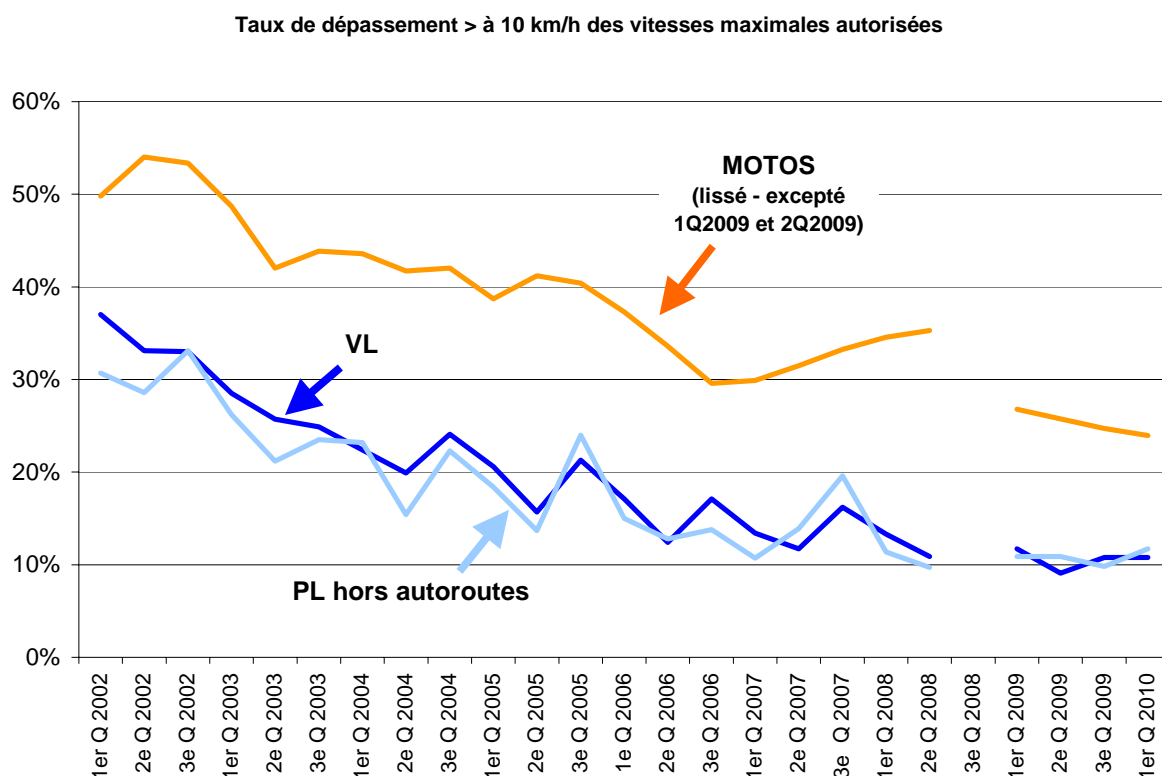
En ce qui concerne l'activité de contrôle, on constate que le nombre de contraventions est en baisse par rapport au trimestre précédent. La proportion de contraventions issues des contrôles aléatoires² (contrôle traditionnel et dispositifs automatiques embarqués), est en légère baisse depuis un an (56 % de l'ensemble des contrôles contre 58,7 % un an auparavant)

Attention : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier trimestre 2008, les valeurs se rapportant à cette période ne sont pas renseignées dans les séries statistiques présentées dans cette note.

¹ Pour de plus amples informations sur la méthodologie, voir sur le site à la rubrique bilan 2008 / comportement la note « mesure de vitesse »

² Nous avons voulu ici différencier les contrôles effectués par des dispositifs fixes et dûment signalés, dont on peut penser qu'ils font l'objet, du moins en partie, d'un apprentissage, des contrôles opérés de façon non identifiable par l'utilisateur dans le temps et dans l'espace.

1. Dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée



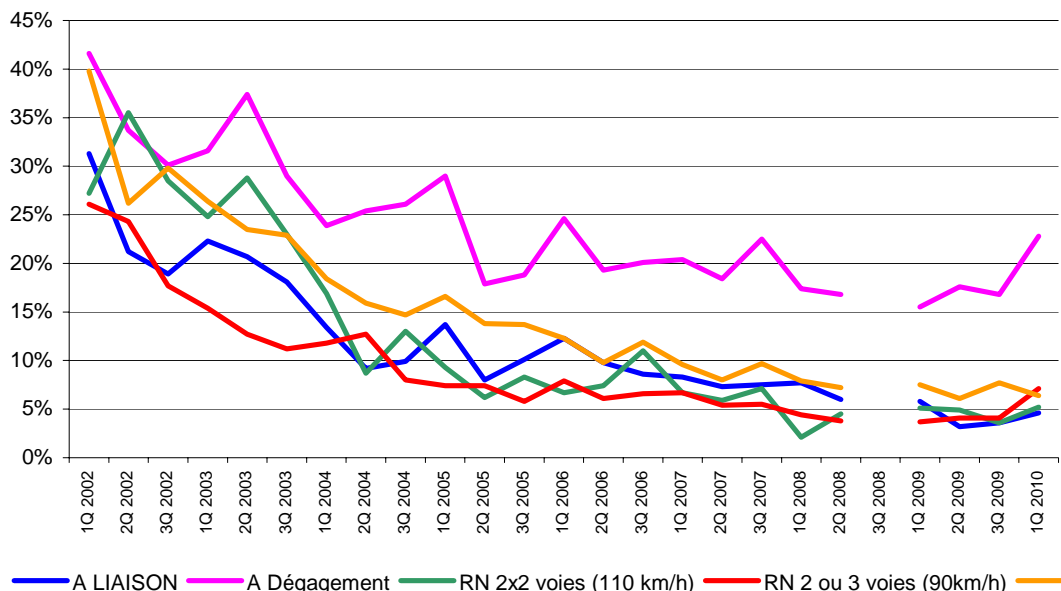
* Le faible effectif des observations s'ajoutant à la forte saisonnalité du comportement des motards nous ont conduit à présenter pour cette catégorie d'utilisateurs une série lissée. Le lissage s'effectue par extrapolation d'une moyenne glissante sur les relevés des trois derniers quadrimestres. Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, cette opération n'a pu être appliquée aux deux premiers quadrimestres de l'année 2009 dont les valeurs sont de ce fait, à considérer avec beaucoup de précaution.

Pour les VL et poids lourds : les observations du premier quadrimestre 2010 sont faites sur 56 329 VL, 3 587 poids lourd et 1 216 motos ; **mesures faites en dehors de la proximité immédiate de radars automatiques.**

Les taux relevés au cours du premier quadrimestre de l'année 2010 sont globalement du même ordre que ceux relevés au cours du quadrimestre précédent pour les VL et les PL. En revanche, comme pour le quadrimestre précédent, le comportement des motocyclistes a marqué des progrès sensibles, le taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses maximales autorisées se situant désormais aux environs de 25 %, contre plus de 30% il y a deux ans.

2. Taux de dépassement de plus de 10 km/h pour les véhicules de tourisme, de jour, sur les différents types de réseau.

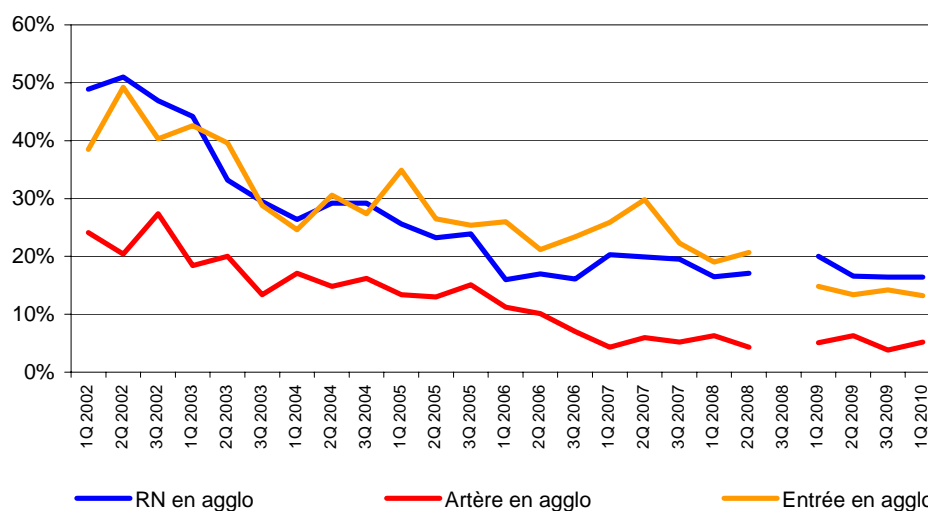
Evolution des taux de dépassement de plus de 10 km/h pratiqués de jour par les véhicules de tourisme en rase campagne, hors intempéries



