

Vitesse (voitures de tourisme)

Synthèse

Les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont restées pratiquement inchangées entre 2005 et 2006, quel que soit le type de réseau. Si l'on observe une légère dégradation sur les routes nationales à 2 x 2 voies, on constate en revanche une légère amélioration des comportements sur les routes nationales et départementales à grande circulation ainsi qu'en milieu urbain.

Les indicateurs synthétiques montrent qu'en quatre ans, entre 2002 et 2006, la vitesse moyenne diurne des automobilistes français a chuté de 7,3 km/h, passant de 89,5 km/h à 82,2 km/h. Ils nous enseignent également qu'en 2006, tous réseaux confondus, 40,3 % des automobilistes dépassent les vitesses limites, 15,2 % dépassent ces vitesses majorées de 10 km/h et que 0,8 % roulent à plus de 150 km/h.

Entre 1990 et 2002, le nombre d'infractions verbalisées pour non-respect des limitations de vitesse se situait entre 1,1 et 1,4 million par an. Depuis l'automne 2003 avec la mise en place du contrôle-sanction automatisé, ce nombre est passé à 7,2 millions en 2006.

En 2006, si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, ce sont 950 vies qui auraient pu être sauvées¹.

I. La réglementation

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules légers en France (de moins de 3,5 tonnes : motos, voitures de tourisme et utilitaires légers) :

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage de pneus cramponnés	Elèves conducteurs et conducteurs novices (moins de 2 ans de permis, hors intempéries)
Autoroutes interurbaines	130 km/h	110 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	110 km/h
Autoroutes urbaines et routes à deux chaussées séparées	110 km/h	100 km/h	50 km/h		100 km/h
Autres routes hors agglomérations	90 km/h	80 km/h	50 km/h		80 km/h
Agglomérations	50 km/h ¹				

¹ Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

¹ Si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, la vitesse moyenne aurait baissé d'environ 5 km/h, ce qui représente, si l'on applique la formule communément admise : 1 % de moins sur la vitesse pratiquée = 4 % de personnes tuées en moins, une baisse d'environ 20 % du nombre de personnes tuées. Si l'on se rapporte au chiffre de 2006, ce sont 950 vies qui auraient pu être sauvées.

Depuis 1998, un décret instaure une contravention de la cinquième classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h. Par ailleurs, depuis juin 1999, la loi adopte le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire de véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur.

II. Le contexte

Depuis plusieurs années, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière fait réaliser des mesures de vitesse sur les différents réseaux routiers. Ces données représentent environ 200 000 observations par an et font l'objet de publications régulières, notamment dans le cadre du bilan annuel. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

Les mesures de vitesse exploitées par l'Observatoire sont issues de sondages effectués par des enquêteurs de l'Institut de sondages Lavalie (ISL), société d'études spécialisée.

Ces relevés sont totalement indépendants de ceux pratiqués par les forces de l'ordre.

III. Les indicateurs synthétiques²

Pour rendre compte du comportement de l'usager, de jour comme de nuit, sur tous les types de réseaux et de véhicules, plus de 700 données différentes concernant les vitesses moyennes et les taux de dépassement des vitesses limites autorisées sont recueillies chaque quadrimestre. Leur lecture et leur interprétation, du fait du morcellement de l'information, autorisent une analyse détaillée mais ne permettent pas d'accéder rapidement à une vision globale de la situation et à son évolution.

C'est pourquoi des indicateurs synthétiques, au nombre de trois, ont été mis au point. Ils concernent les taux de dépassement de la vitesse limite autorisée, les taux de dépassement de plus de 10 km/h, et les pourcentages de dépassement des vitesses limites autorisées supérieures à 150 km/h. Ils tiennent compte de la répartition du trafic sur les différents réseaux et intègrent les données de tous les types de véhicules, de jour comme de nuit, quelles que soient les conditions météorologiques. Ils permettent, à travers un chiffre unique, de suivre l'évolution du comportement global des usagers de la route en matière de vitesse excessive.

