



## **Le respect des vitesses autorisées : un enjeu majeur de la Sécurité routière en 2006**

**Dossier de presse**  
Mercredi 12 avril 2006

---

## **Le respect des vitesses autorisées : un enjeu majeur de la Sécurité routière en 2006**

### **Sommaire**

---

#### **I – La vitesse diminue, mais reste un des premiers facteurs d'accidents sur les routes**

- Pour près de neuf automobilistes sur dix, la vitesse reste aujourd'hui une source majeure de danger
- Faire durablement évoluer les comportements pour épargner toujours plus de vies
- Deux populations particulièrement concernées : les jeunes et les conducteurs de deux-roues motorisés

#### **II – Le respect des limitations de vitesse : comment faire évoluer les comportements sur la durée**

- 50 km/h, 90 km/h, 130 km/h : une communication « fil rouge » tout au long de l'année 2006
- Des actions de terrain coordonnées pour lutter contre les vitesses excessives

#### **III – Une campagne de sensibilisation dédiée au respect des limitations de vitesse à 90 km/h**

- 75 % des victimes de la route sont des victimes « locales »
- Un registre émotionnel fort pour interpeller

## La vitesse diminue, mais reste un des premiers facteurs d'accidents sur les routes

**La vitesse reste aujourd'hui encore un des premiers facteurs d'insécurité sur les routes. C'est pourquoi elle constitue un sujet de préoccupation permanent pour la Sécurité routière. Des mesures gouvernementales décidées et mises en œuvre dès 2002 :**

- multiplication des contrôles sur la vitesse,
- renforcement de campagnes de sensibilisation,
- déploiement des radars automatiques depuis fin 2003...

**ont eu une incidence sur les comportements des conducteurs, avec pour bénéfice la baisse importante du nombre de personnes tuées sur les routes.**

**On a donc pu noter une réelle évolution des comportements des Français face à la vitesse. La Sécurité routière souhaite aller plus loin dans la pédagogie et continuer à alerter sur les dangers de la route. Si 100 % des conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse en 2005, plus de 1200 vies auraient pu être sauvées.**

- **Pour près de neuf automobilistes sur dix, la vitesse demeure aujourd'hui une source majeure de danger (source : ONISR – impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière, mars 2006)**

Entre 2001 et 2004, la vitesse moyenne des automobilistes français a baissé de 5 km/h, passant de 89,5 km/h à 84,5 km/h (source : ONISR 2004). C'est pour les grands excès de vitesse que les progrès sont les plus spectaculaires : leur nombre a été divisé par plus de quatre pour les excès de plus 30 km/h et par sept pour ceux de plus de 40 et 50 km/h. L'évolution du comportement des Français s'est poursuivie favorablement en 2005.

Cette baisse importante des vitesses explique 75 % de la diminution des accidents et des victimes de la route entre 2002 et 2005. Autre conséquence de cette baisse des vitesses : la diminution historique pendant cette même période de plus de 30 % du nombre de personnes tuées. En 2004, la diminution des vitesses s'est également manifestée par une baisse de 34,5 % du nombre de personnes tuées sur les autoroutes de liaison (source : ONISR – impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière, mars 2006).

- **Faire durablement évoluer les comportements pour épargner toujours plus de vies**

### Changer son comportement, c'est respecter la règle en toute circonstance

50 km/h en agglomération, 90 km/h sur les routes nationales et départementales, 130 km/h sur les autoroutes : chaque situation de circulation justifie une limitation adaptée à la densité du trafic, la proximité de lieux de passage des piétons, l'infrastructure. Respecter ces vitesses et adopter une distance suffisante entre le véhicule qui nous précède et celui qui nous suit, c'est s'offrir une garantie de sécurité permettant de faire face à toute situation imprévue lors de nos déplacements.

**Il n'y a pas de petits excès de vitesse.** Chaque dépassement des limitations en vigueur peut avoir des conséquences dramatiques. Des excès de vitesse importants peuvent entraîner une perte totale du contrôle du véhicule ; des dépassements moindres ne permettent pas d'anticiper les imprévus et peuvent aussi avoir de lourdes conséquences. Nous sommes en effet confrontés à un temps de réaction incompressible. **Une seconde : c'est le temps pour tout conducteur en état de vigilance normale pour réagir.** C'est-à-dire qu'avant même d'avoir commencé à freiner ou à éviter l'obstacle, il va parcourir :

- 14 mètres à 50 km/h,
- 25 mètres à 90 km/h,
- 36 mètres à 130 km/h.