NOTA : Pour ne pas introduire de biais lié aux conditions météorologiques différentes sur les périodes observées, les mesures concernant l'évolution des vitesses sur les différents types de réseaux ont été restreintes aux relevés « hors intempéries ». Au cours du premier quadrimestre 2010, le sondage a porté sur 32 125 véhicules de tourisme

Au cours du premier quadrimestre 2010, et par rapport au quadrimestre précédent, on observe une nette détérioration des taux de dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse limite par les véhicules de tourisme sur les autoroutes de dégagement et, dans une moindre mesure, sur les routes nationales à 2x2 voies. Le comportement des automobilistes est en revanche sans grand changement sur le reste du réseau routier de rase campagne.

Evolution des taux de dépassement de plus de 10 km/h pratiqués de jour par les véhicules de tourisme en milieu urbain, hors intempéries



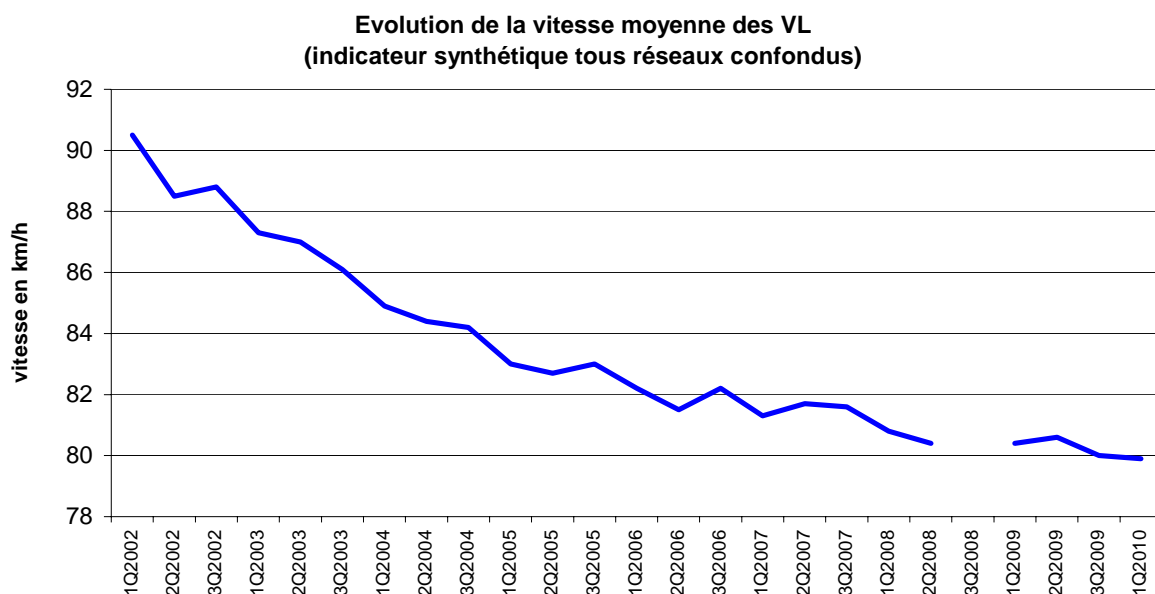
Au cours du premier quadrimestre 2010, le sondage a porté sur 8 493 véhicules de tourisme

En milieu urbain, on remarque au cours du premier quadrimestre 2010 une légère remontée de la proportion des dépassements de vitesse dans les centres-villes, les taux de dépassement dans les traversées d'agglomération par route nationale et les voies d'entrée/sortie restant quasiment stables

