

Résultats synthétiques vitesse et ceinture

NOTE SUR LA MÉTHODOLOGIE

Les observations « vitesse » ont porté en 2006 sur 220 813 véhicules de toutes catégories dont 177 968 voitures de tourisme, 25 025 poids lourds et 1 241 motos. 7 % de ces mesures ont été réalisées la nuit. 129 184 véhicules ont par ailleurs été observés pour le port de la ceinture aux places avant dont 42 082 en milieu urbain. Enfin, 5 054 véhicules ont été observés pour le port de la ceinture aux places arrière dont 2 175 en milieu urbain.

Les indicateurs synthétiques sur les vitesses et le port de la ceinture

La lecture et l'interprétation des nombreuses données recensées et mises en forme par l'Institut de sondages Lavalie (ISL) réalisant les sondages vitesse et ceinture pour le compte du ministère autorisent une analyse très fine des différents paramètres. Elles ne donnent pas en revanche, du fait du morcellement de l'information, une vision globale de la situation et à son évolution.

En effet, pour rendre compte de l'évolution globale du comportement de l'utilisateur en matière de respect des limites de vitesse et du port de la ceinture de sécurité, il faut disposer d'indicateurs globaux ou « *synthétiques* » qui puissent la résumer, pour l'ensemble du réseau, de jour comme de nuit, indépendamment des conditions météorologiques.

C'est pour ces raisons que la méthode employée pour bâtir la plupart des indicateurs fait appel à une pondération des observations selon le poids du réseau, à partir des données de répartition du trafic.

La pondération des observations s'opère, dans un premier temps, par types de réseaux, en tenant compte de leurs poids respectifs. C'est ainsi que les autoroutes de liaison « participant » au résultat final à hauteur de 12 %, les autoroutes de dégagement pour 7,5 %, les routes nationales pour 17,4 %, les routes départementales pour 36,7 % et le milieu urbain pour 28,2 %.

Ces hypothèses de répartition du trafic sur les différents types de réseaux sont basées au départ sur les données consignées dans le 37^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la nation portant sur l'année 1999, puis plus finement, pour les répartitions entre les différents types d'autoroutes (de

liaison ou de dégagement) et de profils de routes nationales (2 x 2 voies, 2 ou 3 voies), sur les recensements effectués pour établir les indicateurs d'accidentologie locale.

Pour l'observation du port de la ceinture en milieu urbain, la pondération s'effectue en fonction de la population respective des agglomérations concernées.

Signalons enfin que les points d'observations pour les vitesses sont situés en rase campagne à plus de cinq kilomètres d'un radar automatique fixe et à plus de trois kilomètres en milieu urbain, pour que les mesures ne soient pas faussées par la présence de ces radars.

L'enjeu vitesse

La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents. Le lien entre vitesse et accident a été étudié par de nombreux chercheurs, à partir des vitesses moyennes ou des vitesses individuelles. L'étude de Nilsson en 1982 constitue une référence. On peut citer également des études plus récentes comme celles d'Elvik de Fynch et de Taylor.

Au vu des résultats des différentes études, l'Observatoire a adopté une méthode simple pour évaluer l'impact de l'évolution des vitesses sur le nombre de personnes tuées. Elle consiste à estimer que chaque kilomètre/heure en moins équivaut à un gain de 4 % du nombre de personnes tuées dans les accidents. L'évaluation des gains estimés si les usagers respectaient les limitations de vitesse nécessite d'évaluer la baisse de la vitesse moyenne si tous les conducteurs qui dépassent la limitation de vitesse roulaient à la vitesse limite, puis à appliquer la formule ci-dessus indiquée.

