

# Observatoire national interministériel de sécurité routière

## Observatoire des vitesses second quadrimestre 2005

N°10- corrigé – 14 octobre 05

Tous les quatre mois, l'Observatoire des vitesses rassemble les données de synthèse concernant les comportements en matière d'observation des vitesses maximales autorisées par types d'usagers, les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme de jour<sup>1</sup>, ainsi que l'activité des forces de l'ordre mesurée par les infractions à la vitesse constatées.

### SYNTHESE

#### **Au cours de l'été 2005, les vitesses ont baissé à nouveau sauf pour les motos ...**

*Au second quadrimestre 2005, les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites des voitures de tourisme et des poids lourds ont encore baissé et sont passés sous les 15%. En revanche, les taux de dépassement des vitesses limites des motos sont en légère hausse au dessus de 40%.*

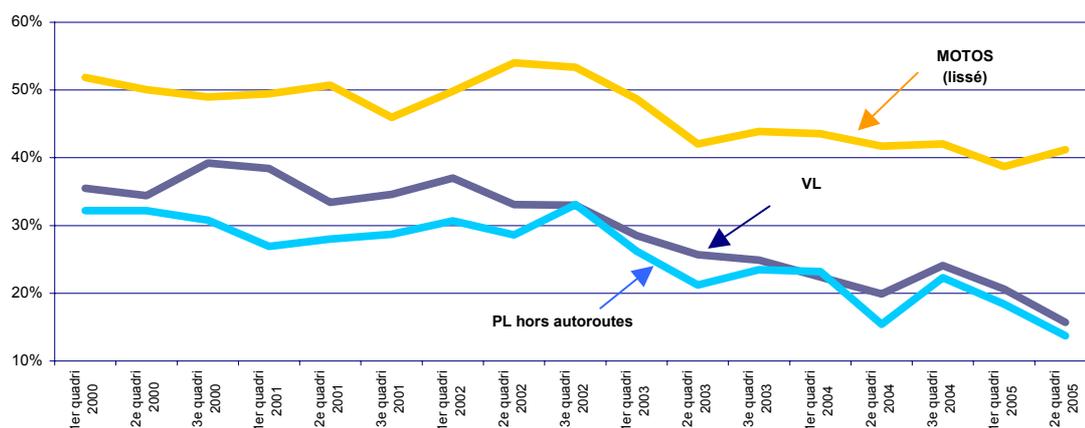
*Les vitesses continuent leur baisse sur tous les types de réseaux exceptées les routes nationales et les artères en agglomération, qui restent pratiquement stables par rapport au quadrimestre précédent*

*L'évolution globalement favorable des vitesses moyennes, est encore plus nette sur les grands excès de vitesse de plus de 30 km/h qui sont passés en dessous de 1% alors qu'ils étaient de 5% il y a moins de quatre ans.*

*En ce qui concerne l'activité de contrôle, on note la forte croissance des contrôles avec les radars mobiles automatiques (reliés au Centre de traitement de Rennes) qui représentent maintenant l'équivalent de 85% de l'activité du contrôle traditionnel traité localement par les forces de l'ordre.*

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

Taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées



Pour les VL et poids lourds : observations du second quadrimestre 2005 faites sur 71 988 VL, 3 216 poids