La répartition du trafic est faite essentiellement par types de réseaux. On a estimé en effet que les données issues des enquêtes « vitesse » réalisées par la société de sondages donnaient, du fait du nombre élevé d'observations, une assez bonne représentativité de la répartition par types de véhicules en fonction du type de réseau, et que, dans un premier temps, on pouvait se dispenser d'une analyse détaillée sur la composition du trafic dont on ne dispose pas actuellement.

Les hypothèses de répartition du trafic sur les différents types de réseaux sont issues au départ des données consignées dans le 37^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, portant sur l'année 1999, puis, pour les données plus fines concernant 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), des recensements

² Source : ONISR.

effectués à l'occasion des travaux engagés par l'Observatoire sur l'accidentologie locale. Faute de données pertinentes les concernant, les trois types de voies urbaines recensées dans les sondages se sont vus attribuer un trafic équivalent. En tout état de cause l'impact d'une erreur au niveau de cette pondération n'est pas très important car les différents indicateurs ont une évolution très voisine : l'essentiel était donc de pouvoir établir une synthèse de l'ensemble des résultats.

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

	Part du trafic
Autoroutes de liaison	12,0 %
Autoroutes de dégagement	7,5 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	6,8 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	10,6 %
Routes départementales	36,7 %
Total voies urbaines, dont :	26,2 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations	8,7 %
artères en agglomération	8,7 %
entrées-sorties en agglomération	8,7 %

Source : DSCR - ISL

Les résultats globaux concernant les taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée sont les suivants (toutes catégories de véhicules) :

	Taux de dépassement des vitesses limites autorisées	Taux de dépassement supérieurs à 10 km/h des vitesses limites autorisées	% d'excès de vitesse supérieurs à 150 km/h
1 ^{er} quadrimestre 2000	61,4 %	35,0 %	2,5 %
2 ^{ème} quadrimestre 2000	59,3 %	34,0 %	2,5 %
3 ^{ème} quadrimestre 2000	62,5 %	38,3 %	3,2 %
Année 2000	61,1 %	35,8 %	2,7 %
1 ^{er} quadrimestre 2001	60,9 %	37,1 %	2,8 %
2 ^{ème} quadrimestre 2001	59,1 %	32,8 %	2,5 %
3 ^{ème} quadrimestre 2001	58,5 %	34,1 %	3,5 %
Année 2001	59,4 %	34,6 %	2,9 %
1 ^{er} quadrimestre 2002	63,6 %	36,7 %	2,8 %
2 ^{ème} quadrimestre 2002	56,6 %	32,9 %	2,7 %
3 ^{ème} quadrimestre 2002	60,2 %	33,0 %	2,4 %
Année 2002	59,9 %	34,1 %	2,6 %
1 ^{er} quadrimestre 2003	55,4 %	28,8 %	1,8 %
2 ^{ème} quadrimestre 2003	51,5 %	24,8 %	2,1 %
3 ^{ème} quadrimestre 2003	50,6 %	24,1 %	1,5 %
Année 2003	52,4 %	25,7 %	1,8 %
1 ^{er} quadrimestre 2004	50,2 %	22,0 %	1,2 %
2 ^{ème} quadrimestre 2004	46,8 %	19,3 %	1,1 %
3 ^{ème} quadrimestre 2004	48,5 %	23,6 %	1,0 %
Année 2004	48,3 %	21,5 %	1,1 %
1 ^{er} quadrimestre 2005	45,8 %	20,2 %	0,8 %
2 ^{ème} quadrimestre 2005	40,1 %	15,3 %	0,9 %
3 ^{ème} quadrimestre 2005	45,9 %	21,3 %	0,7 %
Année 2005	43,5 %	18,6 %	0,8 %
1 ^{er} quadrimestre 2006	41,7 %	16,9 %	0,7 %
2 ^{ème} quadrimestre 2006	36,8 %	12,4 %	0,8 %
3 ^{ème} quadrimestre 2006	42,9 %	16,7 %	0,8 %
Année 2006	40,3 %	15,2 %	0,8 %

Source : DSCR - ISL

On constate à l'examen du tableau qui porte sur les années 2000 à 2006, qu'à partir de la fin de l'année 2002 on assiste à une amélioration progressive des comportements, quel que soit l'indicateur observé. On observe que les progrès les plus spectaculaires concernent la proportion de dépassement des limites autorisées à très grande vitesse (plus de 150 km/h) qui s'est réduite de plus des deux tiers entre 2002 et 2005.