> Sur autoroute, à 130 km/h, une voiture s'arrête en 130 mètres, alors qu'à 160 km/h, au bout des ces 130 mètres, la voiture sera encore à près de 90 km/h\*.

> En ville, à 50 km/h, il faut 28 mètres au minimum pour s'arrêter, alors qu'à 60 km/h, il faut 36 mètres pour s'arrêter, soit 8 mètres de plus (soit la largeur moyenne d'une intersection en zone urbaine)\*.

\* Données valables sur route sèche.

> **À 50 km/h, un piéton percuté par un automobiliste survit dans 80 % des cas.**

> **À 60 km/h, un piéton percuté par un automobiliste décède dans 80 % des cas.**

(source : Ashton and Mackay, 1979 – *Some characteristics of the population who suffer trauma as pedestrians when hit by cars and some resulting implications*)

**Changer son comportement, c'est comprendre que la route de notre quotidien n'est jamais la même**

Les progrès enregistrés confortent la nécessité de faire évoluer nos comportements devant la vitesse. L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a déterminé le risque qui lui est attribuable : **en 2005, si tous les conducteurs avaient respecté la vitesse limite, les vitesses moyennes auraient baissé de 8 % et la baisse des accidents mortels aurait pu être de 25 % supplémentaires** (source : ONISR – *impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière, mars 2006*). Le respect des vitesses, c'est tout autant une question de comportement qu'une question de règle.

Le non-respect de la règle s'explique bien souvent par la conviction de bien connaître la route. L'habitude influe bien souvent sur le comportement et peut renforcer un sentiment d'invulnérabilité. **Si le trajet semble familier sur une route que l'on emprunte régulièrement, ce sont les situations de circulation qui sont aléatoires et requièrent une attention renouvelée et une concentration constante.**

C'est le cas notamment sur les routes nationales et départementales où le respect de la vitesse à 90 km/h et l'adaptation de son comportement à la situation permettent de gérer l'imprévu.

### **Historique de différentes expériences menées en France**

**En rase campagne :** en 1959-1960, la vitesse a été limitée pendant onze week-ends à 90 km/h pour les voitures particulières, et à 70 km/h pour les poids-lourds. Le pourcentage de dépassement des limitations de vitesse à 90 km/h est passé de 22 % à 13 % avec une chute des accidents de 23%. La limitation de vitesse à 90 km/h a été mise en place en novembre 1974.

**Sur autoroute :** l'introduction des limitations de vitesse sur autoroute s'est déroulée en plusieurs phases. Jusqu'en 1973, il n'y avait pas de limitation et le taux de personnes tuées (nombre de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres parcourus) était de 3,6. Ce taux est descendu à 1,5 lorsque la limitation à 120 km/h a été introduite entre 1973 et 1974, il est remonté à 2,1 pour une limitation de 140 km/h en 1974, puis est retombé à 1,5 pour une limitation finale à 130 km/h à partir de novembre 1974.

**En milieu urbain :** la limite de vitesse en agglomération a été abaissée de 60 à 50 km/h le 1<sup>er</sup> décembre 1990. Entre les deux périodes décembre 1990 / novembre 1991 et décembre 1991 / novembre 1992, on a constaté une baisse du nombre des accidents corporels (-14,2 % en agglomération et - 9,9 % en rase campagne), des personnes tuées (- 15,4 % en agglomération et -11,9 % en rase campagne) et du nombre des blessés (-14,3 % en agglomération et -11,4 % en rase campagne). Ces diminutions ont été plus fortes le jour que la nuit. Une étude statistique a montré que l'introduction de la limitation de vitesse à 50 km/h en ville avait permis d'éviter 14 000 accidents et de sauver 580 vies.

Source : Robert Namias – « Vitesse et sécurité routière, rapport au Premier ministre », La Documentation française, février 1995

- **Deux populations particulièrement concernées : les jeunes et les conducteurs de deux-roues motorisés**

Bien qu'en net recul depuis 2004, le dépassement des limitations de vitesse reste cependant un comportement de masse. En 2005, 35 % des Français ont estimé que la vitesse est une source de plaisir ou de liberté, 13 % estimant qu'elle est les deux (source : *baromètre semestriel IFOP pour la Sécurité routière – octobre 2005*). Tous réseaux confondus, près de 50 % des automobilistes, plus de 50 % des conducteurs de poids lourds et plus de 60 % des motocyclistes, sont concernés par les excès de vitesse (source : *ONISR - les grandes données de l'accidentologie 2004*).

