

# SOURCE : questions classiques

## **Vitesse et sécurité : "baser l'évaluation de la performance des réseaux sur la vitesse, cela ne porte-t-il pas atteinte à la sécurité routière ?"**

Il n'en est rien. En effet :

- On mesure ici la vitesse courante de circulation, c'est-à-dire le faisceau des vitesses spontanément adoptées par un échantillon de conducteurs pris dans les conditions ordinaires. La mesure n'influe pas sur leur vitesse. Au contraire tout l'art de la mesure, c'est de ne pas influencer sur le phénomène mesuré.
- La méthode SOURCE inclut l'écrêtement des vitesses à 90 km/h : le véhicule de flottement n'a pas le droit de dépasser cette vitesse, la strate haute des vitesses des échantillons est ainsi systématiquement gommée. Donc les indices SOURCE n'accorderont ni bonus aux pays qui relâchent leur politique de sécurité routière ni malus à ceux qui s'en dotent.

*Remarque : vu l'état général des réseaux et des parcs des pays considérés, les gammes de vitesses rencontrées sont plutôt basses (gamme de vitesse typique des pays développés : entre 80 et 150 km/h ; exemple de l'Afrique : entre 15 et 90 km/h). Cela ne signifie malheureusement pas que la vitesse n'ait pas d'effet sur la sécurité.*

**L'indice n'a pas d'effet sur la grande vitesse et la grande vitesse n'a pas d'effet sur l'indice.**

## **Vitesse et... limitations de vitesses ?**

- L'incidence sur la mesure SOURCE des limitations de vitesse, ponctuelles

ou généralisées, est pratiquement neutralisée par l'écrêtement à 90 km/h.

## **Vitesse et profils nationaux ?**

- Les premières séries de campagnes nationales permettront de fonder, si nécessaire, des règles de correction des vitesses brutes au plan national, pour gommer l'influence des profils nationaux (types de conduite et état des parcs), ceci sur la base d'échantillons-témoins réglés en état de surface et en rectitude. Ce phénomène de profil national, qui s'est avéré marginal en 1ère analyse, reste repérable, bien mesurable et aisément correctible.

## **Vitesse et tracé : "D'accord, les vitesses reflètent l'état de la chaussée, mais aussi son tracé. Dans quelle mesure néglige-t-on ou non l'effet du tracé sur les vitesses ?"**

Le niveau de service effectif d'une liaison routière est en fait essentiellement déterminé par 2 caractéristiques géométriques de la route : la rectitude de son tracé (déclivité et sinuosité) et son état de surface. Chacun de ces 2 facteurs influe directement sur la perception collective du confort et de la sécurité, donc sur la distribution statistique des vitesses.

- **Problématiques où le tracé est un quasi-invariant : séries historiques sur la même liaison ou sur le même réseau.**

Pour un itinéraire donné, en dehors de

travaux très lourds, cas d'exception, le tracé est un invariant parfait (un entretien périodique ou une réhabilitation ordinaire, par définition, ne le modifient pas).

Par suite à l'échelle d'un réseau donné, la rectitude globale du réseau est un quasi-invariant a fortiori.

- **Problématiques où le tracé n'est pas un quasi-invariant : comparaisons de pays à pays**

La catégorie de véhicules la plus sensible aux effets du tracé (les poids lourds) est éliminée. Et pour l'effet sur la vitesse libre de la déclivité pure (pentes et rampes), les VL y sont pratiquement insensibles.

Il reste vrai qu'à état de surface égal, 2 liaisons prises isolément, différant fortement quant à la rectitude du tracé (déclivité et sinuosité), seront sensiblement décalées en gamme quant aux vitesses, même pour les VL. Mais vu la précision finale recherchée, on est fondé à considérer cet effet comme négligeable en première analyse, une fois ramené au niveau des indices nationaux, c'est-à-dire de réseaux entiers.

*Approfondissements en cours*

- **Disposer d'une abaque universelle Vitesse courante VL/Rectitude** permettra de s'affranchir de toute série de précautions mineures, particulièrement pour le travail à petite échelle. Les préalables méthodologiques sont déjà franchis : on sera bientôt en mesure de valider un indice standard de rectitude de type SOURCE, basé sur la fréquence kilométrique des "pertes de tracé" visuelles, et donc mesurable sur le terrain avec une productivité élevée.

- Cet indice de rectitude a ainsi été introduit à titre expérimental dans le dispositif SOURCE permanent établi à Madagascar (voir plus loin), l'objectif testé étant d'en tirer un **modèle de redressement des vitesses courantes VL, basé sur l'échelle de rectitude** : la vitesse SOURCE d'une section donnée pourrait ainsi être traduite systématiquement en "équivalent droit et plat", une vitesse virtuelle épurée de tout effet de tracé.