LES RÉSULTATS

LA VITESSE

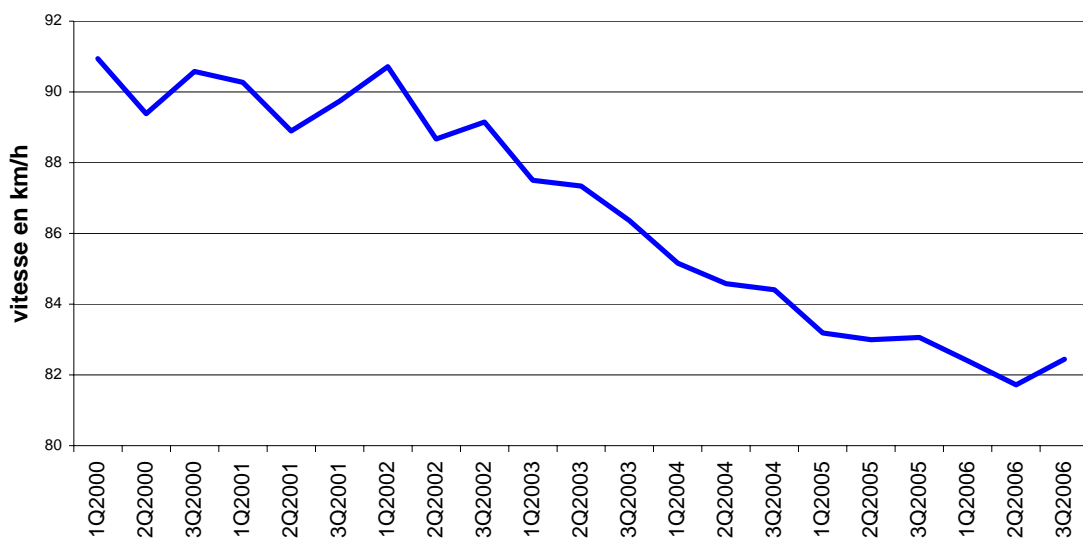
Les indicateurs suivis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière portent sur plusieurs séries d'observations. Nous présentons ici celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord les vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes français qui synthétisent l'évolution globale du comportement concernant la catégorie d'usagers la plus représentée ; ensuite les dépassements des vitesses

maximales autorisées pour trois catégories de véhicules : voitures de tourisme, motos et poids lourds ; enfin les comportements extrêmes analysés à travers deux indicateurs : les grands excès de vitesse (dépassement de plus de 30 km/h des vitesses limites) et les très grandes vitesses (sur autoroutes de liaison). Par ailleurs un dernier paragraphe est consacré aux différences de comportement entre les usagers circulant la nuit et ceux circulant le jour.

La vitesse moyenne

Celle-ci a été recueillie et analysée pour les voitures de tourisme circulant de jour sur l'ensemble du réseau métropolitain français urbain comme de rase campagne. La vitesse moyenne pratiquée de nuit a été écartée de cet indicateur global car l'Observatoire ne dispose pas de mesures de nuit sur deux types de réseaux : les routes nationales à 2x2 voies et les routes départementales. Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