3. Vitesse moyenne pratiquée par les véhicules de tourisme

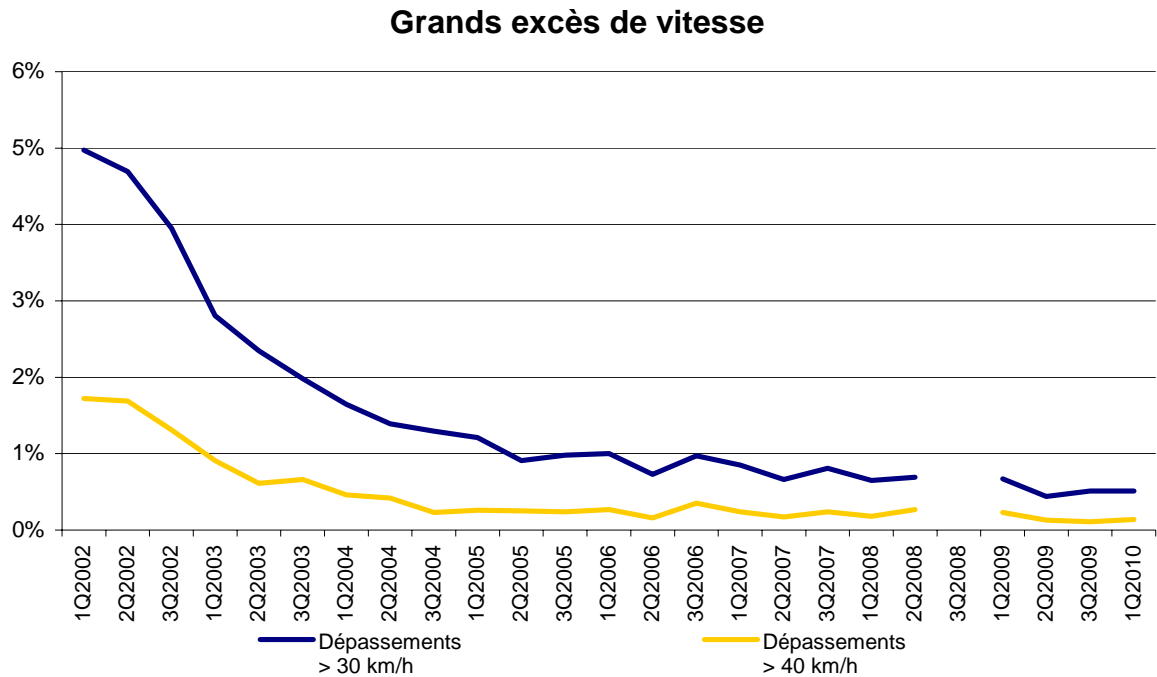
Si on examine l'évolution de l'indicateur synthétique³ depuis deux ans, tous réseaux confondus, on constate un certain essoufflement dans l'évolution des comportements. La vitesse moyenne au cours de ce premier quadrimestre 2010 a cependant très légèrement décliné avec une valeur inférieure de 0,1 km/h à celle observée lors du quadrimestre précédent. Cette vitesse moyenne de 79,9 km/h relevée au cours du troisième quadrimestre 2009 est la plus basse depuis que cet indicateur existe sous cette forme (1998).

Depuis le début de l'année 2002, la vitesse moyenne des véhicules de tourisme baisse régulièrement de 90,5 km/h au cours du premier quadrimestre 2002 à 79,9 km/h au premier quadrimestre 2010 soit 10,6 km/h de diminution (ou - 11,7 %).



