

RECOMMANDATIONS/CONCLUSIONS SUR LA MODÉRATION DES VITESSES

[CEMT/CM(96)1/FINAL]

Le Conseil des Ministres, réuni à Budapest les 29 et 30 mai 1996,

CONSIDÉRANT :

- Le rôle indéniable de la vitesse excessive ou inadaptée dans les accidents de la route et dans leur gravité.
- L'impact positif sur la sécurité routière enregistré lors de l'introduction des limites générales de vitesse, ou lors de l'abaissement de ces limites et a contrario, l'impact négatif constaté lors du relèvement de ces vitesses, lorsque des mesures d'accompagnement efficaces ne sont pas prises.

CONSTATANT :

- L'hétérogénéité des réglementations en vigueur dans les pays d'Europe, notamment en matière de limitations générales de vitesse, ceci ayant pour effet pour les usagers de la route en circulation internationale une certaine confusion et un doute sur la crédibilité des réglementations existantes, ce qui nuit à la sécurité routière.

RAPPELANT :

- La part primordiale du comportement humain sur la sécurité routière.
- L'existence de moyens divers et complémentaires que sont l'éducation, la formation, la réglementation, le contrôle et les sanctions, permettant de modifier ce comportement vers une attitude plus sûre et plus respectueuse des réglementations et des autres usagers.
- La nécessité d'agir à la fois sur le véhicule, sur l'infrastructure, et sur le conducteur pour aboutir à une conduite apaisée et à des vitesses modérées.

RAPPELANT les recommandations diverses adoptées dans le passé par le Conseil des Ministres de la CEMT,

RECOMMANDE :

- D'introduire des limites générales de vitesse sur tous les réseaux et pour toutes les catégories de véhicules, à un niveau à la fois compatible avec les exigences de sécurité et de protection de l'environnement, et crédible pour l'utilisateur¹.
- De favoriser l'harmonisation au niveau européen², des limites générales de vitesse sur des réseaux homogènes, présentant des caractéristiques physiques, des aménagements et des conditions de trafic similaires et ayant des fonctions semblables, afin d'assurer une meilleure sécurité sur la route. A cet effet, il conviendra d'étudier la valeur d'une limitation générale de vitesse harmonisée, et pour cela, de prendre comme référence :
 - 50 km/h en milieu urbain³.
 - 120 km/h sur les autoroutes⁴.

Ces valeurs correspondent à la moyenne des limites actuellement en vigueur. Elles n'excluent pas la possibilité d'introduire des limitations plus faibles lorsque les circonstances l'exigent, qu'elles soient géographiques, climatiques ou techniques ou de les maintenir lorsqu'elles sont déjà en vigueur ;

RECOMMANDE DE :

Sur le réseau routier

- Procéder à une hiérarchisation du réseau routier tenant compte des caractéristiques géométriques des fonctions assurées : transit, desserte locale, etc.
- Adapter les niveaux des limites de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d'autres plus vulnérables, afin d'assurer une mixité plus sûre du trafic.
- Prévoir dans la réglementation et développer par des aménagements spécifiques les zones à vitesse réduite, par exemple les zones 30 dans les quartiers d'habitation ou les zones résidentielles.
- Sur les routes assurant principalement une fonction de transit, en agglomération, prévoir dans la réglementation la possibilité d'introduire des limitations de vitesse plus élevées.
- Assurer la cohérence entre l'infrastructure et le comportement de l'utilisateur, notamment la vitesse que le conducteur doit respecter, par des aménagements particuliers, marquant le changement d'environnement ou de fonction de la voirie, notamment aux entrées d'agglomération.

-
1. La délégation allemande émet une réserve sous ce point.
 2. Les délégations du Danemark, de Grèce, de Norvège et du Royaume-Uni émettent une réserve sous ce point.
 3. La délégation de Norvège émet une réserve sous ce point.
 4. La délégation allemande émet une réserve sous ce point.

En matière d'information du conducteur

- Promouvoir la gestion du trafic et développer les moyens d'information du conducteur par la télématique notamment, pour le guider et l'inciter à adopter un comportement adapté aux circonstances.
- Développer les systèmes de panneaux à messages variables permettant de modifier les limitations de vitesse en fonction des conditions de trafic et des conditions météorologiques.

À bord des véhicules

- Veiller à ce que les techniques développées à bord des véhicules soient compatibles en matière d'ergonomie avec les objectifs de sécurité.
- Généraliser l'introduction par construction des dispositifs limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds et les véhicules de transport en commun.
- Étudier l'opportunité et la faisabilité de développer des dispositifs analogues sur d'autres catégories de véhicules.
- Promouvoir l'utilisation de régulateurs de vitesse volontaires⁵.

En matière de formation du conducteur

- Intégrer dans la formation initiale du conducteur par des méthodes pédagogiques et psychologiques adaptées le sens des responsabilités pour une conduite plus respectueuse de la réglementation et des autres usagers de la route, notamment en matière de vitesse.
- Assurer la formation nécessaire des moniteurs d'auto-école et des inspecteurs du permis de conduire qui auront les uns à former, les autres à contrôler les aptitudes et les comportements du conducteur.
- Développer l'accès progressif à la conduite des jeunes conducteurs, par l'application de modalités favorisant l'acquisition d'expérience ou assurant un suivi du conducteur novice⁶.
- Promouvoir la formation continue du conducteur par le suivi de stages de perfectionnement adaptés, au cours desquels une réflexion approfondie sur le comportement sera menée.

En matière de communication

- Intensifier les campagnes de communication sur la sécurité routière axées en particulier sur les comportements, notamment ceux liés à la vitesse.
- Prendre des mesures, notamment auprès des constructeurs automobiles, pour écarter la publicité mettant en valeur les performances du véhicule relatives à la vitesse, et les messages incompatibles avec les exigences de sécurité.

5. La délégation grecque émet une réserve sous ce point.

6. La délégation danoise émet une réserve sous ce point.

En matière de contrôle et de sanction

- Effectuer les contrôles routiers, notamment sur la vitesse, en nombre suffisant pour assurer un rôle préventif et créer le sentiment de pouvoir être contrôlé en permanence.
- Accroître l'efficacité des contrôles :
 - En développant des matériels et des modes opératoires simples d'utilisation afin d'améliorer la performance des contrôles et d'assurer leur valeur probante.
 - En supprimant toute possibilité pour le conducteur fautif de se soustraire aux poursuites.
 - En interdisant l'usage de dispositifs permettant de détecter la présence des appareils de contrôle.
- Développer la fonction pédagogique des sanctions, par exemple :
 - En favorisant la progressivité de leur sévérité en fonction de l'importance de l'infraction, notamment de la valeur du dépassement de la vitesse limite.
 - En réduisant au maximum le délai entre la commission de l'infraction et la prononciation de la peine.
 - En développant les sanctions alternatives, comme, par exemple, des stages en hôpitaux.
 - Favoriser le développement de cours de recyclage pour les récidivistes, adaptés aux comportements infractionnistes.
 - Développer la coopération judiciaire entre les États pour la poursuite des infractions les plus graves.

CHARGE le Comité des Suppléants de veiller à l'application de ces recommandations et en particulier à l'étude des possibilités de limitations générales de vitesse harmonisées en vue d'améliorer la sécurité routière et, sur les bases préconisées, de faire rapport, en temps utile, sur des propositions plus concrètes en la matière.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	7
CHAPITRE 1 : ÉTAT DES CONNAISSANCES	9
1. La vitesse comme facteur déterminant du déclenchement des accidents et dans leur gravité	9
2. L’impact de l’introduction des limitations de vitesse.....	10
3. Effet de l’abaissement ou du relèvement du seuil des limites générales de vitesse.....	10
4. Effets des limitations de vitesse sur l’environnement.....	13
5. État de l’opinion	13
6. Le respect des limitations de vitesses	14
CHAPITRE 2 : L’INFRASTRUCTURE, LA SIGNALISATION ET LA GESTION DU TRAFIC	17
1. Vitesse et infrastructure	17
2. Fonctions de l’infrastructure.....	17
3. Aménagement de l’infrastructure	18
4. Le milieu urbain.....	19
5. Les autoroutes	19
6. La gestion du trafic	20
7. La signalisation variable	21
8. Conclusions	22
CHAPITRE 3 : LE VÉHICULE	23
1. La conception du véhicule.....	23
2. L’utilisation des véhicules	23
3. L’introduction de dispositifs visant à modifier ou limiter les performances des véhicules	24
4. L’introduction de dispositifs visant à échapper aux contrôles.....	24
5. L’introduction de dispositifs visant à faciliter le contrôle	25
6. Évolutions possibles	25
7. Conclusions	25
CHAPITRE 4 : LE CONDUCTEUR	27
1. L’éducation et la formation	27
1.1 L’éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.....	27
1.2 La formation du conducteur	28
1.3 Acquisition d’expérience et suivi des conducteurs	29
2. La communication	31
3. Conclusions	32
CHAPITRE 5 : LES MESURES RÉGLEMENTAIRES	33
1. Les limites générales de vitesse	33
2. Les limitations particulières (dérogations aux limitations générales de vitesse).....	34
3. Limitations de vitesse imposées aux élèves conducteurs et aux nouveaux conducteurs	35
4. Vitesses minimales	36

5. Vitesses conseillées	36
6. Conclusions	37
CHAPITRE 6 : LE CONTRÔLE ET LES SANCTIONS	39
1. Introduction	39
2. Méthodes et matériels utilisés.....	39
3. Fréquence des contrôles.....	42
4. Avis aux conducteurs fautifs/Identification.....	42
5. Sanctions.....	43
6. Conclusions	44
ANNEXE 1 : RÉSERVE DE LA DÉLÉGATION ALLEMANDE	52
ANNEXE 2 : RÉSERVE DE LA DÉLÉGATION DANOISE	53

INTRODUCTION

Dans tous les pays, la vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est reconnue comme l'une des causes majeures des accidents de la route et comme un facteur aggravant. Aussi la lutte contre l'insécurité routière passe-t-elle par la définition et la mise en oeuvre d'un ensemble cohérent de mesures visant à obtenir une circulation apaisée, homogène donc plus fluide et sûre. Cet objectif de sécurité peut être atteint de diverses manières.

Dans le passé, la CEMT s'est attachée principalement à l'aspect réglementaire du problème, par la fixation de limites générales de vitesse [Résolutions 24, 29 et 30 prises entre 1971 et 1974], et par l'établissement de leurs modalités de contrôle [Résolutions 25, 29 et 43 prises entre 1971 et 1982].

Ces limites strictes ont eu des effets induits favorables à la sécurité routière, tels que :

- Un écrêtement des vitesses pratiquées et une diminution du niveau des vitesses les plus élevées.
- Une diminution de la vitesse moyenne pratiquée sur l'ensemble des réseaux.
- Une dispersion moins large des vitesses pratiquées sur une section de route en un moment donné, cette dispersion étant également un facteur aggravant.
- Une vitesse adaptée aux circonstances, qui tienne compte non seulement de l'état de l'infrastructure mais aussi de la présence d'autres usagers de la route plus vulnérables, et qui soit liée à la fonction de la voie empruntée, aux conditions météorologiques et aux conditions propres au conducteur, telle que la fatigue, par exemple.