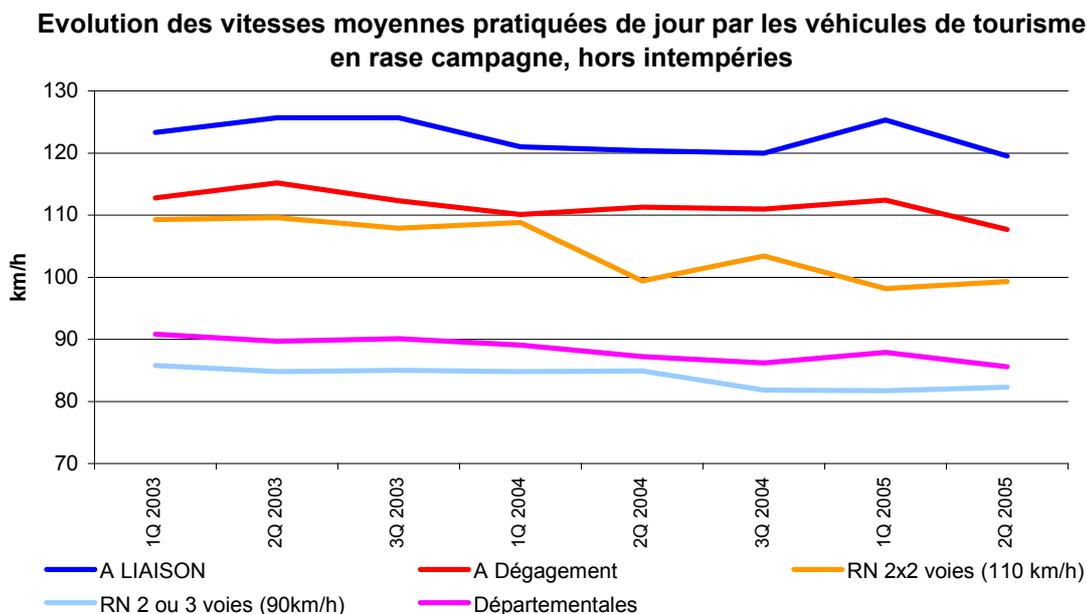
<sup>1</sup> Pour de plus amples informations sur la méthodologie, voir sur le site à la rubrique bilan 2004 / comportement la note « mesure de vitesse »

lourds. Pour les motos : observations sur les 12 derniers mois faites sur 1 391 véhicules ; mesures faites **en dehors de la proximité immédiate de radars automatiques**

Après une remontée fin 2004, et un retour à la normale au cours du premier quadrimestre 2005, les taux de dépassement des vitesses limites par les véhicules de tourisme et les poids lourds sont de nouveau nettement à la baisse au cours du second quadrimestre 2005, même quand on les compare à ceux du second quadrimestre 2004, les résultats étant traditionnellement meilleurs en période estivale. La proportion de conducteurs circulant au moins 10 km/h au-delà des seuils limites est descendue pour ces deux catégories d'usagers autour de 15 %. Cette tendance générale à la baisse n'a en revanche pas concerné les motos au cours de ce quadrimestre, leur taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites ayant de nouveau dépassé le seuil de 40 %.

## 2. Vitesse moyenne pratiquée par les véhicules de tourisme sur les différents types de réseau

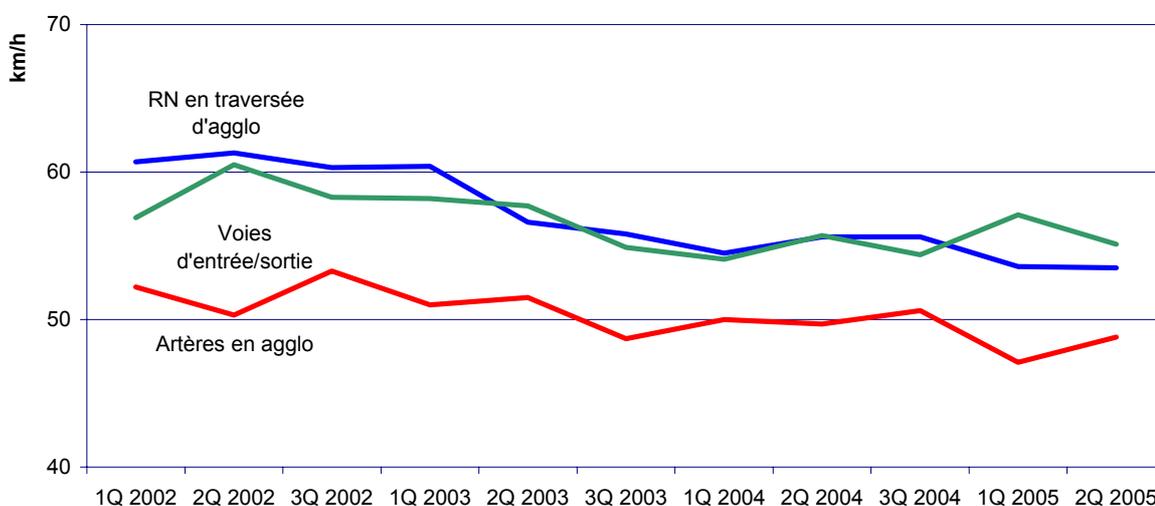
NOTA : Pour ne pas introduire de biais lié aux conditions météorologiques différentes sur les périodes observées, les mesures concernant l'évolution des vitesses sur les différents types de réseau ont été restreintes aux relevés « hors intempéries ».