**Evolution de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les VL
tous réseaux confondus**



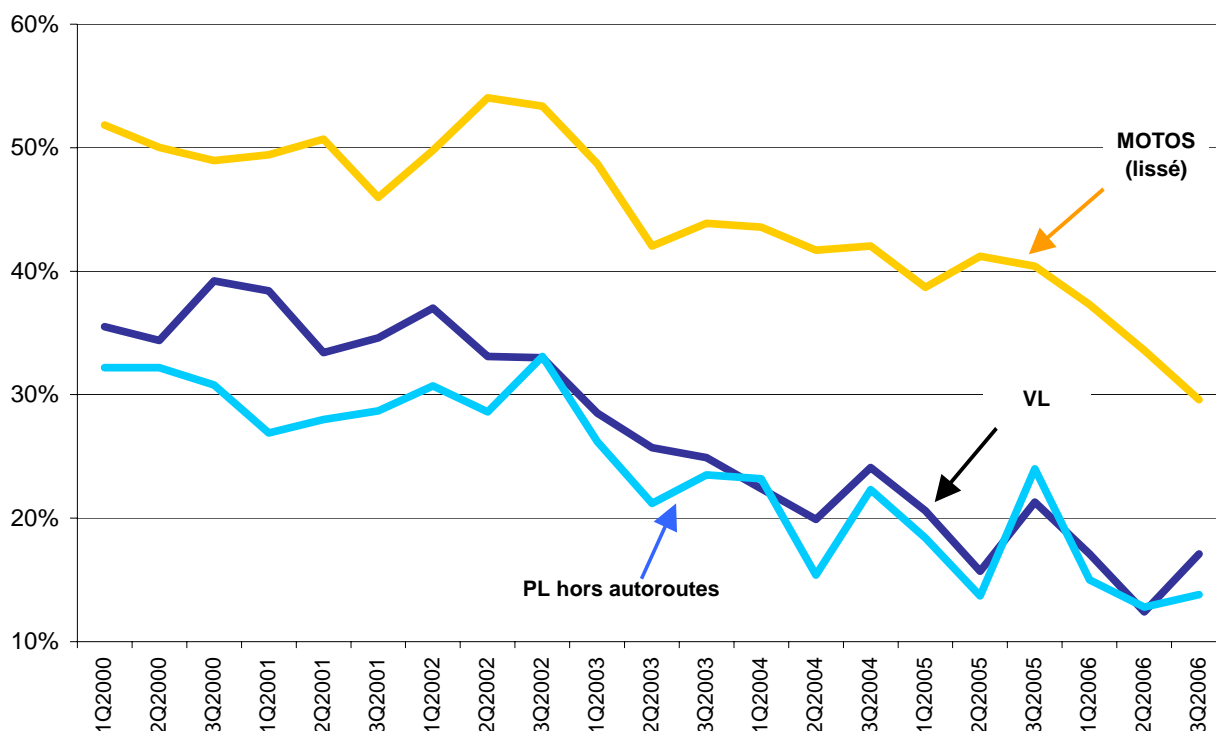
L'examen de la courbe ci-dessus permet de suivre l'évolution de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes français sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2000. On observe une diminution régulière de la vitesse à partir du pic du premier trimestre 2002, malgré une légère augmentation fin 2006. Depuis cette date ce sont plus de 8 km/h qui ont été gagnés (de 90,7 km/h à 82,4 km/h fin 2006), soit 9,1 %.

On constate également que cette décroissance connaît un ralentissement depuis le début de l'année 2005.

Les dépassements de la vitesse limite

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours des sept années de 2000 à 2006 sur les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées, pour les voitures de tourisme, les motos et les poids lourds. Pour les motos, les valeurs ont été lissées en retenant une moyenne sur trois trimestres, le faible effectif observé par trimestre aboutissant à de trop fortes amplitudes de variation.

Taux de dépassement > à 10 km/h des vitesses maximales autorisées



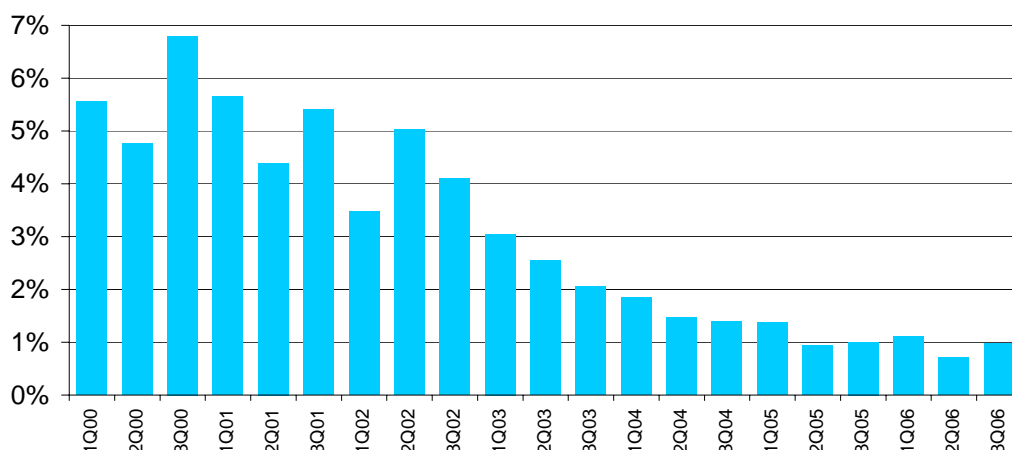
L'examen des courbes permet de mettre en relief une baisse régulière des dépassements de vitesse depuis le début de l'année 2002, pour les trois catégories de véhicules observées et notamment pour les voitures de tourisme. Pour ces dernières, le taux de dépassement de plus de 10 km/h est descendu pour la première fois sous les 20 % en 2004 et les 13 % au cours de 2006. On a assisté cependant à une remontée de ce taux fin 2006, où il atteignait 17,1 %. Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les autres catégories de véhicules, notamment pour les motos. En fin d'année 2006, ces taux se situaient cependant aux alentours de 30 % pour les motos, et de 15 % pour les poids lourds.