Pendant, aujourd'hui, d'autres moyens qu'une stricte réglementation sont reconnus comme également nécessaires. Il ne s'agit plus seulement d'imposer une limite de vitesse mais d'adopter une vitesse adaptée en toute circonstance, en accompagnant cette limite d'actions sur le véhicule, son environnement et son conducteur. La conjonction de ces efforts devrait conduire à la réalisation de l'objectif principal de toute politique de sécurité routière, l'obtention d'un comportement responsable de l'individu et d'une conduite apaisée.

S'il est vrai que l'ensemble des actions qui concourent à modérer la vitesse a pour objectif premier la sécurité routière, il existe encore d'autres enjeux; il suffit de rappeler que les limites générales de vitesse, introduites au début des années 70, ont trouvé leur justification en grande partie dans leur impact sur les économies d'énergie, ce qui a fortement participé à leur acceptation par les usagers.

Si cet objectif d'économie d'énergie n'est plus d'une actualité aussi brûlante, il est encore valable aujourd'hui et s'accompagne du souci de préservation de l'environnement, qui lui, au contraire, est au centre des préoccupations actuelles. Cette protection de l'environnement se traduit à la fois par une diminution de la pollution de l'air par les gaz d'échappement, mais aussi par une diminution du bruit, en rapport tous deux avec la vitesse.

Enfin, la modération de la vitesse et la recherche d'une conduite apaisée, en particulier en milieu urbain, conduit à une amélioration de la qualité de la vie de chacun, qui constitue un objectif secondaire aujourd'hui reconnu comme prépondérant.

Toutes ces raisons ont conduit le Groupe sur la Sécurité Routière à faire le point sur les derniers développements intervenus dans les États membres, et à étudier, à partir des différents éléments techniques, humains, réglementaires, les approches retenues et les développements qu'il convient de donner, à l'échelle du continent européen, à cette politique de modération des vitesses qui constitue, désormais, une constante de la politique de sécurité routière des divers États membres de la CEMT.

CHAPITRE 1 : ÉTAT DES CONNAISSANCES

Tous les pays reconnaissent aujourd'hui, même si des différences dans la formulation ou dans l'importance qu'on lui accorde apparaissent encore, que la vitesse est un facteur essentiel dans la survenue et la gravité des accidents. Elle constitue un sur risque important, que ce soit par la vitesse pure ou la vitesse inadaptée aux circonstances.

Dans les pays européens, comme dans tous les pays économiquement développés, on ne trouve plus de scientifiques ou d'experts de la sécurité routière contestant le bien-fondé des limitations de vitesse. Partout elles ont fait la preuve de leur efficacité, les chiffres recueillis à partir de l'analyse des accidents ou ceux provenant d'études menées en Europe et ailleurs l'attestent.

1. La vitesse comme facteur déterminant du déclenchement des accidents et dans leur gravité

Selon que l'on considère la vitesse comme facteur déclenchant et identifié comme la cause initiale de l'accident par les forces de police chargées du constat, ou comme une des causes venant aggraver les conséquences de l'accident dû initialement à une autre cause (défaillance mécanique, refus de priorité...), les statistiques varient.

Par des analyses plus fines, comme les enquêtes REAGIR en France, la vitesse est identifiée comme facteur ayant participé à l'accident dans 50 pour cent des accidents mortels. En Finlande, où là aussi des équipes de spécialistes procèdent à une enquête approfondie pour chaque accident mortel, la vitesse a été relevée comme un des facteurs déterminants dans 61 pour cent de tous les accidents étudiés.

D'une manière générale, on peut constater que sur les itinéraires où la vitesse pratiquée est la plus élevée, la gravité des accidents est la plus forte et les dommages corporels sont les plus importants. Les répartitions du nombre des accidents et du nombre des victimes les plus graves selon les réseaux illustrent ce fait (cf. tableau 1). Ainsi en France, si les 2/3 des accidents corporels se situent en milieu urbain, ils ne font qu'un tiers des tués, et a contrario 1/3 des accidents en rase campagne entraînent 2/3 des tués. Le taux de gravité (nombre de tués et blessés graves pour 100 accidents) est de 27 en agglomération et de 68 en rase campagne, là où la vitesse est plus élevée.

Le nombre important d'accidents dans lesquels un seul véhicule est impliqué et qui se caractérisent par des sorties de route en virage ou même en ligne droite dues à une perte de contrôle du véhicule, prouve l'incidence de la vitesse très souvent à l'origine de ce type d'accident.

D'autres études mettent en évidence le rôle de la vitesse dans la gravité des accidents.

Le laboratoire de biomécanique de Peugeot-Renault, à partir d'une étude menée sur 100 000 occupants de véhicules légers équipés de ceintures de sécurité, a constaté qu'en cas de choc frontal à une vitesse de 35 km/h ou en dessous le pourcentage des tués est pratiquement nul, tandis qu'il avoisine 50 pour cent en cas de choc à 70 km/h.

La probabilité de décès d'un piéton en cas de choc avec un véhicule léger diminue avec la vitesse d'impact. Elle est voisine de 100 pour cent si cette vitesse atteint 80 km/h, de 85 pour cent à 65 km/h, de 30 pour cent à 40 km/h, pour n'atteindre que 10 pour cent à 20 km/h.

Ces chiffres et résultats d'études traduisent de manières diverses mais convergentes l'importance de la vitesse dans la genèse des accidents et dans leur gravité.

2. L'impact de l'introduction des limitations de vitesse

Sur tous les réseaux, l'introduction des limites générales de vitesse a eu un impact bénéfique évident sur la réduction des accidents et sur la diminution de leur gravité. Toutes les expériences ont montré que les limitations de vitesse améliorent la sécurité.

Une première expérience en France dans les années 1959-1960, qui consistait à limiter la vitesse pendant 11 week-ends, sur 2000 km de routes à 90 km/h pour les voitures particulières et à 70 km/h pour les poids lourds, s'est traduite par une diminution du pourcentage de véhicules dépassant la vitesse de 90 km/h de 22 pour cent et 13 pour cent pour les poids lourds et par une chute des accidents de 23 pour cent.

Après la crise de l'énergie et quels que soient les pays, l'introduction de limitations générales de vitesse, selon les réseaux, a eu pour conséquence une baisse des vitesses moyennes pratiquées qui a entraîné une chute du nombre des accidents corporels de 10 à 40 pour cent. Les baisses ont en général été plus fortes sur les réseaux autoroutiers que sur les réseaux routiers ordinaires, et plus importantes pour le nombre de tués que pour le nombre d'accidents corporels, ce qui traduit bien une diminution de la gravité. On doit cependant souligner que l'effet "limitation" est fort les quelques mois qui suivent la mise en place de la réglementation et que pour que l'effet perdure des mesures d'accompagnement doivent être introduites, comme des campagnes de communication et de contrôles.

3. Effet de l'abaissement ou du relèvement du seuil des limites générales de vitesse

Les exemples sont nombreux tant en Europe qu'aux États-Unis pour montrer que l'abaissement des limites générales de vitesse dans tous les cas entraîne une diminution du nombre des accidents et du nombre des victimes et a contrario que le relèvement des seuils a un impact néfaste sur la sécurité.

3.1 Les limites générales de vitesse de 110 km/h *sur autoroutes* et de 90 km/h *hors agglomérations*, qui avaient été introduites en 1974 au **Danemark**, ont été réduites en 1979 de 10 km/h, à 100 km/h sur autoroutes et à 80 km/h hors agglomérations. Le nombre d'accidents sur les routes principales a baissé, à court terme, de 18 pour cent et à plus long terme de 14 pour cent. Cependant, dans les agglomérations, où la limite de vitesse n'a pas changé, une baisse du nombre d'accidents a aussi été enregistrée, autour de 8 pour cent.

En 1970, en **Allemagne**, l'introduction d'une limite générale de vitesse à 100 km/h sur le réseau routier et d'une vitesse recommandée à 130 km/h sur autoroutes, pour faire face à l'hécatombe routière qui comptabilisait 19 000 tués, a permis de diminuer le nombre des accidents corporels de 5 à 10 pour cent suivant les types de route, du fait d'une diminution des vitesses moyennes et d'une plus grande homogénéité des vitesses pratiquées, alors que les temps de parcours n'ont augmenté que de 3 pour cent.

Pendant l'hiver 1973-1974, toujours en Allemagne, du fait de l'introduction d'une limitation de vitesse à 100 km/h sur autoroutes, on a enregistré une diminution du nombre des accidents matériels de 20 pour cent, de celui des accidents corporels de 31 pour cent et de celui des accidents mortels de 37 pour cent et cela, pourtant, grâce à un taux de respect des limitations de vitesse extrêmement élevé. En

1960, l'augmentation à 40 miles/h de la vitesse limite dans la région de Londres n'a pas entraîné d'augmentation du nombre des accidents. C'est même l'effet inverse qui a été enregistré dans le Kent.

En **Finlande**, de novembre 1987 à septembre 1989, sur 4 000 km de routes, la limitation de vitesse initialement fixée à 100 km/h a été abaissée l'hiver à 80 km/h alors que sur 120 km d'autoroute la limitation est passée de 120 km/h à 100 km/h.

La vitesse moyenne sur routes a alors baissé de 6.8 km (8.2 km/h pour les seules voitures particulières) et sur autoroutes elle a diminué de 3.9 km/h. Parallèlement, on enregistrerait une diminution du nombre des accidents corporels de 11 pour cent sur routes et de 10 pour cent sur autoroutes.

En **Suède**, une expérimentation de la réduction de la vitesse limite autorisée a été menée pendant l'été 1989 sur 5 500 km de routes. La diminution de 100 km/h à 90 km/h du seuil limite s'est traduite par une diminution de la vitesse moyenne de 14.5 km/h sur autoroutes et de 11 km/h sur les routes et parallèlement par une baisse du nombre des accidents corporels de 13 pour cent et de 25 pour cent du nombre des accidents mortels. Ce sont surtout les accidents dus à des dépassements et les collisions par l'arrière qui ont fortement diminué.

En **Suisse**, par suite de l'abaissement de la limite de vitesse de 130 à 120 km/h sur les autoroutes (1er janvier 1985) le niveau des vitesses a diminué de 5 km/h, le nombre des victimes de 4 pour cent et la gravité des accidents de 11.5 pour cent. L'abaissement de la limite générale de vitesse de 100 à 80 km/h hors agglomérations (1er janvier 1985) a eu pour effet une diminution de 10 km/h du niveau général des vitesses et de 10.3 pour cent du nombre des victimes. Quant à la gravité des accidents, elle a diminué de près de 8 pour cent.

Aux **États-Unis**, du fait de l'abaissement en 1974 de la vitesse limite en rase campagne à 55 miles/h, une diminution de la vitesse moyenne de 65 miles/h à 57 miles/h, ainsi qu'une baisse du nombre de tués de 12 pour cent ont été enregistrées. Par contre, plusieurs États ont relevé la vitesse maximale sur autoroutes de 55 miles/h à 65 miles/h.

En **France**, les diverses expériences conduites dès 1959 confirment un lien étroit entre les limitations de vitesse et le taux des accidents et des tués. Avec l'introduction des limitations générales de vitesse sur autoroutes à 120 km/h en 1973, le taux de tués (nombre de tués pour 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus) est passé de 3.6 à 1.5. Ce taux est remonté à 2.1 lorsque le seuil de limitation a été relevé à 140 km/h en 1974, puis est retombé à 1.5 lors de la fixation de la limite générale à 130 km/h, niveau identique à celui enregistré pour une vitesse limite de 120 km/h.