*Au cours du second quadrimestre 2005, le sondage a porté sur 50 404 véhicules de tourisme*

Sur la période observée et dans ces conditions, la baisse des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme en rase campagne a concerné l'ensemble du réseau de rase campagne, exceptées les routes nationales qui restent stables. On constate que les autoroutes de dégagement ont atteint leur vitesse la plus faible depuis le début de la période considérée.

## Evolution des vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme en milieu urbain, hors intempéries



*Au cours du second quadrimestre 2005, le sondage a porté sur 9 400 véhicules de tourisme*

En milieu urbain, on constate une baisse continue des vitesses pratiquées lors des traversées de petites agglomérations par RN. La vitesse moyenne dans les centres-villes est en revanche en légère augmentation au cours de ce second quadrimestre.

Si par ailleurs on examine l'évolution de l'indicateur synthétique<sup>2</sup>, tous réseaux confondus, on constate globalement, au cours de ce second quadrimestre, une légère baisse de 0,3 km/h (après une forte baisse de plus d'1 km/h le quadrimestre précédent), le poids du trafic sur les routes départementales - plus du tiers du trafic total - y étant certainement pour beaucoup :

### Evolution de la vitesse moyenne en km/h (indicateur synthétique)

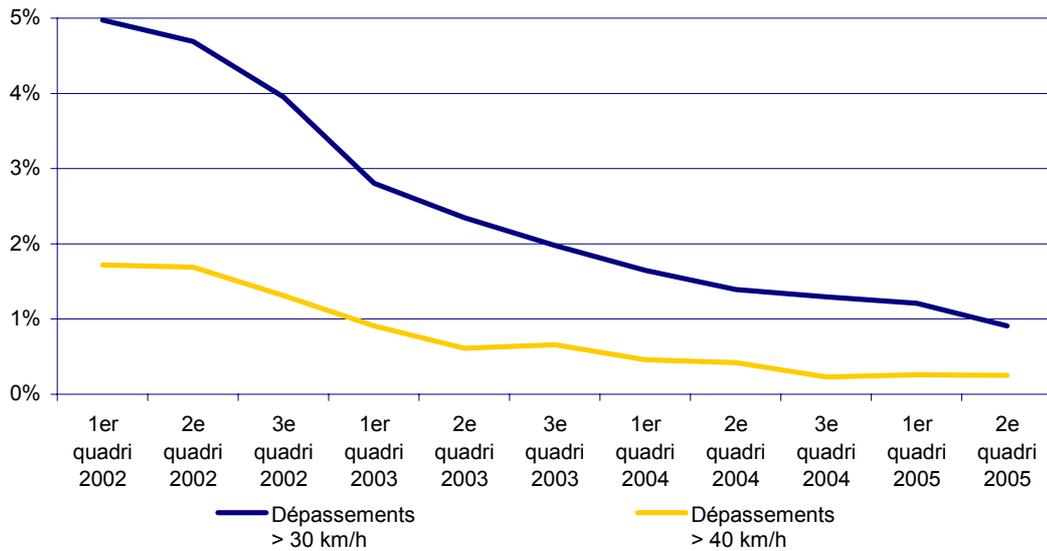
1er quadri 2002	2e quadri 2002	3e quadri 2002	1er quadri 2003	2e quadri 2003	3e quadri 2003	1er quadri 2004	2e quadri 2004	3e quadri 2004	1er quadri 2005	2e quadri 2005
90,5	88,5	88,8	87,3	87,0	86,1	84,9	84,4	84,2	83,0	82,7