IV. Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sur les principaux types de réseaux

	Vitesse moyenne (km/h)		Taux d'infraction (%)			
			Vitesse limite		Vitesse limite + 10 km/h	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Autoroutes de liaison	119	119	34	34	16	14
Autoroutes de dégagement	109	109	49	51	24	26
Rase campagne						
– Routes nationales à 2 x 2 voies	99	100	32	27	14	9
– Routes nationales et départementales à grande circulation	83	82	34	31	15	13
Traversées de petites agglomérations par routes nationales	53	52	60	53	23	17
Agglomérations moyennes						
– Artères	48	47	43	36	13	9
– Entrées/sorties	55	54	68	63	29	23

Il s'agit ici de mesures de vitesses libres le plus souvent non contraintes par des conditions de circulation détériorées.

Source : DSCR – ISL (165 240 observations en 2006).

De jour, en 2006 par rapport à 2005, les vitesses pratiquées par les voitures de tourisme sont restées pratiquement inchangées, quel que soit le type de réseau. Si l'on observe une légère dégradation sur les routes nationales à 2 x 2 voies, on constate en revanche une amélioration des comportements sur les routes nationales et départementales à grande circulation ainsi qu'en milieu urbain.

En ce qui concerne les taux de dépassement des vitesses limites, on constate en 2006 des progrès par rapport à 2005 en milieu urbain et sur les réseaux de rase campagne excepté sur les autoroutes de dégagement. Les automobilistes commettent d'avantage d'infractions en milieu urbain (entrées/sorties d'agglomérations moyennes et traversées d'agglomérations par routes nationales) où, même si les chiffres évoluent favorablement, il reste encore plus de la moitié des conducteurs en infraction.

V. Évolution des vitesses moyennes

Les indicateurs synthétiques ont été étendus aux vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme, les motos et les poids lourds sur les différents types de réseau de jour. C'est ainsi que l'on a pu constater qu'en quatre ans, entre 2002 et 2006, la vitesse moyenne diurne des automobilistes français a chuté de 7,3 km/h, passant de 89,5 km/h à 82,2 km/h.

vitesse moyenne en km/h	VL	PL	motos
1998	88,6	74,7	100,9
1999	88,6	75,6	98,6
2000	90,2	77,3	97,6
2001	89,8	76,3	96,4
2002	89,5	78,2	100,4
2003	87,1	75,3	92,9
2004	84,7	74,3	92,4
2005	83,1	74,2	92,3
2006	82,2	73,1	87,8

Source : DSCR – ISL.

Le tableau suivant présente l'évolution cet indicateur par quadrimestres, pour les voitures de tourisme, entre début 2003 et fin 2006.

Vitesse moyenne en km/h	1 ^{er} quad 2003	2 ^e quad 2003	3 ^e quad 2003	1 ^{er} quad 2004	2 ^e quad 2004	3 ^e quad 2004	1 ^{er} quad 2005	2 ^e quad 2005	3 ^e quad 2005	1 ^{er} quad 2006	2 ^e quad 2006	3 ^e quad 2006
Indicateur synthétique jour	87,5	87,3	86,4	85,2	84,6	84,4	83,2	83,0	83,1	82,4	81,7	82,4

Source : DSCR - ISL

La vitesse de nuit³

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 (113,4) que le jour (119,4).

³ DSCR – ISL (12 728 observations en 2006).