Plus récemment, en 1988 aux **Pays-Bas**, la limite générale de vitesse sur autoroutes a été relevée de 100 à 120 km/h sur près de 80 pour cent du réseau, sur les 20 pour cent restant, qui sont essentiellement des zones à forte densité de trafic, la limite a été maintenue à 100 km/h. Les nouvelles limites se sont accompagnées d'un renforcement des mesures visant à en assurer le respect. En conséquence, la vitesse moyenne pratiquée sur les autoroutes où la vitesse maximale est restée fixée à 100 km/h, a diminué de 111 km/h à 104 km/h. Sur les tronçons où le seuil de limitation a été relevé à 120 km/h, la vitesse moyenne est restée inchangée à 117 km/h. L'ensemble de ces mesures a abouti à une diminution de 15 pour cent du nombre de tués et de 30 pour cent du nombre de blessés, soit 40 vies et 70 blessés épargnés, ainsi qu'à une réduction de 3 à 4 pour cent des émissions de CO₂ et d'environ 5 pour cent de celles de NO_x.

En **Finlande**, des limitations spécifiques sont en vigueur en période hivernale depuis 1992. Ces mesures ont permis de réduire de 14 pour cent la fréquence des accidents. Il est particulièrement significatif d'observer que l'effet est le plus marqué sur les routes les mieux aménagées. Il importe

également de souligner que ces limitations ont été enfreintes par près de 50 pour cent des conducteurs, ce qui signifie qu'elles pourraient avoir une incidence encore plus sensible si l'on pouvait diminuer cette forte proportion de contrevenants par un meilleur respect de la réglementation.

3.2 En milieu urbain, les expériences menées dans certains pays conduisent à des résultats comparables et mettent en lumière la nécessité de prendre en compte l'acceptabilité des mesures par l'usager et l'adaptation du seuil avec l'environnement, si l'on veut que les limitations de vitesses soient crédibles et donc respectées par les automobilistes, même si d'autres préoccupations comme la sécurité des catégories d'usagers parmi les plus vulnérables que sont les piétons et les deux-roues légers doivent être prises en compte.

Ces dernières années, la limitation de vitesse en agglomération a été abaissée de 60 à 50 km/h en Suisse (1984), au Danemark (1985), en France (1990) en Belgique (1992), en Espagne (1993) et au Portugal (1994). Cette réduction de la vitesse limite s'est partout accompagnée d'une diminution du nombre des accidents et du nombre de tués en milieu urbain :

- 5 pour cent des accidents et - 5 à - 10 pour cent des tués en Suisse en particulier sur les routes principales à moyen et faible trafic.
- 9 pour cent des accidents et - 24 pour cent des tués au Danemark avec une baisse de 3 km/h des vitesses moyennes.
- 14 pour cent des accidents, - 15 pour cent du nombre de tués en 2 ans en France alors qu'en rase campagne la diminution n'était que de - 10 pour cent des accidents et - 12 pour cent des tués.

Ces diminutions en agglomération ont été plus fortes le jour que la nuit. Une étude statistique a permis d'estimer le nombre d'accidents évités à 14 000 et le nombre de vies sauvées à 580, par l'introduction du "50 en ville" en France.

Parallèlement, les vitesses moyennes pratiquées sur les routes nationales en traversée des agglomérations de moins de 5 000 habitants ont chuté de 65 km/h à 61 km/h le jour, et de 74 km/h à 71 km/h la nuit. Le pourcentage d'automobilistes dépassant la vitesse de 70 km/h, bien supérieure à la vitesse limite sur ce réseau est passé de 36 pour cent à 22 pour cent de jour, et de 58 pour cent à 42 pour cent la nuit.

En **Allemagne**, l'abaissement de la limite de 50 km/h à 30 km/h dans certaines zones a entraîné une baisse de 10 pour cent des accidents et de 15 pour cent des tués et blessés graves par rapport aux zones restées limitées à 50 km/h. A Hambourg, la vitesse moyenne a chuté de 41.5 à 38.2 km/h. Par contre, on n'a enregistré aucun gain de sécurité par le passage de 50 km/h à 40 km/h.

Certaines expériences tendent à montrer qu'une limite de vitesse doit être fixée à un niveau cohérent avec les conditions de circulation et qu'une vitesse plus élevée mais mieux adaptée n'entraîne pas systématiquement une aggravation de l'insécurité.

Le **Royaume-Uni** et les **Pays-Bas** ont récemment expérimenté les effets de la création de zones à faible vitesse dans les quartiers résidentiels. Le Royaume-Uni fait état d'une réduction de 70 pour cent de la fréquence des accidents à l'intérieur de ces zones. De même, les Pays-Bas notent des résultats très positifs qui encouragent à étendre ces zones à faible vitesse dans le pays.

4. Effets des limitations de vitesse sur l'environnement

Bien que la modération de la vitesse soit étudiée ici principalement du point de vue de la sécurité routière, l'impact d'une telle mesure sur l'environnement a pu être chiffré, qu'il s'agisse de la réduction de la pollution, du bruit ou des économies d'énergie.

Il existe une relation manifeste entre la vitesse et les émissions des gaz d'échappement des véhicules. Bien que les automobiles aient déjà fait l'objet d'améliorations techniques ayant des effets positifs sur l'environnement, des réductions de la pollution supplémentaires peuvent être obtenues en agissant sur le comportement du conducteur et en favorisant une conduite modérée.

Selon les études allemandes, sur autoroutes, le passage de 100 km/h à 80 km/h entraînerait une réduction, déterminée par le calcul, de 3,9 dB (A) du niveau de bruit pour les riverains, compte non tenu de l'effet dominant des camions sur le bruit dans la situation réelle.

En matière de pollution, peu d'études existent et elles sont controversées. Cependant en Autriche, on a pu mesurer que l'abaissement de la limitation de vitesse de 130 km/h à 100 km/h a réduit de 17 pour cent les émissions d'oxydes d'azote et de 25 pour cent celles de monoxyde de carbone.

Aux Pays-Bas, nous l'avons déjà cité, la modulation des vitesses sur autoroutes qui s'est traduite par une baisse de la vitesse moyenne pratiquée, s'est accompagnée d'une réduction de 3 à 4 pour cent des émissions de CO₂ et d'environ 5 pour cent des émissions de NO_x et d'une diminution d'énergie, soit 40 millions de litres d'essence, 40 millions de litres de gazole et 15 millions de litres de GPL économisés.

En matière de consommation d'énergie, on a observé aux États-Unis que le passage d'une vitesse stabilisée à 55 miles/h à une vitesse de 70 miles/h introduit une augmentation de la consommation du carburant de 17 pour cent.

Diverses études évaluent l'impact d'une réduction de la vitesse moyenne de x pour cent sur les réseaux interurbains à une diminution de 0.8 x pour cent de la consommation de carburant, pour un parc automobile du type allemand.

En France, un strict respect des limitations de vitesse entraînerait une économie de 350 000 tonnes de pétrole sur les 25 millions de tonnes consommées annuellement par l'automobile.

5. État de l'opinion

L'opinion publique identifie la vitesse comme l'une des principales causes d'accidents, que ce soit la vitesse excessive supérieure au seuil fixé par la réglementation, ou la vitesse inadaptée aux conditions de trafic ou de l'infrastructure. Les conducteurs, d'une manière générale, portent un jugement favorable sur l'efficacité, les objectifs et la légitimité de la limitation des vitesses.

En France, lors d'un sondage SOFRES effectué en 1986, 78 pour cent des personnes interrogées se déclaraient pour les limitations de vitesse sur autoroutes, et 92 pour cent sur les autres routes de rase campagne. D'après un sondage réalisé, en 1992, 70 pour cent de personnes interrogées se déclaraient en faveur de la limitation de vitesse à 50 km/h en agglomération. Les personnes les plus favorables sont les femmes, les personnes âgées, les agriculteurs, alors que les hommes, les jeunes, les ouvriers, les cadres supérieurs et les représentants de commerce constituent encore une minorité réfractaire mais active. Un large consensus se dégage également pour admettre que pour réduire le nombre des accidents et diminuer

le nombre des victimes, il faut lutter en priorité contre les excès de vitesse. C'est ce que révèle à 89 pour cent un sondage réalisé fin 1994.

L'enquête SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) de septembre 1994 faite en liaison avec la Commission de l'Union Européenne, fait apparaître des opinions similaires dans les 15 pays interrogés.

Ainsi ce sondage montre qu'une majorité importante, plus de 67 pour cent, et dans certains pays à plus de 90 pour cent, se dégage au sein de l'Europe en faveur d'une limite à 50 km/h de la vitesse en agglomérations, du développement des zones "30" et des zones résidentielles.

Les européens se déclarent à plus de 57 pour cent en faveur d'une limite harmonisée sur autoroutes à 120 km/h. Seulement 7 pour cent préfèrent une vitesse libre sur ce réseau, pourcentage qui s'élève à 30 pour cent pour les allemands des landers de l'ouest, plutôt en faveur de limitations de vitesse ponctuelles dans l'espace et dans le temps, déterminées en fonction des conditions de circulation. Selon les études allemandes environ la moitié des conducteurs de l'Allemagne de l'Ouest plaideraient pourtant pour une limite générale de vitesse de 150 km/h.

On peut conclure de cette étude que le principe des limitations de vitesse est accepté par les européens même si des divergences sur le seuil à fixer selon les pays apparaissent.

De même, il semble que les contrôles de la vitesse soient bien acceptés par une large part des automobilistes. Certains mêmes seraient favorables à l'accroissement du nombre de ces contrôles (un tiers des britanniques selon une étude menée au Royaume-Uni en 1993).

6. Le respect des limitations de vitesses

Le comportement des usagers et en particulier le respect des limitations de vitesses peuvent être évalués de manières diverses, mais sans permettre toutefois une détermination exacte et permanente sur l'ensemble du réseau du nombre réel des infractions commises, du pourcentage de conducteurs infractionnistes dans la circulation, ou même de la gravité des infractions commises.

Certains chiffres permettent d'approcher, de manière globale et relativement précise, la réalité des comportements face à la vitesse, obtenus :

- Soit par relèvement automatique des vitesses pratiquées en quelques points, sur certains itinéraires, selon une méthode statistique permettant d'en déduire une moyenne.
 - Soit par sondage lors de l'introduction d'une nouvelle réglementation afin d'en mesurer les effets.
 - Soit par le nombre d'infractions relevées par les forces de police dans ce domaine.
 - Soit encore par le nombre de retraits du permis de conduire prononcés pour infraction à la réglementation de la vitesse.
- a) Les statistiques montrent que dans certains pays et sur certains itinéraires, la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules est inférieure ou égale à la vitesse limite, comme c'est le cas au Portugal où la vitesse moyenne sur les trajets effectués sur les routes à deux voies est de 69 km/h pour les poids lourds et de 73 km/h pour les voitures particulières, ou d'une manière générale sur autoroutes où les vitesses moyennes sont légèrement inférieures à la valeur limite.

Dans d'autres pays au contraire, on enregistre des vitesses moyennes supérieures à la valeur de la vitesse limite, sur les routes ordinaires notamment. Ainsi en France, sur les routes départementales, la vitesse moyenne calculée est voisine de 100 km/h alors que la vitesse limite est fixée à 90 km/h. Aux Pays-Bas, en 1994, la vitesse moyenne pratiquée sur autoroutes par des voitures particulières était de 112 km/h (maximum 120 km/h) et sur les routes principales "highways" de 104 km/h (maximum 100 km/h). Sur les routes principales "main roads" à deux et quatre voies où la vitesse maximale est de 100 km/h, la vitesse moyenne était de 85 km/h et sur les routes interurbaines à deux voies (vitesse maximale 80 km/h) la vitesse moyenne s'élevait à 77 km/h.

