

## Les interdistances

*L'article premier du décret du 23 novembre 2001 relatif aux distances de sécurité entre les véhicules stipule que « lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes ».*

*Le cahier des charges de l'Institut de sondages Laval (ISL) qui réalise les mesures de vitesse pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a donc été complété en ce sens. Il s'agissait de disposer également des données nécessaires à l'évaluation du respect, par les usagers de la route, du temps intervéhiculaire de deux secondes retenu par la loi, et de connaître en détail les pratiques observées en la matière sur les différents types de réseaux.*

*Les premières données ont été réunies et exploitées par l'Observatoire en juillet 2002.*

### ANALYSE DES RÉSULTATS 2006

Ce sont 191 663 observations recueillies au cours de l'année 2006 sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées. Elles font état de 54 001 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 28,2 %.

### Les indicateurs synthétiques

L'idée a été d'appliquer aux temps intervéhiculaires la méthode de calcul d'indicateurs synthétiques, sur le modèle de celle développée à l'occasion de l'évaluation des dépassements de vitesse autorisée. Le poids des différents réseaux a donc été intégré dans le calcul des quatre indicateurs synthétiques sur les temps intervéhiculaires proposés.

Dans un premier temps, deux indicateurs « absolus » ont été définis. Ils représentent la proportion d'usagers circulant avec des temps intervéhiculaires courts dans le

contexte général, toutes conditions de circulation confondues :

- proportion de temps intervéhiculaires « hors-la-loi », inférieurs à deux secondes, dans le contexte général ;
- proportion de temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, dans le contexte général.

Dans un deuxième temps, il est apparu que les mesures du temps intervéhiculaire étaient plus pertinentes à partir d'une certaine densité du trafic. Par convention, on a défini le **trafic dense** comme étant un trafic où les temps intervéhiculaires sont inférieurs à quatre secondes. Deux indicateurs supplémentaires ont donc été définis. Ces deux indicateurs représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :

- proportion de temps intervéhiculaires « hors-la-loi », inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = proportion de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;
- proportion de temps intervéhiculaires très courts, hors circulation clairsemée = proportion de TIV < à une seconde sur les TIV < à quatre secondes.

Le tableau ci-dessous fait état de l'évolution des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs au cours des cinq dernières années (l'année 2002 est réduite au second semestre) :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense (1)	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
2002	25,6 %	7,1 %	59,1 %	17,5 %
2003	24,5 %	5,7 %	57,8 %	14,1 %
2004	24,1 %	5,0 %	56,2 %	12,1 %
2005	24,7 %	5,1 %	56,1 %	12,0 %
2006	24,8 %	5,1 %	56,4 %	12,1 %

(1) Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

Sur l'ensemble des conditions de circulation, on constate qu'un conducteur sur quatre environ est en infraction, et que, dans des conditions de circulation dense, ce sont plus de la moitié des conducteurs qui sont en infraction.

Entre 2002 et 2004, on a observé une baisse des temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde. Cette évolution favorable va dans le sens de l'amélioration générale du comportement des automobilistes en matière de respect des vitesses. On constate cependant que depuis l'année 2004 les

proportions de conducteurs circulant trop près des véhicules qui les précèdent sont restées stables, l'essentiel des progrès, au cours de la période considérée, ayant été réalisés entre 2002 et 2004.

### Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2006 en fonction du type de réseau.

Réseaux	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense (1)	Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	<b>29,1%</b>	5,4%	<b>55,2%</b>	52,7%	9,9%
Autoroutes de dégagement	<b>34,2%</b>	5,6%	<b>63,7%</b>	53,6%	8,8%
Routes nationales à 2 x 2 voies	25,8%	<b>7,6%</b>	51,6%	50,1%	<b>14,8%</b>
Routes nationales à 2 ou 3 voies	<b>28,2%</b>	<b>6,5%</b>	46,7%	<b>60,3%</b>	<b>14,0%</b>
Routes départementales	20,8%	5,8%	33,5%	<b>62,0%</b>	<b>17,3%</b>
Routes nationales en traversées d'agglomérations	20,8%	2,0%	42,6%	48,8%	4,7%
Artères en agglomérations	25,6%	2,5%	51,5%	49,7%	4,9%
Entrées/sorties d'agglomérations	26,2%	3,4%	46,5%	56,3%	7,3%
<b>Total</b>	24,8%	5,1%	44,4%	56,4%	12,1%

(1) le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés.

On constate, comme les années précédentes, que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires courts est la plus élevée en situation de trafic dense, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne. Par

ailleurs, on peut observer également que c'est en milieu urbain, au centre des agglomérations et lors des traversées d'agglomérations par routes nationales, que les temps intervéhiculaires sont le mieux respectés.