Les grands excès de vitesse

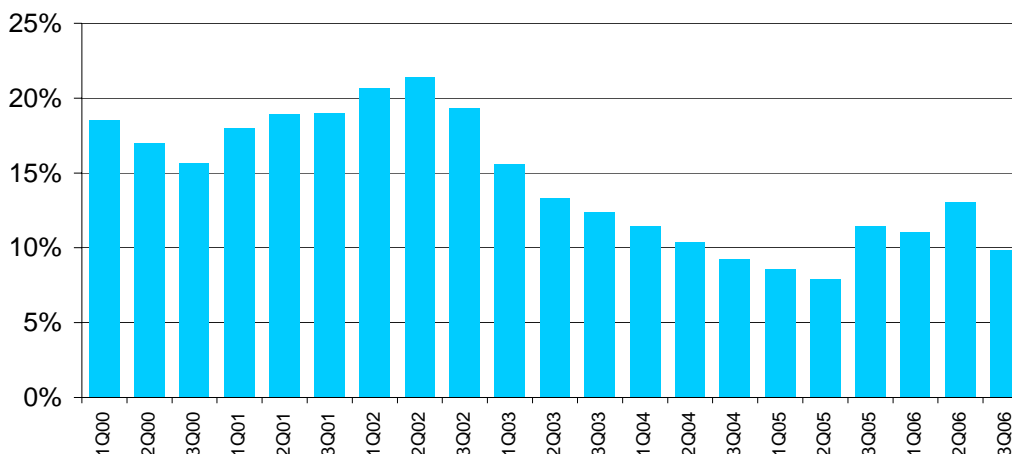
L'évolution du pourcentage de dépassements de plus de 30 km/h de la vitesse limite autorisée est illustrée par les deux graphiques qui suivent.

S'agissant des voitures de tourisme, on peut observer une diminution rapide et régulière de cet indicateur depuis le début de l'année 2002. Fin 2006, cette proportion de grands excès de vitesse a été divisée par cinq par rapport à cette période. On constate pour les motos une proportion nettement plus élevée de grands excès de vitesse et une diminution plus faible de ceux-ci dans le temps, même si, en ce qui concerne cette catégorie d'utilisateurs, des progrès ont également été accomplis depuis trois ans.