Les conducteurs admettant dépasser les limitations de vitesse avancent différentes justifications : 40 % pensent que la maîtrise de leur véhicule écarte tout risque et 29 % disent être pressés (source : *baromètre semestriel IFOP pour la Sécurité routière – octobre 2005*).

Les populations les plus à risque sont les jeunes et les conducteurs de deux-roues motorisés :

### **Un quart des personnes tuées sur la route a entre 15 et 24 ans**

Sous-estimation du danger, goût du risque, recherche de sensation, sentiment d'invulnérabilité : certains jeunes ont un comportement qui reste préoccupant face à la vitesse. C'est pour les hommes de 15 à 24 ans que le risque d'être tué sur la route est le plus élevé. Les 15 à 24 ans représentent 13 % de la population française, mais 27,6 % des personnes tuées sur la route. **Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les 15 à 24 ans et à l'origine de 48 % des décès chez les garçons de 15 à 19 ans** (source : ONISR - les grandes données de l'accidentologie 2004).

### **15,6 % des personnes tuées le sont en deux-roues motorisés, alors qu'elles représentent moins de 1 % du trafic**

Les motocyclistes sont sur-représentés dans l'ensemble des personnes tuées. Leur part a encore augmenté dans les huit premiers mois de l'année 2005 et devrait dépasser les 16% en 2005, alors qu'elle était inférieure à 10 % en 1994 (source : ONISR, bilan provisoire des huit premiers mois de l'année 2005). **Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, le risque d'être tué dans un accident est 19 fois plus élevé pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture de tourisme.**

Le problème majeur dans l'accidentalité des motocyclistes est la vitesse : les motocyclistes commettant des excès de vitesse ont peu de chance d'échapper à la mort ou à des blessures graves en cas d'accident. Si 100 % des motocyclistes avaient respecté les limitations de vitesse en 2005, le nombre de motocyclistes tués aurait été inférieur de 35 % (source ONISR).

#### ***Le développement du dispositif pénal***

*C'est pour lutter contre la surmortalité des motocyclistes et des jeunes sur la route que le Parlement a voté la loi du n° 2006-10 du 5 janvier 2006 qui renforce les sanctions prévues par le Code de la route contre le « débridage » des deux-roues à moteur et les étend aux quadricycles à moteur. Cette loi correctionnalise la commercialisation des deux-roues non réceptionnés ou non conformes à leur réception. Ces règles sont inscrites aux articles L317-5 et suivants et L321-1 et suivants du Code de la route.*

---

– II –

## **Le respect des limitations de vitesse : comment faire évoluer les comportements sur la durée**

---

***La Sécurité routière fait de la baisse des vitesses un chantier prioritaire pour l'année 2006. Des campagnes de sensibilisation dédiées à chaque type de réseau routier seront présentées tout au long de l'année.***

***Objectif : renforcer et inscrire dans la durée la prise de conscience face au danger que représente une vitesse excessive et inadaptée.***

- **50 km/h, 90 km/h, 130 km/h : une communication « fil rouge » tout au long de l'année 2006**

La vitesse est le « fil rouge » du programme de sensibilisation de la Sécurité routière en 2006. Ce programme se décline notamment via trois campagnes de communication qui jalonnent des moments forts du calendrier :

- respect des limitations de vitesse à 90km/h en avril, au moment des vacances de printemps ;
- respect des limitations de vitesse à 130 km/h au cours de l'été ;
- respect des limitations de vitesse à 50 km/h en octobre dans le cadre de la Semaine de la Sécurité routière, consacrée cette année à la sécurité routière en agglomération.

Un site Internet dédié aux campagnes nationales de communication sur le respect des limitations de vitesse, sera accessible à compter du 12 avril 2006 à partir du site Internet de la Sécurité routière ([www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr)). La page d'accueil du site permettra de faire défiler un visuel reprenant les différents contextes de circulation : la ville, les routes et les autoroutes, et les limitations de vitesse spécifiques associées. D'une navigation intuitive et d'une ergonomie facile, le site propose un contenu riche sur les limitations de vitesse en expliquant notamment le bien-fondé des règles.

Par ailleurs, les réseaux locaux de la Sécurité routière (préfectures, DDE, associations...) relaieront sur le terrain les messages de sensibilisation du public.