- b) Une étude menée en 1990 montrait que sur les routes nationales, en traversée d'agglomérations de moins de 5 000 habitants, plus de 64 pour cent des usagers dépassaient la vitesse limite réglementaire, 60 pour cent de jour et plus de 82 pour cent de nuit, en France.

D'une manière générale, les différentes études montrent une disparité des situations traduisant le comportement des usagers entre les pays, suivant les catégories de routes et même selon les types de véhicules. Le fort pourcentage de conducteurs qui enfreignent la réglementation et dépassent la vitesse prescrite, qui peut dans certains cas atteindre la valeur de 70 pour cent prouve la nécessité d'une persuasion plus forte par des moyens variés, comme la communication ou la répression.

- c) Le nombre d'infractions à la vitesse relevées par les forces de l'ordre ne sont pas disponibles dans tous les pays, soit que les chiffres ne sont pas communiqués, soit que le type d'infraction ne soit pas diversifié et qu'il devient alors impossible de différencier celles relatives à la vitesse des autres. De plus, toute infraction commise n'est pas constatée. Aussi le nombre des infractions constatées par les forces de l'ordre et qui font l'objet de procédures ne représente qu'un très faible pourcentage des infractions réellement commises. Par contre on peut penser que dans un même pays, le volume de contrôles des forces de l'ordre ne subit pas de différences notables d'une année sur l'autre, sauf situation exceptionnelle et donc que l'évolution des chiffres peut permettre d'apprécier une modification éventuelle du comportement des usagers.

Ces chiffres dépendent fortement de la densité des contrôles effectués qui est très différente d'un pays à l'autre. Aucune comparaison des comportements des conducteurs entre les différents pays ne peut être déduite de la comparaison de ces chiffres. Le nombre des infractions relevées est très lié aux politiques de contrôle menées dans les différents pays et des moyens, en matériel et en hommes, qui y sont consacrés et aussi à la réglementation.

En Belgique, au cours de l'année 1991 la gendarmerie a dressé 362 922 procès-verbaux à la vitesse. En Suède, 76 000 infractions ont été relevées en 1991 et moins de 63 000 en 1992. En France, 220 000 infractions à la vitesse en 1991 et 114 750 en 1992. En Turquie, les infractions à la vitesse représentent 9 pour cent des infractions totales au Code de la Route constatées en 1992. En Grande-Bretagne, au cours de l'année 1992, 460 000 amendes ont été infligées pour non respect de la limite de vitesse, alors que 148 000 condamnations ont été prononcées par les tribunaux. En 1993, en Espagne, 695 894 infractions à la vitesse ont été relevées et 523 175 en Roumanie.

- d) Le nombre de retraits du permis de conduire pour violation de la réglementation à la vitesse donne une information à la fois sur le comportement des usagers et sur la sévérité des politiques de sanctions dans les différents pays. Il dépend naturellement de l'importance des contrôles

effectués et des infractions relevées par les agents chargés de les effectuer. Les législations étant différentes, il est difficile également d'établir des comparaisons.

Comme pour les infractions, dans beaucoup de pays il n'est pas possible dans les statistiques de distinguer les raisons précises pour lesquelles le permis de conduire a été suspendu ou retiré. On peut cependant citer quelques chiffres.

Ainsi, en Roumanie, le nombre de retraits du permis de conduire en relation avec la vitesse représente 4 pour cent des retraits. En Suisse ce pourcentage s'élève à 43 pour cent, pour un nombre total de retraits en relation avec la vitesse de 21 178. En Grande-Bretagne, en 1992, 13 053 retraits ont été prononcés et 6 490 en Turquie.

CHAPITRE 2 : L'INFRASTRUCTURE, LA SIGNALISATION ET LA GESTION DU TRAFIC

1. Vitesse et infrastructure

Pendant plusieurs décennies, les gestionnaires d'infrastructure ont cherché à “améliorer” celle-ci en la rendant de plus en plus apte à accueillir des vitesses élevées et des flux de trafic de plus en plus importants. Ils ont procédé à divers aménagements, comme :

- Élargissement des voies.
- Nivellement du profil en long.
- Augmentation des rayons de courbure.
- Élimination des arbres ou des habitations trop proches de la route.
- Protection des obstacles latéraux.
- Élargissement du champ de visibilité, etc.

L'objectif poursuivi était d'abord d'améliorer la fluidité ; mais souvent aussi l'argument “sécurité” était invoqué (suppression des points dangereux).

En fait, ces améliorations se sont traduites, dans bien des cas, par une augmentation de la vitesse, nonobstant les panneaux de limitation de vitesse ou de danger posés au bord des routes. Ceci a mis en évidence le fait que l'infrastructure induit un certain comportement du conducteur, et il n'est pas rare de constater que des routes aménagées, parfois pour des raisons apparentes de sécurité, se révèlent plus dangereuses qu'auparavant, en donnant une fausse impression de sécurité et en invitant ainsi les conducteurs à adopter une vitesse excessive. Globalement, l'itinéraire reste aussi dangereux: certains points noirs disparaissent, mais la vitesse accrue en fait apparaître d'autres.

L'influence de l'aménagement de l'infrastructure sur le comportement du conducteur, plus particulièrement en matière de vitesse, est aujourd'hui reconnue par tous les spécialistes. Lorsqu'il apparaît nécessaire, comme dans la traversée des petites agglomérations ou à l'entrée des villes, d'obtenir du conducteur qu'il réduise sa vitesse, un aménagement bien pensé de l'infrastructure se révèle souvent plus efficace qu'une signalisation renforcée.

2. Fonctions de l'infrastructure

Dans l'aménagement d'une voirie, la première question que l'on doit se poser est de savoir quelle est la ou les fonctions spécifiques assurées par la voie : desserte locale, liaison périphérique, transit local, régional, national, voie de liaison à grande distance, itinéraire pour convois exceptionnels, trafic lourd, itinéraire touristique, etc.

L'objectif n'est jamais, en soi, de “réduire la vitesse” mais d'y suggérer, voire d'y contraindre, une vitesse adaptée aux circonstances. Le choix de cette vitesse doit être dicté par la fonction spécifique de la voie, qui est l'un des facteurs essentiels à prendre en compte lors de l'examen de son aménagement.

D'une manière générale, le mélange des fonctions est toujours source de danger : un conflit naît entre les véhicules qui empruntent la voie pour le transit ou pour s'y arrêter, entre ceux qui se promènent et ceux qui doivent rallier un point éloigné, entre le trafic lourd et celui de navette, etc. Cette multiplicité des fonctions se traduit nécessairement par des vitesses différentes de circulation.

Bien que ce ne soit pas souvent possible, la solution "idéale" consisterait à ce que la voirie n'ait qu'une seule fonction. C'est pratiquement le cas des zones 30 et des zones résidentielles.

Sans aller jusque là, une certaine spécialisation de la voirie est souvent possible et souhaitable. Par exemple, une autoroute accueille le trafic à longue distance, qu'il soit lourd ou plus léger, mais exclut les piétons et les cyclistes, ainsi que les dessertes locales.

Les cas les plus difficiles – et les plus fréquents – sont les voiries aux abords ou traversant les zones habitées, et dont il faut gérer la multifonctionnalité dans une optique du moindre risque, c'est-à-dire, d'une vitesse très limitée.

En tout état de cause, une certaine hiérarchisation du réseau routier paraît toujours souhaitable, car elle incite les gestionnaires d'infrastructure à prendre en compte les trafics spécifiques, à fixer les priorités et à rechercher les solutions d'aménagement les moins « conflictuelles ».

3. Aménagement de l'infrastructure

L'utilisateur de la route adopte un comportement que lui dicte sa propre expérience et ses observations. Une anticipation correcte des situations prévisibles dépend, dans une large mesure, de la lisibilité de la route, c'est-à-dire, de l'identification immédiate des informations de toutes natures que l'environnement lui fournit.

Il est possible d'obtenir du conducteur qu'il réduise sa vitesse « instinctivement », c'est-à-dire en dehors d'injonctions données par les signaux routiers de limitation ou par les règles générales, grâce à un aménagement cohérent de l'infrastructure.

Cette question est particulièrement cruciale lorsque, sur un itinéraire, la fonction se modifie. Une rupture dans la continuité de l'aménagement devient alors nécessaire pour mettre en évidence ces modifications, stimuler la vigilance, et amener spontanément l'utilisateur à adopter une vitesse appropriée, comme c'est le cas en entrée d'agglomération notamment.

La signalisation adéquate d'un obstacle, d'un changement dans la continuité d'une voirie, d'une situation dangereuse, est évidemment essentielle, mais elle s'avère souvent insuffisante pour obtenir le résultat escompté.

Le rétrécissement de la chaussée, l'aménagement des places de parking sur les accotements, le marquage au sol, le placement de ralentisseurs de bandes rugueuses, le balisage latéral, le dimensionnement de la route, le choix des matériaux, l'aspect paysager, l'installation d'un carrefour à sens giratoire, sont autant de moyens disponibles qui ont prouvé leur efficacité pour influencer le comportement du conducteur, à condition, naturellement, qu'ils soient utilisés à bon escient, selon des normes précises. L'utilisation intempestive de tels équipements nuit en effet à leur efficacité.

Une attention particulière devrait être portée aux "points noirs", car ceux-ci révèlent le plus souvent une inadaptation de l'infrastructure à une situation dangereuse ponctuelle. Leur élimination doit s'étudier dans une perspective d'« itinéraire », et non uniquement en fonction de situations ponctuelles. On évitera ainsi de reporter les problèmes ou d'en créer de nouveaux à d'autres endroits.

L'objectif d'un bon aménagement de l'infrastructure est en définitive de constituer un « guide » naturel pour le conducteur, non seulement pour sa trajectoire, mais aussi pour sa vitesse.

Une certaine homogénéité de ces équipements, au niveau local, national et même européen, est un facteur propre à améliorer la compréhension des usagers et à faciliter leur acceptation, ce qui contribue fortement à la sécurité. Il est donc souhaitable de veiller à ce que certaines initiatives « originales », prises par les autorités compétentes, en vue d'améliorer la sécurité en des points particuliers ou sur des zones précises, ne nuisent pas à l'efficacité de l'ensemble.

La diffusion de guides techniques élaborés au niveau national ou international à l'usage de ces autorités constitue un outil appréciable pour diffuser l'information et répondre à cette préoccupation d'homogénéité.

4. Le milieu urbain

Il est fréquent que des voies de transit traversent des agglomérations. Souvent, les grandes artères urbaines sont de véritables grand-routes, sur lesquelles les automobilistes n'ont que peu la perception des dangers multiples qui s'y présentent, ni du changement d'environnement. L'aménagement routier y a été souvent entièrement conçu pour assurer la fluidité du trafic, et la limite généralisée de la vitesse n'y est que très peu respectée. Pour qu'elle le soit, il faudrait repenser les priorités, adapter les caractéristiques géométriques de la voirie et améliorer la lisibilité de la route.