Véhicules de tourisme :
% de dépassement > à 30 km/h des vitesses limites



Motos:
% de dépassement > à 30 km/h des vitesses limites

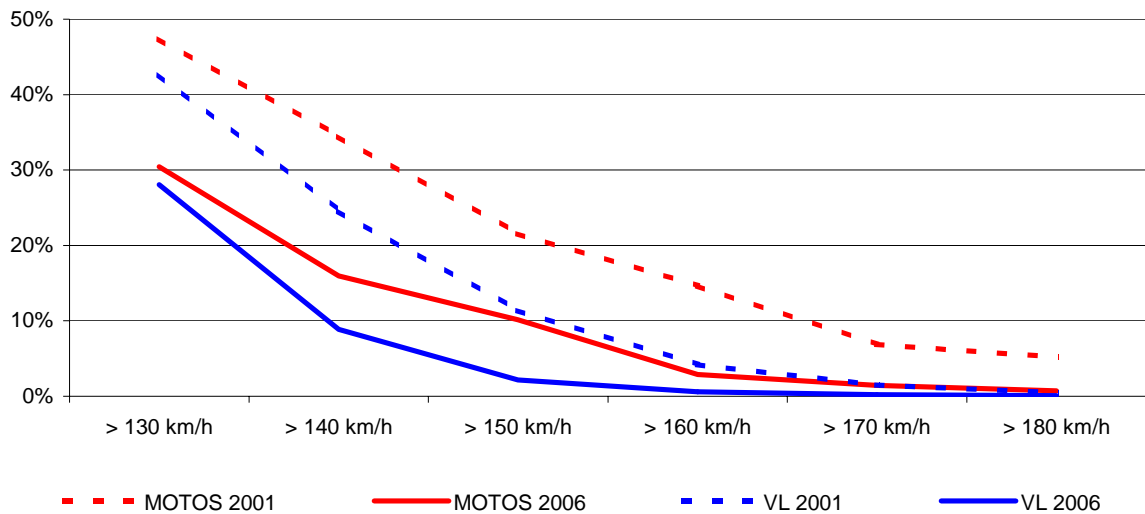


Les vitesses élevées

Les vitesses élevées ont été observées sur les autoroutes de liaison, terrain où elles peuvent le mieux « s'exprimer ». On a ici retenu les vitesses pratiquées par deux catégories d'usagers, les motocyclistes et les conducteurs de voitures de tourisme et observé leurs évolutions entre 2001 et 2006. On constate que les progrès en matière de comportement sont

particulièrement marqués pour les usagers de VL et que les vitesses supérieures à 150 km/h ont pratiquement disparu en 2006 (0,6 %), alors qu'elles représentaient encore 4,2 % en 2001. Pour les motos, les progrès sont aussi évidents, avec une situation actuelle pour les très grands excès qui présente des similitudes avec celle de l'automobiliste de 2001.

Autoroutes de liaison
Proportion d'usagers de VL et motos au-delà d'un certain seuil de vitesse - comparaison
2001 - 2006



La vitesse de nuit

Globalement, la vitesse moyenne des automobilistes est sensiblement plus élevée la nuit que le jour : on constate une vitesse moyenne de 80,2 km/h la nuit contre 78,8 km/h le jour en 2006 sur les réseaux où la comparaison peut être faite (c'est-à-dire sans les routes nationales à 2 x 2 voies et le réseau départemental). On observe en revanche sur les autoroutes de liaison une vitesse moyenne nettement moins élevée la nuit que le jour. Sur les autres réseaux, les vitesses pratiquées la nuit sont plus élevées, et plus particulièrement sur les réseaux « de transition », par opposition aux réseaux où la vitesse est établie : autoroutes de dégagement, traversées d'agglomérations sur routes nationales et voies d'entrée/sortie d'agglomérations. Sur autoroutes de liaison, les motocyclistes roulent globalement plus vite la nuit, mais on distingue deux groupes aux deux extrémités de l'échelle des vitesses, les vitesses médianes étant plus rares que de jour.

L'enjeu vitesse : le respect des limitations

En étudiant les distributions des vitesses relevées sur tous les types de réseaux par les différentes catégories de véhicules, on a pu déterminer que si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse (dans cet exercice, on a placé l'ensemble des conducteurs en dépassement dans la tranche qui précède immédiatement la valeur limite) ce sont près de 5 km/h qui seraient gagnés sur la vitesse moyenne pratiquée, soit une proportion de l'ordre de 20 % de tués en moins, c'est à dire, sur l'année 2006, environ 950 vies sauvées.

LA CEINTURE

La méthodologie tient compte de la fréquentation des différents réseaux et du poids démographique des différentes villes constituant le panel. Elle a tout d'abord été appliquée à l'année 1992, afin d'obtenir une base de référence stable, et ensuite aux cinq dernières années 2002 à 2006.

Les taux synthétiques du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Taux de port de la ceinture :

1992	2002	2003	2004	2005	2006
80,6 %	91,1 %	95,1 %	96,4 %	97,0 %	97,2 %

On constate donc, que depuis 2002, la valeur de ce taux est en net progrès et qu'il se rapproche désormais du taux maximum de 100 %. Même, si les progrès sur le taux de port des ceintures à l'avant ne pourront désormais qu'être limités, ils représentent encore un enjeu important pour la sécurité routière car ce petit nombre d'usagers qui ne portent pas la ceinture est sur-représenté dans les victimes d'accidents ; par ailleurs les efforts doivent porter de plus en plus sur le port de la ceinture à l'arrière qui est plus faible, de l'ordre de 80 % en 2006, en net progrès cependant par rapport à 2005.