- **Des actions de terrain coordonnées pour lutter contre les vitesses excessives**

> **Les dispositifs de contrôle des vitesses** : ils ont su apporter les preuves de leur efficacité. Les forces de police et de gendarmerie sont mobilisées pour veiller au bon respect des règles. Le dispositif de contrôle-sanction automatisé contribue à la baisse globale des vitesses, et donc du nombre des personnes tuées.

**Le dispositif de contrôle-sanction automatisé, majoritairement bien perçu par les conducteurs.**

*68 % des Français acceptent le contrôle sanction automatisé ; parmi eux, 42 % y sont très favorables. Les trois quarts des Français y voient l'origine de la baisse des vitesses et des accidents. Seuls 19 % des personnes interrogées se montrent opposées ou très opposées aux radars automatiques, voire aux contrôles des vitesses en général (source : baromètre semestriel IFOP pour la Sécurité routière – octobre 2005).*

> **Les aménagements de chaussée** : réduction du nombre de voies par sens de circulation, diminution de la largeur de la chaussée, rupture de la linéarité, installation d'équipements destinés à ralentir la circulation (ralentisseurs, coussins, plateaux, chicanes, giratoires...) : autant de moyens de faire baisser la vitesse des usagers.

> **Le permis à points** : l'instauration du permis à points permet lui aussi de favoriser le changement de comportement des usagers. La récupération automatique de la totalité des points en l'absence de retrait de points pendant trois ans incite au respect des règles : en 2004, 896 167 conducteurs en ont bénéficié alors que le nombre de stages, qui ne permettent que de récupérer quatre points au maximum, n'était que de 67 449.

> **Les progrès technologiques** : différentes avancées techniques contribuent à un meilleur respect des limitations de vitesse. Les régulateurs de vitesse, l'alerte de survitesse, les limiteurs de vitesse (que la vitesse soit limitée par construction ou par le conducteur), sont autant d'équipements qui, intégrés dans un véhicule, peuvent inciter à une conduite apaisée et respectueuse des limitations (source : note du 22 février 2006 de la commission permanente « véhicules » du Conseil national de la sécurité routière - CNSR, les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules).

> **Les limitations de vitesse des poids lourds** : le décret n° 2005-947 du 2 août 2005 a transposé la directive européenne du 14 juin 2001 étendant l'obligation d'installer des limiteurs de vitesse sur les poids lourds de faible tonnage et sur tous les véhicules de transport en commun.



---

– III –

**Une nouvelle campagne de sensibilisation consacrée  
au respect des limitations de vitesse à 90 km/h**

---

**75 % des personnes tuées le sont sur les routes nationales et départementales, alors même que celles-ci ne représentent que 50 % du trafic national. Face à ce constat qui reste préoccupant, le respect des limitations de vitesse est au cœur du programme de sensibilisation de la Sécurité routière en 2006.**

**Si les routes où la vitesse est limitée à 90 km/h sont souvent bien connues des conducteurs qui les empruntent régulièrement, les situations de trafic changent en permanence : imprévu, obstacle, freinage d'urgence. Les limitations de vitesse doivent être scrupuleusement respectées. C'est l'objet de la première campagne de l'année 2006 sur le thème de la vitesse, diffusée à partir du 15 avril sur les écrans.**

- **75% des victimes de la route sont des victimes « locales »**

Malgré les résultats encourageants enregistrés depuis trois ans, les accidents dits « de proximité » continuent à être trop nombreux. C'est sur le réseau des routes nationales et départementales que le bilan accidentologique reste le plus élevé.

Ces routes sont aussi celles qui sont le plus empruntées par les Français dans leurs trajets de tous les jours (domicile / travail / école / courses / loisirs).

- **Un registre émotionnel fort pour interpeller**

Le premier volet de la campagne de sensibilisation de la Sécurité routière en 2006 sur le thème de la vitesse alerte les automobilistes sur le respect des limitations de vitesse à 90 km/h sur les routes nationales et départementales. Les risques sur ce type d'infrastructures peuvent être liés au facteur habitude - la route que l'on « connaît par cœur » - mais aussi et surtout au non-respect des vitesses qui diminue, voire annule, la possibilité d'anticiper les obstacles qui peuvent survenir.

C'est ce que met en scène le film de 30 secondes qui sera diffusé sur les écrans du 15 avril au 6 mai 2006. Il nous présente sans concession la violence de deux accidents de la route à travers l'histoire de vies qui s'arrêtent au détour d'un virage... Alors que nous découvrons une famille rescapée d'un premier accident lié à une vitesse excessive - son conducteur ayant perdu le contrôle de son véhicule - celui-ci se fait percuter par un second automobiliste qui arrive lui-même trop rapidement... Ce film renvoie chaque conducteur à son propre comportement au volant.