De plus, les panneaux de signalisation indiquant l'entrée dans une agglomération sont souvent placés en fonction de limites territoriales et non en fonction de la densité des habitations, ce qu'il serait souhaitable de corriger de manière à assurer une cohérence entre les règles de circulation et l'environnement et faciliter ainsi leur respect et donc une conduite apaisée [cf. Recommandation CEMT/CM(94)5].

La multiplicité des fonctions de la voirie devient, en milieu urbain, un véritable « conflit d'intérêt » : entre le trafic lent et le trafic rapide, entre l'habitat et la circulation, entre le transit et la desserte locale, entre l'automobile et le piéton.

Seule, une détermination claire des priorités permettra de concevoir une infrastructure cohérente, qui règle les conflits et problèmes entre les usagers de la route.

De nombreuses expériences d'aménagement urbain ont démontré que la vitesse des usagers s'adapte spontanément en fonction des objectifs que l'on a assignés à la voirie, et que l'automobiliste, le même qui oublie la limitation générale ou néglige les injonctions données par les panneaux routiers, accepte sans problème cette réduction de vitesse si l'infrastructure elle-même l'y invite ou l'y contraint.

Un échange d'expériences entre les pays ou les villes sur ces différents aménagements devrait être développé.

5. Les autoroutes

Le réseau autoroutier présente un exemple particulier d'un réseau dont les fonctions spécifiques sont bien définies. Particulièrement destinées au transit, évitant les agglomérations, excluant les dessertes locales et le trafic lent, les autoroutes sont généralement plus sûres que le reste du réseau. Moins fréquents en nombre, les accidents y sont toutefois plus graves. Cette situation est en grande partie due à la vitesse élevée qui s'y pratique.

Chez l'utilisateur, la perception des voies apparemment "sans dangers" diminue sa vigilance, ou l'incite à conduire exagérément vite, de sorte qu'un « banal » incident (crevaisin, bouchon, brouillard,...) peut avoir des conséquences souvent dramatiques. À cela s'ajoute le fait qu'aujourd'hui, le confort du véhicule, comme celui de la chaussée et de la route en général, diminuent la perception de la vitesse réelle pratiquée.

Il est donc nécessaire d'introduire des moyens réglementaires ou techniques pour réduire les vitesses pratiquées et en améliorer la perception.

Tous les pays européens, sauf l'Allemagne, ont adopté une limitation générale de la vitesse sur autoroutes dont le respect doit être amélioré, notamment par la surveillance et les contrôles.

L'aménagement de l'infrastructure, de même qu'une gestion active des flux de circulation, doivent contribuer et contribueront plus intensément encore dans l'avenir, à améliorer la sécurité sur autoroutes.

Ainsi, un marquage au sol bien apparent et un balisage latéral efficace, avec des séquences d'espacement étudiées, donnent au conducteur une perception inconsciente mais efficace, de la vitesse à laquelle il roule – ce dont, précisément, il ne se rend pas compte lorsque son regard se porte sur une zone plus éloignée.

6. La gestion du trafic

L'information en temps réel est également un moyen efficace pour obtenir du conducteur qu'il adapte sa conduite aux circonstances et en particulier qu'il observe une vitesse modérée. Les moyens modernes de gestion du trafic permettent cette information sur les situations auxquelles le conducteur va être confronté, en un point précis ou sur toute une zone :

- Soit par une information en temps réel des dangers particuliers : accident, bouchon, brouillard, travaux, etc. ou de circonstances potentiellement dangereuses : absence d'accotements, présence d'échangeur, rétrécissement de la chaussée, etc.
- Complétée éventuellement par des messages incitant à la prudence : vitesse à respecter, inter distance entre véhicules.
- Et, le cas échéant, accompagnée par des prescriptions réglementaires : limitation de vitesse, interdiction de doubler, etc.

Ces méthodes de gestion du trafic permettent également d'imposer des limitations de vitesse variables en fonction du volume de la circulation, des conditions météorologiques ou autres événements, de manière à favoriser l'écoulement du trafic dans des conditions optimales de fluidité et à renforcer la sécurité.

L'information en temps réel que permet l'emploi de ces nouvelles technologies présente un caractère pédagogique évident qui devrait contribuer à influencer sur le comportement du conducteur, vers une conduite plus modérée et vers plus de sécurité.

L'évolution de la technologie dans les moyens de communication et dans la transmission des informations, sur le bord ou au-dessus de la route mais aussi à l'intérieur du véhicule, devrait permettre des progrès importants dans la gestion du trafic au cours des prochaines années. Il convient d'attirer l'attention des responsables, tant politiques que techniques, sur la nécessité de doter les infrastructures existantes, des équipements nécessaires à la gestion du trafic, et d'y consacrer à l'avenir, une part plus importante des budgets destinés à l'infrastructure.

7. La signalisation variable

Si l'un des objectifs de la signalisation routière est de fournir des informations utiles quant au comportement à suivre pour prévenir les accidents, elle a aussi pour fonction de rendre applicables des règles de droit dans des endroits particuliers.

La pose, la mise en évidence, la répétition éventuelle des panneaux de signalisation sont essentielles, tant d'un point de vue préventif que sur le plan juridique. L'utilisateur doit connaître, à tout moment, les règles qu'il doit respecter.

Les panneaux fixes de signalisation transmettent une information à caractère permanent, correspondant à des situations structurelles ou fréquentes à un endroit donné. Dans la réalité, cette situation est parfois changeante ; un danger peut naître en fonction du climat (brouillard, pluie, verglas), du trafic (files, trafic intense) ou d'un incident fortuit (accident, chute d'arbre, effondrement dans la chaussée).

Plus particulièrement sur le réseau autoroutier, l'évolution des moyens techniques de recueil et de transmission des informations et de communications permet aujourd'hui d'envisager une signalisation à messages variables, adaptée en permanence aux situations, dans le cadre d'une gestion active du trafic.

La télématique, soit par des panneaux au bord ou au-dessus des routes, soit par radio à bord des véhicules, permet d'envisager une gestion beaucoup plus fine du trafic, et d'informer en permanence l'utilisateur des dangers présents sur son itinéraire. De tels messages ont pour but principal d'informer. Ils jouent un rôle de plus en plus important dans une politique préventive de sécurité routière.

Pour inciter le conducteur à adapter sa vitesse en fonction d'une situation qu'il ne connaît pas encore, mais qui constitue un réel danger sur l'itinéraire qu'il va emprunter, la télématique deviendra, dans les prochaines années, un outil particulièrement utile, pour peu que l'on décide d'investir dans ce domaine.

On peut noter par ailleurs que divers instruments électroniques sont utilisés pour rappeler au conducteur une certaine vigilance sur la vitesse qu'il pratique : rappel de la limitation de vitesse en vigueur par clignotement de la signalisation lorsque celle-ci est dépassée, affichage de la vitesse pratiquée par le conducteur infractionniste, déclenchement en aval de la signalisation lumineuse tricolore.

A côté de messages informant l'utilisateur d'incidents particuliers ou lui prodiguant des recommandations de prudence, les panneaux à messages variables peuvent également transmettre de véritables signaux routiers dans les formes réglementaires. Des adaptations à la réglementation doivent cependant être envisagées pour conférer à ces signaux une portée juridique véritable.

En effet, lorsqu'un signal routier (classique) est installé au bord de la route, dans les conditions et suivant les normes précisées dans la Convention de Vienne, il établit une règle de droit dont le non-respect constitue une infraction comme rouler à 100 km/h lorsqu'un signal routier indique 70 km/h. La présence du panneau au moment des faits est aisément vérifiable.

Par contre, lorsque le même signal apparaît par signalisation messages variables ou lumineuse, il est difficile d'apporter une preuve tangible de son contenu, au moment où l'infraction a été constatée, surtout si le signal est commandé à distance.

La portée juridique des informations ou des injonctions ainsi transmises n'est pas parfaitement établie et des adaptations de la réglementation pour combler cette lacune doivent être apportées. Le

système de la preuve doit être clairement identifié. Il suppose un niveau élevé de fiabilité et un système de contrôle du contenu des messages diffusés (par exemple, enregistrement d'images par caméra).

Enfin, d'une manière générale, la signalisation qui vise à modérer la vitesse perdra toute efficacité si les gestionnaires de l'infrastructure ne veillent pas à la cohérence entre les messages transmis par cette signalisation et les conditions de circulation sur la section d'infrastructure concernée. Des limitations de vitesse inopportunes finissent par ôter toute crédibilité à la signalisation même [voir à ce sujet les Recommandations adoptées les 26 et 27 mai 1994 à Annecy – Rapport sur « La cohérence entre l'infrastructure, la signalisation routière et les règles de circulation » [CEMT/CM(94)5].

On ne saurait trop recommander une fois de plus la nécessaire harmonisation au niveau international des systèmes mis en oeuvre, afin d'en améliorer la compréhension par les usagers et donc de satisfaire l'objectif poursuivi de modération de la vitesse.

8. Conclusions

- a) L'aménagement de l'infrastructure influence le comportement du conducteur et notamment la vitesse qu'il pratique. C'est particulièrement le cas dans et à l'approche des agglomérations.

Il convient d'assurer une réelle cohérence entre l'infrastructure et la vitesse qui y est recommandée. L'aménagement bien étudié de l'infrastructure aura souvent plus d'effet qu'une accumulation de signaux.

- b) Une plus grande spécialisation des fonctions de chaque infrastructure, ainsi qu'une hiérarchisation des réseaux, permettent d'uniformiser les limitations de vitesse. Celles-ci sont d'autant mieux respectées que le conducteur perçoit aisément les fonctions de la voirie qu'il emprunte.
- c) L'accroissement du trafic international rend souhaitable une certaine uniformisation des règles de vitesse, mais aussi des techniques de signalisation et d'aménagement des infrastructures.
- d) La télématique doit permettre de fournir une meilleure information au conducteur et l'inciter à adapter sa vitesse aux circonstances.
- e) Grâce aux moyens de transmission et de gestion des informations, l'infrastructure devient un objet de gestion active, non seulement pour fournir des informations aux usagers, mais également pour gérer le trafic (canalisation des flux, régulation de la vitesse, déneigement, organisation des secours, etc.).

Il convient de développer l'équipement en ce domaine et d'y consacrer les crédits nécessaires.

Il faut également veiller aux aspects juridiques de la signalisation à messages variables (charge de la preuve, fiabilité technique).

CHAPITRE 3 : LE VÉHICULE

1. La conception du véhicule

Actuellement, le parc des véhicules automobiles, tant à l'est qu'à l'ouest, intègre des véhicules de conception moderne pour laquelle la sécurité passive (résistance aux chocs, déformation de l'habitacle, protection des fonctions vitales, etc.) est relativement poussée et de ce fait, induit le conducteur à se sentir relativement en sécurité au volant. Ce sentiment de sécurité est accru par la disponibilité d'équipements supplémentaires visant à améliorer le confort et la sécurité (ABS, airbags, etc.).

Même si la majorité des pays ont cherché à limiter les vitesses pratiquées de manière réglementaire, les véhicules mis en circulation permettent de pratiquer des vitesses beaucoup plus élevées que les valeurs limites imposées sur les différents réseaux, notamment sur les autoroutes. Aucune restriction n'est imposée par construction à l'origine sur les véhicules, quel que soit leur type, en dehors naturellement de ce que la technologie permet. La course aux performances, même si aujourd'hui elle est concurrencée par la recherche d'un plus grand confort ou par un souci de protection de l'environnement, reste parmi les motivations essentielles des constructeurs automobiles.