VI. La distance d'arrêt

La distance d'arrêt d'un véhicule en mouvement est fonction de sa masse, de sa vitesse, de l'attention du conducteur, de l'adhérence du véhicule à la route, de la qualité des freins, etc... Elle est égale à la distance de réaction (distance parcourue entre le moment où le conducteur perçoit un obstacle et celui où il appuie sur la pédale de frein) plus le chemin de freinage (distance parcourue entre le début du freinage et l'arrêt absolu). En moyenne, pour une bonne attention et de bons freins, sur chaussée sèche et d'adhérence moyenne, les distances d'arrêt en fonction de la vitesse initiale sont les suivantes :

Vitesse (km/h)	Distance de réaction (mètres)	Chemin de freinage (mètres)	Distance totale (mètres)
40	8,3	8,8	17,1
50	10,4	13,8	24,2
60	12,5	19,8	32,3
70	14,6	27,0	41,6
80	16,7	35,3	52,0
90	18,8	44,6	63,4
100	20,8	55,1	75,9
110	22,9	66,7	89,6
120	25,0	79,4	104,4
130	27,1	93,1	120,2
140	29,2	108,0	137,2
150	31,3	124,0	155,3

Source : LAB.

A 50 km/h, il faut 25 mètres pour s'arrêter si un enfant jaillit soudain sur la chaussée, c'est-à-dire 8 mètres de moins qu'à 60 km/h.

VIII. Vitesse et gravité

Selon des travaux effectués par le laboratoire Peugeot-Renault, en cas de choc frontal, la probabilité qu'un conducteur de véhicule léger soit tué à une vitesse d'impact donnée est la suivante :

	10 km/h	20 km/h	30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h	70 km/h
Ceinturés (%)	0	0	~0	~0	2	22	48
Non ceinturés (%)	0	0	~0,1	~2	22	45	70

Source : LAB.

Jusqu'à 30 km/h, la probabilité d'être tué lors d'un choc frontal est quasi-nulle. Mais elle augmente rapidement avec la vitesse. La probabilité d'être blessé dans un accident, non nulle pour les petites vitesses, croît également avec la vitesse et est nettement supérieure à la probabilité d'être tué.

IX. Les sanctions

Contraventions dressées pour non-respect des vitesses									
1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006*
933 253	1 153 539	1 165 347	1 231 304	1 262 745	1 354 957	1 611 240	3 099 258	5 866 543	7 238 901

* Y compris contrôle automatisé.

Source : Ministère de l'Intérieur, DLPAJ.

Entre 1985 et 2002, le nombre annuel d'infractions verbalisées pour non-respect des limitations de vitesse est resté compris entre 0,9 et 1,4 million. Depuis l'automne 2003, avec la mise en place du contrôle automatisé, le nombre d'infractions a connu une forte augmentation, jusqu'à dépasser les 7 millions en 2006.

X. Vitesse, opinion publique et attitudes dans l'Union européenne

Source : Enquête européenne SARTRE 3 réalisée en 2002 et 2003. SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe/ les attitudes sociales devant le risque routier en Europe)

SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe/ Les attitudes sociales devant le risque routier en Europe) est un projet de recherche mené à l'échelle européenne qui étudie les opinions et les comportements déclarés des automobilistes européens. Les résultats qui suivent sont issus de l'étude Sartre 3 réalisée en 2002 et 2003 et publiée début 2005.

Les perceptions de la conduite en matière de vitesse et de sécurité

La perception de la manière dont les autres conducteurs se comportent en matière de limitation de vitesse et de la relation entre vitesse et sécurité font partie des nombreux facteurs qui influencent la vitesse d'un conducteur.

C'est ainsi que 20 % des conducteurs français déclarent conduire plus vite que les autres, contre 45 % des conducteurs croates, 34 % des conducteurs néerlandais et 24 % des conducteurs suédois. A l'opposé, 10 % seulement des conducteurs estoniens, 13 % des conducteurs autrichiens, irlandais ou portugais déclarent conduire plus vite que les autres. A la question « roulez-vous plus dangereusement que les autres ? », 3 % des conducteurs français répondent par l'affirmative, contre 12 % des conducteurs chypriotes, 11 % des conducteurs slovaques et 6 % des conducteurs belges. Inversement, ils ne sont que 2 % des conducteurs irlandais et danois à déclarer rouler plus dangereusement que les autres.