- **Une communication qui rappelle qu'il n'y a pas de petits excès de vitesse sans risque d'accident mortel**

La campagne nationale sur le respect des limitations de vitesse à 90 km/h se décline en :

- un spot télévisé de 30 secondes diffusé pendant trois semaines, du samedi 15 avril au samedi 6 mai 2006 sur les principales chaînes de télévision ;
- la diffusion de quatre spots radio pendant trois semaines à partir du samedi 22 avril sur les stations généralistes et musicales les plus écoutées ;
- une campagne dans la presse spécialisée automobile à partir du mardi 18 avril ;
- la mise en ligne d'un site Internet « dédié » à la vitesse, accessible depuis le site [www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr) ;
- la diffusion de bannières Internet sur des sites grand public et en affinité avec les publics prioritaires (jeunes, conducteurs de deux-roues motorisés) ;
- la mise à disposition d'une affiche auprès des collectivités, des entreprises partenaires et des associations.

Comme toute campagne nationale, les messages sont relayés par le réseau de la sécurité routière sur tout le territoire, à l'occasion d'actions de sensibilisation vers les publics les plus concernés, selon les spécificités de l'accidentalité locale.

# Annexes

---

## Fiches techniques des supports de la campagne

---

## Fiche technique

### Campagne 90 km/h – avril 2006

### Spot TV

---

CLIENT : Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer / direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

DATE DE SORTIE : samedi 15 avril 2006

FORMAT : 30 secondes

MÉDIA : télévision

NOM DU FILM : Le suraccident

DIRECTION DE CRÉATION : Claire Ravut & Stéphane Renaudat

DIRECTEUR ARTISTIQUE : Jocelyn Berthat

CONCEPTEUR-RÉDACTEUR : Philippe Lopez

MAISON DE PRODUCTION : Première Heure

RÉALISATEUR : Philippe Pollet-Villard

RESPONSABLES ANNONCEUR : Rémy Heitz  
DSCR (direction de la sécurité Yves Rauch  
et de la circulation routières) Laurence Dudal  
Florence Genon-Catalot

RESPONSABLES AGENCE : Éric Zajdermann  
LOWE PARIS / STRATEUS Caroline Renaud  
Charlie Bouchet

---

# Fiche technique

## Campagne 90 km/h –avril 2006

### Affichage

---

CLIENT : Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer / direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

DATE DE SORTIE : samedi 15 avril 2006

FORMAT : Presse et affichettes 40x60

NOM : Le vélo

DIRECTION DE CRÉATION : Claire Ravut et Stéphane Renaudat

DIRECTEUR ARTISTIQUE : Philippe Foliard

CONCEPTEUR-RÉDACTEUR : Juliette Santini

PHOTOGRAPHE: Thomas Geffrier

RESPONSABLES ANNONCEUR : Rémy Heitz  
DSCR (direction de la sécurité Yves Rauch  
et de la circulation routières) Laurence Dudal  
Florence Genon-Catalot

RESPONSABLES AGENCE : Éric Zajdermann  
LOWE PARIS / STRATEUS Caroline Renaud  
Charlie Bouchet

---

# Fiche technique

## Campagne 90 km/h – avril 2006

### Spots radio

---

CLIENT : Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer / direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

DATE DE SORTIE : samedi 22 avril 2006

FORMAT : 2 X 30" + 2 X 25"

MÉDIA : Radio

NOM DU MESSAGE : Jeudi 30"  
Mathieu 30"  
Y a jamais personne 25"  
Accélération 25"

DIRECTION DE CRÉATION : Claire Ravut & Stéphane Renaudat

CONCEPTEUR-RÉDACTEUR : Juliette Santini Jeudi 30"  
Philippe Lopez Mathieu 30"  
Philippe Lopez Y a jamais personne 25"  
Juliette Santini Accélération 25"

MAISON DE PRODUCTION SON : Chez Jean

RESPONSABLES ANNONCEUR : Rémy Heitz  
DSCR (direction de la sécurité Yves Rauch  
et de la circulation routières) Laurence Dudal  
Florence Genon-Catalot

RESPONSABLES AGENCE : Éric Zajdermann  
LOWE PARIS / STRATEUS Caroline Renaud  
Charlie Bouchet