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

	1er quadri 2002	2e quadri 2002	3e quadri 2002	1er quadri 2003	2e quadri 2003	3e quadri 2003	1er quadri 2004	2e quadri 2004	3e quadri 2004	1er quadri 2005	2e quadri 2005
Dépassements > 30 km/h	4,97%	4,69%	3,95%	2,81%	2,35%	1,98%	1,65%	1,39%	1,30%	1,21%	0,91%
Dépassements > 40 km/h	1,72%	1,69%	1,31%	0,91%	0,61%	0,66%	0,46%	0,42%	0,23%	0,26%	0,25%

<sup>2</sup> Les valeurs de vitesse moyenne présentées dans ce tableau sont données par un indicateur synthétique qui tient compte de la répartition du trafic sur 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.

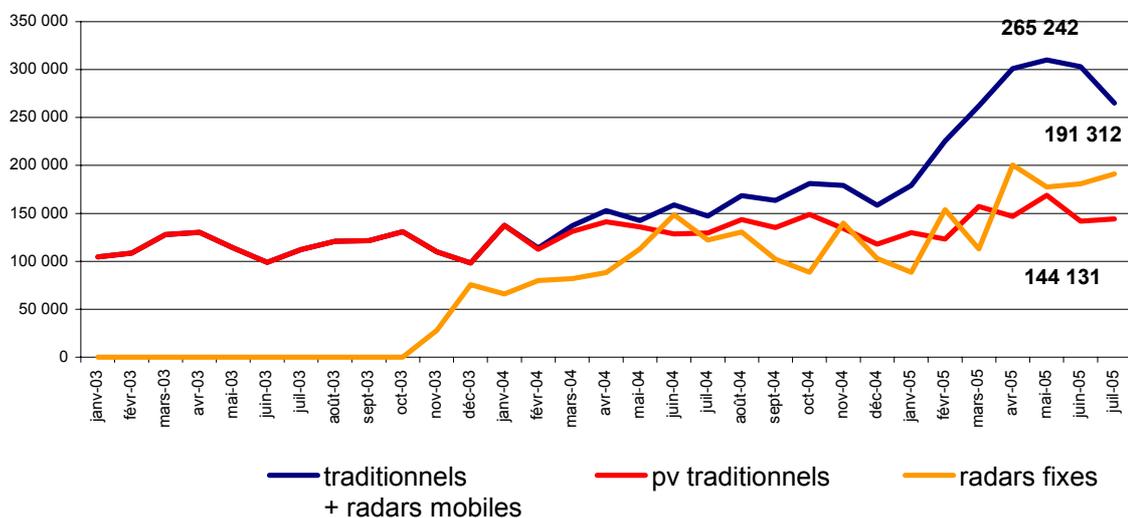
## Grands excès de vitesse



Depuis le second quadrimestre 2002, les proportions de grands excès de vitesse ont fortement chuté. Elles ont en effet été divisées par cinq. Les résultats du second quadrimestre 2005 confortent cette évolution positive, notamment pour les excès de plus de 30 km/h dont la proportion chute en dessous de 1 %.

## 4. Activité de contrôle et de sanction des forces de l'ordre

### Evolution du nombre de PV pour excès de vitesse



Sources : DLPAJ + mission CSA

La montée en puissance du contrôle automatisé est bien visible sur ce graphique. On remarque que la forte augmentation récente du parc de radars automatiques a généré une nette augmentation des contraventions liées à ce type de contrôle, le nombre de PV « traditionnels » (traités localement par les forces de l'ordre) restant quasiment stable.

On peut noter surtout qu'en juillet 2005, les contraventions issues du contrôle aléatoire (contrôles traditionnels plus radars automatiques mobiles) étaient une fois et demi plus nombreuses que celles issues du dispositif de radars fixes (265 242 contre 191 312).