Les excès de vitesse déclarés par les conducteurs

En plus de la question sur leur propre vitesse par rapport à celle des autres, les conducteurs ont été interrogés sur leur fréquence à commettre des excès de vitesse sur différents types de routes.

22 % des conducteurs français déclarent commettre « souvent », « très souvent » ou « toujours » des excès de vitesse sur autoroutes, contre 46 % des conducteurs danois et 40 % des conducteurs grecs. A l'inverse seuls 10 % des conducteurs irlandais et 12 % des conducteurs polonais avouent des excès de vitesse fréquents sur ce type de réseau. En milieu

urbain, les conducteurs français ne sont plus que 7 % à déclarer des excès de vitesse contre 12 % des conducteurs belges, italiens, estoniens et hongrois. A l'inverse, les conducteurs suisses ne sont que 4 % dans ce cas.

Perception des excès de vitesse commis par les autres conducteurs

Avec une moyenne de 84 % pour l'Union européenne, l'étude a montré qu'une large majorité de conducteurs de tous les pays pensent que les autres dépassent souvent les limitations de vitesse. Les conducteurs français sont pour leur part 89 % à le penser, contre 92 % des conducteurs britanniques et danois. A l'inverse « seulement » 72 % des conducteurs autrichiens et 74 % des conducteurs autrichiens et hongrois le pensent.

Le plaisir de conduire vite

Un certain nombre d'études ont montré que des caractéristiques psychologiques peuvent influencer le choix de la vitesse. Dans cette enquête, ces facteurs psychologiques sont abordés par une seule question posée aux conducteurs sur le plaisir qu'ils éprouvent à « conduire vite ».

8 % des conducteurs français déclarent éprouver du plaisir à conduire vite, ce chiffre correspondant à la moyenne relevée dans l'Union européenne. Les conducteurs danois sont les plus nombreux, avec 15 %, à répondre qu'ils aiment la vitesse (les conducteurs suédois, chypriotes, et polonais sont tous à 13 %), à la différence des conducteurs irlandais qui ne sont que 4 % et des conducteurs britanniques, espagnols et croates qui ne sont que 5 %.

Par ailleurs, depuis l'enquête précédente qui datait de 1996, on a observé que seuls les conducteurs de quatre pays ont évolué de plus de cinq points sur ce critère. En effet les conducteurs slovaques (- 25 points), finlandais (- 16 points), portugais (- 13 points) et polonais (- 7 points) ont tous évolué dans le sens où ils disent moins aimer la vitesse, ce qui traduit peut-être une perception accrue des activités de contrôle routier (et du risque d'être sanctionné) ou un changement général d'attitude envers le risque.

Les comportements déclarés concernant la vitesse

Le danger est particulièrement important quand les conducteurs choisissent de rouler « trop vite pour les conditions » (lesquelles peuvent demander une vitesse bien inférieure aux limites affichées). Le questionnaire a inclus deux questions sur les comportements déclarés pouvant être associés à une vitesse excessive. Ces questions portent sur la fréquence « des passages au feu orange » et la fréquence « des dépassements effectués quand c'est juste ».

A la première question, les conducteurs français sont 16 % à déclarer être passés fréquemment au feu orange, contre 36 % pour les conducteurs chypriotes et 30 % pour les conducteurs italiens et grecs. Inversement, seuls 8 % des conducteurs finlandais et polonais et 9 % des conducteurs autrichiens l'affirment. Les conducteurs slovaques (18 %), tchèques (16 %) et grecs (15 %) sont les plus nombreux à avouer des dépassements fréquents « quand c'est juste », alors que les conducteurs français ne sont que 2 %, uniquement « dépassés » par les conducteurs finlandais et slovènes avec 1 %.

Attitude envers la vitesse et les limites de vitesse

Le fait de « conduire trop vite » est largement reconnu comme cause d'accidents dans l'ensemble des pays de l'Union européenne avec une moyenne de 82 %. Ce taux varie de 72 % en France et en Suède à 94 % en Grèce.