Pour les voitures particulières, aucun pays Membre de la CEMT, pas plus que dans le reste du monde, n'a fixé de règles de construction tendant à limiter les vitesses de pointe des véhicules.

2. L'utilisation des véhicules

Sans agir sur la conception du véhicule, certaines règles peuvent être introduites pour limiter (voire interdire) l'utilisation des véhicules les plus performants. Ainsi, seule la France a interdit sur son territoire l'immatriculation des motocycles d'une puissance supérieure à 100 CV, mesure qui a bien du mal à se faire adopter au niveau de l'Union Européenne, même si une majorité d'États s'y sont déclarés favorables.

Un premier pas vers la limitation des vitesses pouvant réellement être atteintes et surtout ne pouvant pas être dépassées, a été fait dans les pays membres de l'Union Européenne. Ceux-ci sont soumis aux dispositions d'une Directive (Directive 92/6/CEE du 10 février 1992) obligeant tous les véhicules lourds de transport de marchandises de plus de 12 t à être munis d'un dispositif ne leur permettant pas de dépasser la vitesse de 90 km/h. Les véhicules de transport de personnes de plus de 10 t sont, eux, munis d'un dispositif qui ne leur permet pas de dépasser la vitesse de 100 km/h, et ceci depuis le 1er janvier 1994 pour les véhicules mis en circulation à partir de cette date.

Certains de ces pays même ont introduit des restrictions de circulation liées à la vitesse de pointe pour d'autres catégories de véhicules, comme les véhicules de transport en commun de personnes de tonnage inférieur à celui fixé par la directive (comme en Grande-Bretagne pour les véhicules de plus de 7,5 t).

A noter qu'à l'exception de la Suisse, aucun pays autres que ceux appartenant à l'Union Européenne n'ont introduit cette obligation de limiter physiquement la vitesse des véhicules lourds, ce qui outre les problèmes de sécurité que cela pose, peut introduire dans le transport international des distorsions dans

les règles de circulation et de concurrence, même si des limites générales de vitesse sont imposées à tous, alors que l'on sait qu'elles ne sont pas toujours respectées.

Aujourd'hui d'ailleurs les technologies utilisées pour empêcher physiquement le dépassement de ces vitesses limites ne sont pas inviolables. On peut s'attendre dans les prochaines années avec le développement des systèmes d'injection électronique, à une inviolabilité des systèmes plus efficace rendant impossible ou tout au moins plus difficile toute manipulation.

Ce premier pas dans la limitation des performances des véhicules ne concerne que les véhicules lourds de transport de marchandises ou de transport de personnes.

3. L'introduction de dispositifs visant à modifier ou limiter les performances des véhicules

A ces obligations de limiter la vitesse des véhicules lors de leur mise en circulation s'ajoutent dans certains pays (plus de la moitié) des réglementations visant à interdire la manipulation de l'engin en vue d'en améliorer les performances. Si la moitié des pays ont introduit de telles réglementations pour les poids lourds et les véhicules de transport en commun (DK, B, CH, PL, SLO, F), plusieurs ont introduit des réglementations particulières pour les véhicules à deux roues (motocyclettes et cyclomoteurs) (DK, B, CH, L, PL, FIN, SLO, NL, F) qui, dans certains cas, interdisent la vente de dispositifs spéciaux (DK, B, CH, FIN, F) ou le montage de dispositifs sur les véhicules (DK, B, CH, L, PL, FIN, F) ou la manipulation en elle-même sans spécifier la manière d'y parvenir.

A ces réglementations sont associées des infractions de nature correspondante et des sanctions, généralement sous forme d'amendes de montant variable.

Contrairement à ce qui se passe aux USA, l'utilisation de dispositifs permettant aux conducteurs d'afficher une vitesse de croisière qui ne lui sera pas possible de dépasser pendant toute la durée de son voyage, n'est que très peu développée en Europe. Aucun pays n'a pris de mesure, de communication notamment, pour en promouvoir l'usage. La voiture intelligente de demain devrait favoriser l'émergence de ce système qui aboutirait au développement d'une conduite apaisée, à condition naturellement que la vitesse affichée, choisie par le conducteur corresponde à la vitesse normale adaptée à la route et soit au plus égale à la vitesse limite prescrite sur l'itinéraire, et que cela ne déresponsabilise pas le conducteur qui, à tout moment, devra adapter sa vitesse aux circonstances.

4. L'introduction de dispositifs visant à échapper aux contrôles

Bien que cela ne soit pas lié directement au véhicule, certains pays réglementent l'utilisation de dispositifs permettant de détecter la présence des matériels de contrôle de vitesse des forces de l'ordre. Ces réglementations visent non seulement l'utilisation de ces dispositifs mais aussi leur possession à bord du véhicule, lorsque ces matériels sont spécifiques à cet usage (détecteurs de radars). Alors que d'autres matériels comme la Citizen Band (« CiBi ») permettent de transmettre des informations (comme la présence de contrôles) aux autres automobilistes. Certains pays ont réglementé, pour l'interdire, l'usage d'un dispositif ou d'un signal quelconque (comme l'utilisation des feux de signalisation du véhicule) destiné à informer les autres usagers de la présence des contrôles. D'autres le permettent, car ils ont relevé, outre la difficulté de la constatation de l'existence et de la signification du signal, un meilleur respect des limitations de vitesse par les usagers (cas des Pays-Bas et de l'Espagne).

Ces différents points de vue posent le problème de la signification même des contrôles comme moyen de modification de comportement du conducteur.

5. L'introduction de dispositifs visant à faciliter le contrôle

Pratiquement tous les pays ont introduit l'obligation pour les poids lourds et les véhicules de transport en commun de personnes d'être équipés d'appareils enregistreurs des vitesses pratiquées. Cette fonction est liée à l'enregistrement d'autres données comme les temps de conduite et de repos (tachygraphes).

Les valeurs de vitesses ainsi enregistrées permettent d'effectuer un contrôle a posteriori des vitesses pratiquées lors des contrôles sur route mais également en entreprises. Les infractions constatées sont sanctionnées par des amendes mais peuvent aussi entraîner, dans certains pays, l'immobilisation des véhicules.

6. Évolutions possibles

Bien que n'ayant pas tous des liens directs avec la vitesse, de nombreux dispositifs ont été introduits, ou le seront dans un prochain avenir, présentés comme des options tendant à améliorer la sécurité passive et active des véhicules. A titre d'exemple on peut citer l'ABS conçu pour accroître l'efficacité du freinage du véhicule. Dans de nombreux cas, on a pu constater que le conducteur intègre dans sa conduite ces avantages, soit en réduisant la distance qui le sépare du véhicule qu'il suit, soit en retardant l'action des freins, comme s'il conduisait à risque constant. Ce phénomène de compensation doit être pris en compte dans les aides à la conduite développées dans le cadre des programmes européens DRIVE et PROMETHEUS. Si les objectifs poursuivis sont naturellement celui de la sécurité mais aussi de la régulation du trafic et de l'augmentation du confort de l'usager, ils pourront avoir pour conséquence d'augmenter les débits du trafic et les vitesses.

Des effets pervers ne sont donc pas à exclure. La prise en charge de certaines sous-tâches de conduite par des automatismes va entraîner des modifications du comportement des conducteurs comme cela a été évoqué dans l'étude de l'impact de ces nouvelles technologies sur la sécurité, objet du rapport sur « l'ergonomie et la sécurité des systèmes embarqués » [document CEMT/CM(94)20], présenté aux Ministres de la CEMT à Annecy.

Parmi les systèmes développés dans le programme PROMETHEUS, le « contrôle intelligent de la vitesse » aura un impact direct sur la sécurité. L'objet en est de détecter le véhicule qui le précède, d'estimer sa distance et éventuellement sa vitesse, et d'en déduire la vitesse et la distance auxquelles le véhicule suiveur doit se conformer pour éviter les collisions et favoriser une circulation fluide.

Les équipements d'aide à la conduite devront permettre au conducteur de mieux s'adapter aux conditions réelles du trafic et d'accroître la sécurité. Cependant, il faudra veiller à ne pas diminuer la responsabilité du conducteur qui devra garder, en toutes circonstances, le contrôle de l'ensemble des commandes du véhicule.

On peut également attendre d'une meilleure information des usagers sur l'état des routes et du trafic, en temps réel, soit transmise par panneaux à messages variables, soit par radio ou autres dispositifs à bord des véhicules, une conduite plus apaisée.

7. Conclusions

- a) En l'absence de réglementation homogène sur la vitesse, la course aux performances demeure dans certains cas une priorité des constructeurs automobiles qui mettent sur le marché des véhicules dont les performances répondent aux désirs des acheteurs. Sans doute conviendrait-il

de ne pas faire de la course à la vitesse un argument de vente [Cf. Résolution N° 56 sur « La publicité nuisible à la sécurité routière » CEMT/CM(89)37].

- b) On assiste dans certains cas à un équipement de plus en plus sophistiqué des véhicules visant à assurer leur sécurité de manière passive, ce qui amène en corollaire un risque inversement proportionnel de pousser le conducteur à être lui-même moins vigilant et de ce fait à avoir une vitesse inadaptée à sa conduite.
- c) Il pourrait être utile de rappeler à cet effet le « code de bonne pratique » préconisé dans la Résolution adoptée en mai 1994 sur l'ergonomie et la sécurité des systèmes embarqués [CEMT/CM(94)20].
- d) Si l'utilisation des limiteurs de vitesse est largement répandue pour les véhicules lourds par le biais de la Directive Communautaire 92/6/CEE et des autres réglementations sur les transports routiers, il pourrait être judicieux d'étudier l'opportunité d'une réglementation analogue pour d'autres catégories de véhicules.

CHAPITRE 4 : LE CONDUCTEUR

Les chiffres présentés au Chapitre 2 montrent bien que la vitesse, excessive ou inadaptée, figure parmi les causes majeures des accidents et en accroît la gravité. Bien qu'une majorité d'automobilistes reconnaisse ce fait, beaucoup, aujourd'hui encore, contestent ce lien direct entre la vitesse et l'insécurité routière. Le conducteur doit donc être conscient de l'impact de la vitesse sur l'insécurité, être enclin à modifier son comportement, pour respecter la réglementation en vigueur et adopter, en toutes circonstances, une vitesse conforme aux nécessités de la situation.

La modification du comportement du conducteur en vue d'une conduite plus sûre et plus respectueuse des autres est au centre des politiques de sécurité routière développées dans tous les pays. Elle est également une des préoccupations majeures des instances internationales (WPI de la CEE/ONU, OCDE, Union Européenne).

Ce comportement peut être induit non seulement, comme nous l'avons vu, par les aménagements de l'infrastructure ou par la conception des véhicules, mais surtout il doit être obtenu par l'éducation dès le plus jeune âge, par une formation correcte lors de la préparation au permis de conduire, et de manière continue par des campagnes de communication et des stages de recyclage. Naturellement, si cela ne suffit pas, il doit être recherché par des contrôles et des sanctions à valeur pédagogique.

1. L'éducation et la formation

L'éducation et la formation jouent un rôle essentiel, car elles s'adressent d'abord aux enfants, l'âge où ils découvrent la circulation routière et ses risques et auquel il convient de faire adopter dès le départ de bonnes attitudes, et plus tard, aux jeunes qui sont les principales victimes des accidents de la route dans tous nos pays. Ces jeunes conducteurs sont impliqués dans des accidents où la vitesse joue un rôle majeur, soit que le goût du risque les entraîne à pratiquer des vitesses excessives qui, combinées à un manque de maîtrise du véhicule, peuvent avoir des conséquences dramatiques, soit que l'inexpérience les conduise à pratiquer des vitesses non adaptées aux circonstances.