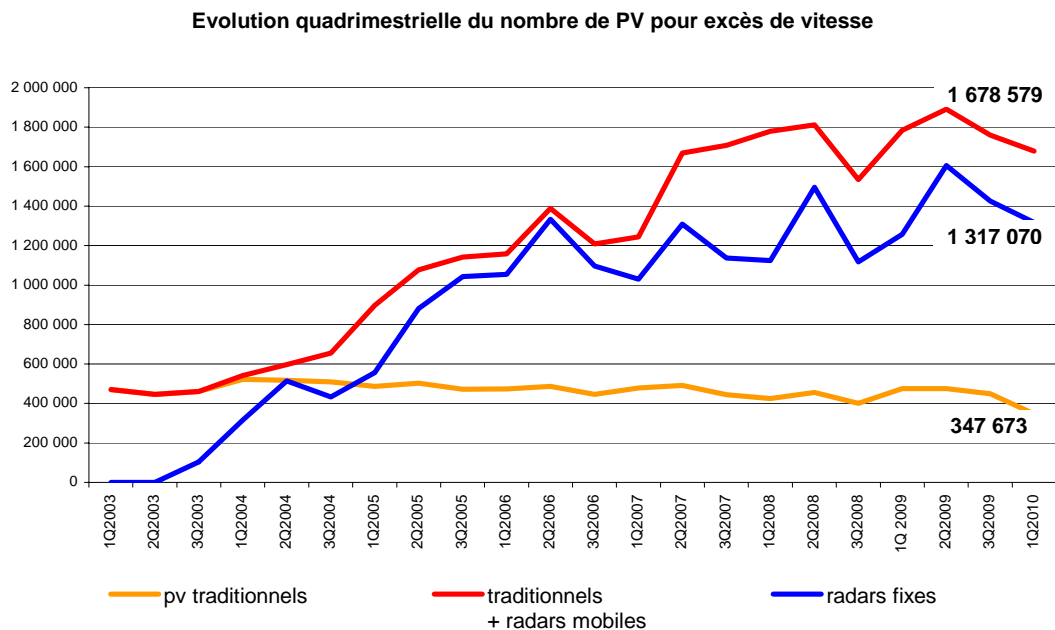
³ Les valeurs de vitesse moyenne présentées dans ce tableau sont données par un indicateur synthétique qui tient compte d'une certaine répartition du trafic entre les différents types de réseaux tant urbains (voies d'entrée/sortie, centres-villes, traversées de petites agglomérations) que de rase campagne (autoroutes de liaison, de dégagement, routes nationales et départementales), de jour comme de nuit, en situation de circulation non contrainte. Cette répartition est celle de l'année 1998. Afin de préserver la comparabilité des indices d'année en année, elle n'est pas actualisée jusqu'à aujourd'hui. Cet indice synthétique, dit « vitesse moyenne », ne reflète donc plus une moyenne réelle des vitesses libres pratiquées sur le réseau actuel : c'est une vitesse libre moyenne « à distribution des trafics égale », qui permet de mettre en évidence l'évolution pure de la vitesse en s'affranchissant des effets de transferts de trafic inter-réseaux.

4. Grands excès de vitesse (tous véhicules et types de réseau)



Après une forte baisse entre 2002 et 2004, la proportion des grands excès de vitesse s'était stabilisée autour de 1 % pour les dépassements de la vitesse limite autorisée de plus de 30 km/h et autour de 0,2 % à 0,3 % pour les dépassements de plus de 40 km/h. Depuis le début de l'année 2006, la tendance à la baisse est repartie, mais de façon plus atténuée, avant de se stabiliser à partir de l'été 2007. Dans ce contexte, les taux relevés au cours des trois derniers trimestres marquent un nouveau progrès avec des valeurs de l'ordre de 0,5% pour les taux de dépassement d'au moins 30 km/h et inférieures à 0,15 % pour les taux de dépassement d'au moins 40 km/h.

5. Activité de contrôle et de sanction des forces de l'ordre



Sources : DPICA

NB : attention, les données sont présentées désormais par séries quadrimestrielles et non plus mensuelles

On observe une baisse des contraventions pour excès de vitesse au cours de ce premier quadrimestre 2010, à la fois celles issues du CSA (des radars fixes comme des radars mobiles) et celles provenant des contrôles traditionnels. Au cours du premier quadrimestre 2010, le contrôle imprévisible⁴ (radars traditionnels + radars mobiles) a représenté 56 % de l'ensemble des contraventions contre 58,7 % un an auparavant, au cours du premier quadrimestre 2009. Quant aux contraventions issues du contrôle traditionnel (c'est à dire hors contrôle automatisé, qu'il soit fixe ou embarqué), elles représentaient au premier quadrimestre 2010, 11,6 % de l'ensemble des contraventions vitesse, contre 15,6 % au cours du premier quadrimestre 2009.

Signalons que le parc des radars automatiques est passé de 2 374 fin avril 2009 (1 538 fixes et 836 mobiles) à 2 603 fin avril 2010 (1 670 fixes et 933 mobiles) soit une augmentation de 132 radars fixes (+ 8,5 %) et de 97 radars mobiles (+ 11,6 %).

⁴ On distingue ici les contrôles effectués par des dispositifs fixes (dûment signalés), qui sont aisément prévisibles par le conducteur, particulièrement quand il est un habitué de l'itinéraire, des contrôles assurés par des moyens mobiles (traditionnels ou automatiques) susceptibles de réellement surprendre le conducteur.