Soutien en faveur des contre-mesures sur la vitesse

Les conducteurs français sont 68 % à déclarer être en faveur de restrictions sur les publicités des constructeurs mettant en avant la vitesse, ce qui représente le plus haut score des pays de l'Union européenne. A l'opposé, les conducteurs danois, suédois, estoniens hongrois et slovaques sont moins de 30 % à le déclarer.

En ce qui concerne les limiteurs de vitesse embarqués dans les véhicules, les conducteurs français sont encore, avec les conducteurs irlandais, les plus nombreux à les réclamer avec respectivement 74 % et 77 % de réponses. A l'autre extrémité de l'échelle, les conducteurs allemands, suisses, tchèques et hongrois sont moins de 40 % à les réclamer.

XI. L'acceptabilité du contrôle automatisé

La mise en place progressive du dispositif de contrôle automatique des vitesses à partir de la fin de l'année 2003 a sensiblement changé la perception que les conducteurs français ont de la vitesse.

Une enquête sur l'acceptabilité sociale du contrôle automatisé conçue par l'ONISR avec le concours de l'INRETS et réalisée par l'IFOP en mars 2005 auprès d'un millier d'individus a révélé des changements de comportement significatifs. C'est ainsi que :

- 45 % des conducteurs disent rouler moins vite que les autres (contre 32 % en 2003) : la vitesse est devenue moins valorisante, le danger est compris ;
- la part des usagers déclarant rouler fréquemment au-dessus des vitesses limites autorisées a chuté de moitié pour tous les types de réseaux ;
- 76 % des conducteurs affirment faire plus attention aux limites de vitesses, et 66 % rouler globalement moins vite.

XII. Les expériences de limitation des vitesses en France

La première expérience française date de 1959-1960 : il s'agissait de limiter la vitesse pendant onze week-ends et sur 2 000 km de routes à 90 km/h pour les voitures particulières et à 70 km/h pour les poids lourds. Le pourcentage de dépassement du 90 km/h est passé de 22 à 13 avec une chute du nombre d'accidents de 23 %.

La deuxième expérience date de 1969 : 1 600 km de routes ont été limités à 80 km/h, 100 km/h ou 120 km/h. On a constaté une baisse immédiate des vitesses pratiquées et un léger relèvement de ces vitesses par la suite. La réduction du taux de dépassement de la vitesse limite a atteint 40 % à 60 % selon les voies ; l'écart-type des vitesses (indice de

dispersion ou d'homogénéité des vitesses individuelles) a également été réduit de 15 % à 25 %. Le nombre d'accidents a diminué de 40 %.

En 1970, 11 500 km de routes ont été limités à 110 km/h. La vitesse moyenne pratiquée a baissé de 3 km/h, le V85 (vitesse que dépassent 15 % des usagers) de 5 km/h, montrant ainsi un écrêtement certain des vitesses extrêmes. Au cours de cette expérience, on a constaté une baisse des nombres d'accidents (- 11 %), de blessés (- 10 %), et de tués (- 23 %). L'effet « limitation » a été très significatif le premier mois de l'expérience.

L'introduction des limitations de vitesse sur autoroutes s'est déroulée en plusieurs phases. Jusqu'en 1973, il n'y avait pas de limitation, le taux de tués (nombre de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus) était de 3,6. Il 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 1975 (niveau identique pour une limitation à 120 km/h).

La limite de vitesse en agglomération a été abaissée de 60 km/h à 50 km/h le 1er 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 de 14,2 % en agglomération et de 9,9 % en rase campagne,
- du nombre des tués de 15,4 % en agglomération et de 11,9 % en rase campagne,
- et du nombre des blessés de 14,3 % en agglomération et de 11,4 % en rase campagne.

Ces diminutions ont été plus fortes le jour que la nuit. Une étude statistique a montré que l'introduction du « 50 en ville » avait permis d'éviter 14 000 accidents en milieu urbain et de sauver 580 vies en deux ans (1991 et 1992).