1.1 *L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire*

La Conférence mixte, organisée par la CEMT et le Conseil de l'Europe en 1994 sur le thème de "la sensibilisation et l'éducation des enfants et des adolescents à la sécurité routière", a rappelé l'importance de l'éducation à la sécurité routière dès l'école et a préconisé un certain nombre de moyens pour dispenser de manière progressive et continue les enseignements nécessaires pour inculquer dès l'enfance, les connaissances et les comportements adaptés.

Dès l'école, la vitesse doit être au centre de l'enseignement car il est important d'introduire chez les enfants la notion de vitesse adaptée aux circonstances et de leur faire prendre conscience des effets et des conséquences de la vitesse. Des notions théoriques doivent être développées en fonction de l'âge et de la compréhension de l'enfant, complétées par des exercices pratiques. La première notion de vitesse adaptée est donnée en tant que piéton lorsqu'il est recommandé aux enfants de ne pas courir en traversant les rues ou de ralentir et mettre pied à terre en bicyclette avant d'aborder un carrefour.

Les notions de vitesse, ses effets et ses conséquences seront développés au fur et à mesure de l'enseignement, adaptés à l'âge de l'enfant et à ses conditions de mobilité. Pour les adolescents notamment, les cours de physique, de mathématiques et de mécanique seront des moments privilégiés pour introduire ces notions, par exemple par l'approche du calcul des distances d'arrêt ou de l'énergie développée, de l'aquaplanage, de la force centrifuge, de la vitesse d'impact, de la déformation des véhicules... En plus de cet aspect physico technique, d'autres disciplines (biologie/sciences naturelles par exemple) peuvent servir de support au développement d'une prise de conscience non seulement des risques liés à une conduite rapide et agressive, mais aussi de ses effets néfastes sur l'environnement (bruit/pollution).

L'enseignement pratique sur les pistes routières devrait utilement compléter cet enseignement car elles constituent des lieux privilégiés pour développer de manière concrète, en même temps qu'une prise de contact avec les règles, la maîtrise de l'engin et pour faire ressentir les effets de la vitesse, que ce soit en bicyclette ou à bord d'autres types de véhicules.

De même l'école – qui n'a pas pour seule mission de transmettre un savoir, mais qui doit aussi former et développer la personnalité – peut-elle amener les jeunes à juger de façon positive la conduite apaisée ainsi que tout acte de prudence.

Il ne faudrait pas non plus passer sous silence l'impact important dans l'éducation que constitue l'exemple donné par les adultes, notamment par les parents. Il ne faut pas oublier que l'enfant dès sa naissance est passager de véhicule et qu'il observe le comportement de ses parents qu'il peut avoir tendance à reproduire plus tard.

La 4ème Conférence Mixte a également mis l'accent sur la nécessité de faire participer l'ensemble des acteurs à cette éducation : éducateurs, parents, forces de police, membres des associations. Cette action en commun en direction des enfants constitue également un moyen pour les adultes de réactiver leurs connaissances et peut-être de les faire réfléchir sur leur propre comportement vis-à-vis de la vitesse.

1.2 La formation du conducteur

Que ce soit pour accéder à la conduite d'un véhicule à moteur deux roues ou d'une automobile, la formation dispensée en vue de l'obtention du permis de conduire doit non seulement apprendre au conducteur à maîtriser son véhicule, mais aussi à lui faire prendre conscience des risques et de ses propres limites, lui apprendre à les gérer, à avoir le sens de ses responsabilités et lui faire adopter un comportement respectueux de la réglementation et des autres usagers de la route.

La vitesse doit être incluse dans cette formation. On insiste aujourd'hui, dans tous les pays, sur le fait que conduire n'est pas seulement savoir utiliser les commandes et diriger le véhicule mais c'est aussi ajuster sa vitesse aux circonstances, c'est-à-dire principalement reconnaître quand il faut ralentir et le faire alors que la situation l'exige, et c'est aussi anticiper sur les événements, ce qui exige d'être notamment maître de sa vitesse.

Le contenu de cette formation doit permettre à l'élève de connaître ce qui peut l'obliger à réduire l'allure, en particulier l'absence de visibilité, la présence réelle et éventuelle d'autres usagers de la route, les conditions météorologiques, la réglementation, la signalisation, ainsi que son inexpérience puisqu'il est débutant. Il doit également connaître les prescriptions relatives à la vitesse, comme les limitations générales, le rôle des systèmes de ralentisseurs, les raisons pour lesquelles il faut ralentir lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, le rôle de l'ABS, etc.

Il doit savoir que modérer sa vitesse, c'est aussi maintenir les distances de sécurité, ce qui laisse le temps de modifier son allure ou sa trajectoire en cas de surprise.

Le futur conducteur doit apprendre à évaluer aussi exactement que possible les distances et les vitesses pratiquées, par lui-même et les autres véhicules, et apprécier sa vitesse par rapport à celles des autres. Pour cela, il doit connaître les distances d'arrêt en fonction des vitesses et savoir repérer les indices qui lui permettront d'évaluer ces distances et ces vitesses, comme l'indicateur de vitesse, la vitesse de défilement du paysage, le bruit du moteur et du roulement et celui de l'air.

Il devra également apprécier les causes d'erreur dans l'évaluation de sa vitesse, comme la sous-estimation de la largeur de la chaussée ou du moment où on a roulé longtemps à une allure soutenue et les causes d'erreur dans l'évaluation de la vitesse des autres.

Ces différentes notions doivent être développées lors de la formation par des exercices variés.

Cette aptitude à évaluer les vitesses est de la plus haute importance et elle devra être développée en de nombreuses occasions lors de l'apprentissage. Des méthodes pédagogiques actives devront être recherchées pour atteindre cet objectif. Si la formation est essentielle pour faire adopter aux jeunes les connaissances et les comportements adaptés pour éviter de se mettre dans des situations dangereuses, il est vain de penser que cela suffira. Aujourd'hui, tous les pédagogues et les chercheurs se posent la question de savoir comment améliorer cette formation, de manière à convaincre les jeunes conducteurs d'adopter une conduite apaisée, alors qu'ils sont à l'âge de la prise de risque et sont confrontés au manque de maturité. Des recherches doivent être entreprises pour répondre à ces questions et améliorer la formation.

Les moniteurs d'auto-écoles doivent être aptes à dispenser cet enseignement qui requiert à la fois des compétences pédagogiques et psychologiques puisqu'il s'agit non seulement de transmettre des connaissances théoriques mais surtout d'inculquer des comportements.

La formation initiale en vue de l'accès à cette profession doit mettre l'accent sur ces notions pédagogiques et psychologiques, initier aux méthodes didactiques actives (petits groupes, jeux de rôle,...). Des manuels décrivant la manière de dispenser cet enseignement et proposant des exercices variés, permettant d'introduire et de vérifier les connaissances et les comportements développés ci-avant, pourraient utilement aider les moniteurs dans leur tâche, comme cela est déjà le cas dans plusieurs pays.

Lors de l'examen de conduite, l'inspecteur devra vérifier l'acquisition des connaissances et des comportements. A cette fin, il devrait être sensibilisé ou contraint à donner une place plus importante aux aspects liés au comportement et recevoir une formation adéquate, ce qui implique des notions de psychologie et de sociologie.

1.3 Acquisition d'expérience et suivi des conducteurs

Tout le monde s'accorde à dire (chercheurs, éducateurs) que la formation la plus parfaite possible ne peut se substituer entièrement à l'acquisition d'expérience qui permettra au conducteur novice de se confronter à la multiplicité des circonstances et des situations réelles variées, que seul le parcours d'un kilométrage important permet de rencontrer, ce qui n'est pas le cas durant les quelques heures de formation dans une zone limitée.

Il convient donc de veiller, particulièrement pour le jeune conducteur, à ce que cette phase d'acquisition d'expérience se passe dans des conditions de sécurité optimales et qu'elle s'accompagne de mesures de suivi permettant à la fois d'améliorer les connaissances, de rectifier les erreurs de

comportement et de vérifier qu'il a effectivement adopté le comportement responsable que l'on attend de lui, en particulier en ce qui concerne la maîtrise de sa vitesse.

Ce suivi est actuellement assuré selon diverses modalités. Elles vont de :

1.3.1 *Jeune conducteur*

- Avant l'examen de conduite :

L'acquisition d'expérience par des formules de conduite accompagnée ou de statut d'apprenti conducteur permettant au jeune conducteur de conduire accompagné d'un adulte à ses côtés qui possède lui-même une expérience et qui n'a pas commis de faute grave.

- Après l'obtention du permis :

- Une durée d'apprentissage, correspondant à la période à plus haut risque, pendant laquelle le conducteur est soumis à des restrictions diverses, telles que : limitations de vitesse plus faibles, taux d'alcoolémie inférieur, absence de passagers, interdiction de circuler sur certaines routes comme les autoroutes où les vitesses sont plus élevées, ou pendant certaines périodes (nuit, week-end), etc.
- Le passage d'un permis en deux phases avec introduction d'une période probatoire pendant laquelle le jeune conducteur devra :
 - soit suivre des stages de perfectionnement, notamment de sensibilisation au trafic ou de conduite dans des conditions difficiles ;
 - soit être soumis à un contrôle plus intense, assorti d'une obligation de suivre des stages de recyclage ou de repasser l'examen de conduite, en cas d'infractions répétées.

Ce n'est qu'au terme de cette période probatoire que le permis devient définitif.

- Enfin, il convient de noter que certains pays qui connaissent le système du permis à points ont introduit des modalités particulières pour les jeunes conducteurs pour lesquels, même si le barème de points est identique, l'atteinte d'un seuil plus bas de points entraîne des sanctions ou l'obligation de suivre des stages de recyclage.

Ces différentes modalités ont toutes pour objectif de permettre au jeune conducteur d'acquérir de l'expérience et d'éviter qu'il passe sans transition du statut d'apprenti conducteur à celui de conducteur à part entière. Elles sont destinées à accompagner cette phase de transition nécessaire et à accompagner le jeune conducteur pour lui permettre d'acquérir de l'expérience dans des conditions de sécurité meilleures.

1.3.2 *Conducteur infractionniste*

En dépit de toutes les mesures prises en vue de modifier le comportement, il y a – et il y aura – toujours un certain pourcentage de conducteurs réfractaires à l'idée d'adopter un style de conduite apaisée. C'est à eux, notamment, que plusieurs États ont pensé en introduisant dans leur législation nationale l'obligation de suivre des cours de recyclage de formation complémentaire en cas d'infractions répétées. Il existe plusieurs genres de cours dont le contenu peut être adapté à la nature des infractions commises. Animés par des psychologues et selon des méthodes appropriées, ils ont pour but de faire

prendre conscience à l'infractionniste de son comportement en vue de le modifier. Ces cours de recyclage sont dispensés, soit dans le cadre du système de permis à points, soit en tant que peine de substitution ou de complément par les autorités compétentes.

1.3.3 *Suivi volontaire*

Dans certains pays, les conducteurs qui le désirent peuvent suivre des stages de remise à niveau ou de perfectionnement à la conduite, sur circuits fermés ou sur routes. Plusieurs États réfléchissent actuellement sur l'opportunité de les rendre obligatoires, à condition de veiller à ce que le suivi de ces stages ne donne pas une surestimation de ses capacités au conducteur, ce qui serait contraire au but recherché.

2. La communication

Si aujourd'hui chacun reconnaît le rôle néfaste joué par l'alcool dans la circulation routière et accepte les restrictions imposées par la réglementation, pour la vitesse, la situation est différente.

Il faut donc à la fois convaincre les conducteurs de l'impact négatif de la vitesse et de son rôle important dans les accidents, les informer des réglementations en vigueur et leur en expliquer le bien fondé, et les inciter à modifier leur comportement pour adopter en toutes circonstances une allure plus modérée, respectueuse des autres et de l'environnement.

Tous les pays ont mené au cours de ces dernières années des campagnes de communication consacrées à la vitesse ou plus globalement au comportement, soit pour informer les usagers de l'entrée en vigueur de nouvelles réglementations (limites générales de vitesse) ou des mesures techniques (ralentisseurs, zones 30) prises pour abaisser les vitesses pratiquées, soit de manière périodique pour leur rappeler le comportement que les conducteurs doivent suivre.

Le ton de ces campagnes varie d'un pays à l'autre. Il n'est pas question de savoir quel est le ton le plus efficace, car cela dépend des mentalités et des cultures. Il est important que le public, général ou ciblé, à qui s'adressent ces campagnes, se sente concerné et que le message soit adapté.

L'expérience montre que les campagnes gagnent beaucoup en efficacité grâce à la coordination des politiques mises en oeuvre et des moyens de la police, afin d'associer à chaque campagne un renforcement des contrôles.

Comme cela avait déjà été constaté dans un rapport antérieur de la CEMT sur les moyens d'infléchir les comportements humains, il est souvent bien difficile d'évaluer les résultats concrets de ces campagnes. Cela ne signifie nullement qu'il faille y renoncer, bien au contraire, il faut inlassablement rechercher, développer, favoriser les moyens et les méthodes qu'offre la communication de masse pour influencer sur les divers groupes cibles et les inciter à choisir une conduite responsable. A cet effet, il conviendrait d'intégrer les "principes du marketing social aux actions de sécurité routière" (cf. à ce sujet le rapport de l'OCDE « Marketing et sécurité routière », Paris 1993).

Malheureusement, les efforts visant à améliorer le comportement sont trop souvent contrecarrés par une publicité qui vante le produit "automobile" en insistant sur des caractéristiques contraires aux impératifs de sécurité routière, tout particulièrement la vitesse de pointe des voitures. Certains États s'emploient à améliorer la situation par l'information, le dialogue, des conventions passées avec les publicitaires ou les constructeurs, voire par l'interdiction légale de certaines formes de publicité. Il n'est pas nécessaire ici de développer plus à fond ce sujet, car la CEMT l'a déjà abondamment traité et elle a

publié un rapport et des recommandations [CEMT/CM(89)37] qui, aujourd'hui encore, sont tout à fait d'actualité et valables et auxquels il peut être fait référence utilement.

3. Conclusions

- a) Dans les différents lieux où se donne l'éducation (famille, école, auto-école, etc.), l'accent doit être mis principalement sur l'apprentissage de la responsabilité individuelle, la maîtrise de soi et par conséquent de la vitesse.
- b) Tous les moyens susceptibles de permettre une meilleure prise de responsabilités des apprentis conducteurs doivent être mis en oeuvre. Ceci sous-entend qu'il ne s'agit pas seulement des outils éducatifs traditionnels mais également d'autres arguments, tels que le rattachement de la sécurité routière à des thèmes plus porteurs, les arguments commerciaux publicitaires, les effets « mode ».
- c) Apparemment, les formes actuelles d'examen de conduite n'incorporent pas suffisamment de moyens de contrôle de la volonté et de la responsabilité de l'apprenti conducteur.
- d) De nouvelles approches devraient être développées afin de sensibiliser de manière continue le conducteur à la nécessité d'avoir une vitesse adaptée aux conditions de circulation.

CHAPITRE 5 : LES MESURES RÉGLEMENTAIRES

Tout d'abord, il y a lieu d'observer qu'il n'existe pas « une », mais « des » limitations de vitesse, à savoir les **limites générales** – fixées par la législation selon les catégories de routes et qui, en principe, ne sont pas signalées – les **limites particulières** (ou dérogations aux limites générales) qui sont établies sur certaines routes ou tronçons de routes en fonction des conditions locales, soit pour des motifs de sécurité (infrastructure en mauvais état, densité du trafic, dangers difficilement perceptibles, etc.), soit pour réduire le bruit de la circulation, améliorer le cadre de vie, etc. D'autres limitations particulières concernent uniquement certaines catégories d'usagers de la route (nouveaux conducteurs, élèves conducteurs, handicapés, etc.) ou certains types de véhicules ou ensembles de véhicules (trains routiers, camions, autocars, voitures automobiles avec remorques, transport de marchandises dangereuses, etc.), ou sont encore prises en fonction des conditions météorologiques.

1. Les limites générales de vitesse

Alors que les premières mesures réglementaires de limitation de vitesse à l'intérieur des localités avaient été introduites dans pratiquement tous les pays européens dans les années 1950-60 déjà, les limitations en dehors des agglomérations n'ont été généralisées en Europe qu'à partir du choc pétrolier de 1973. Avant cette date, en effet, seuls dix pays avaient limité les vitesses en dehors des agglomérations soit sur tout le réseau routier, soit sur une partie importante de celui-ci. Toutefois, seuls l'Irlande, la Norvège, le Royaume-Uni et la Suède avaient limité les vitesses également sur les autoroutes.

Dès lors que les limitations de vitesse ordonnées pendant la crise pétrolière, afin d'économiser le carburant, avaient provoqué dans tous les pays Membres une diminution remarquable du nombre et surtout de la gravité des accidents de la route, la majorité d'entre eux ont pris, dès la fin de la crise, au début 1974, de nouvelles mesures beaucoup plus larges en matière de limitations de vitesse, notamment sur les autoroutes.

De son côté, la CEMT, qui, en 1971, avait adopté deux Résolutions relatives aux limitations de vitesse [Résolutions N° 24 CM(71)4 et 25 CM(71)22, et, en 1974 a pris deux nouvelles Résolutions (Résolutions N° 29 CM(74)13/final et 30 CM(74)22]. Celles-ci tenaient compte des expériences et des résultats très positifs enregistrés pendant le choc pétrolier sur le plan de la sécurité, mais aussi du fait que les limitations en vigueur à cette époque dans les pays Membres n'étaient pas en harmonie et qu'il en résultait une certaine confusion pour l'automobiliste en circulation internationale. Aussi la CEMT a-t-elle recommandé, dans sa Résolution N° 29, de considérer comme inopportun du point de vue de la sécurité routière, le rétablissement de la liberté en matière de vitesses, tant sur les réseaux routiers qu'autoroutiers, de considérer une limite supérieure à 100 km/h sur le réseau ordinaire comme non conforme aux exigences de la sécurité, sans toutefois exclure des limites plus basses ou supérieures lorsque les caractéristiques techniques ou des conditions particulières le justifient, sur certaines sections de routes. La CEMT ajoutait dans sa Résolution que ce plafond de 100 km/h devait être considéré comme un premier pas vers une harmonisation des limitations de vitesse sur le plan européen. Quant à la Résolution N° 30, elle recommandait de « considérer que les limites générales de vitesse sur les autoroutes devraient – sans exclure des niveaux plus faibles, mais en excluant tout niveau plus élevé – se situer dans la fourchette de 110 à 130 km/h... ».

Conformément à l'article 13, paragraphe 2, 1^{ère} phrase, de la Convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968, amendée le 3 septembre 1993, "les législations nationales doivent fixer des limitations de vitesse maximales pour toutes les catégories de routes". Tous les pays ont introduit des limitations générales de vitesse sur tous les réseaux (sauf l'Allemagne sur une partie de son réseau autoroutier). Le Tableau 2 présente la situation actuelle en Europe.

La République fédérale d'Allemagne a émis une réserve dont l'argumentation figure en annexe à ce rapport (Annexe 1).

Dans la majorité des États, les limites actuelles sont inférieures à celles qui étaient en vigueur il y a quinze ou vingt ans et la fourchette dans laquelle elles se situaient tend à se rétrécir. Toutes ces limites de vitesses, associées à d'autres mesures, ont eu des incidences très favorables sur la courbe des accidents et ont contribué à réduire la pollution atmosphérique ainsi que le bruit de la circulation. Elles ont aussi permis de réaliser des économies de carburant. On ne peut que dès lors rappeler le bien-fondé de la recommandation antérieure de la CEMT qui considérait comme inopportune la liberté en matière de vitesses de circulation tant sur le réseau routier qu'autoroutier.

Comme toutes les mesures législatives prises en vue d'augmenter la sécurité routière, les limitations de vitesse ne sont efficaces que si elles sont crédibles. A cet effet, il faut qu'elles soient fixées à des niveaux qui ne soient pas exagérément bas et qui correspondent à un niveau optimal de sécurité. Il faut encore qu'elles soient bien adaptées au degré d'aménagement routier et harmonisées sur les routes qui offrent des caractéristiques identiques d'infrastructure, de trafic et d'environnement. Ce qui est valable sur le plan national l'est aussi sur le plan international.

C'est pourquoi, à l'heure où le trafic international et les flux migratoires gagnent en importance, serait-il souhaitable d'avoir des vitesses maximales autorisées, harmonisées au niveau européen, sur des infrastructures aux caractéristiques et aménagements homogènes, répondant à des fonctions semblables, ce qui conforterait la crédibilité de la règle ainsi imposée. La réserve du Danemark sur ce point figure en Annexe 2 au rapport.

2. Les limitations particulières (dérogations aux limitations générales de vitesse)

- Hors agglomérations (sur les autoroutes et sur le réseau ordinaire)

À l'exception de la Turquie (pour les autoroutes et le réseau ordinaire), du Danemark, de la Finlande, du Luxembourg et de la Suède (pour le réseau ordinaire), il n'est pas possible de relever les limitations générales de vitesse. En revanche, elles peuvent être abaissées, lorsque le niveau d'infrastructure ou les conditions de trafic le commandent ou pour des motifs de sécurité. Dans quatre États (F, L, NL, UK) les limites générales de vitesse et en outre, en Allemagne, les vitesses conseillées sont abaissées lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Ces dérogations peuvent être ponctuelles, indiquées par des panneaux à messages variables, applicables à toutes les catégories de véhicules (sauf en Turquie, où elles ne s'appliquent qu'aux poids lourds). Dans certains pays, elles sont fixées par la législation nationale et sont valables durant toute une saison (comme en Finlande) ou lorsque la visibilité est réduite (comme en France et en Allemagne, où la vitesse est abaissée à 50 km/h, si la distance de visibilité est inférieure à 50 m).

Enfin, il convient de noter que cinq pays (L, NL, S, CH, TR) ont indiqué que des dérogations aux limitations générales de vitesse en dehors des agglomérations peuvent être ordonnées en

vue de réduire les émissions excessives des gaz d'échappement et/ou le bruit de la circulation routière.

- Dans les agglomérations

À l'exception de la Roumanie, de la Slovénie et de la Turquie, tous les États Membres autorisent le relèvement de la limite générale de vitesse dans les agglomérations. Généralement, les dérogations vers le haut ne sont permises que sur les routes principales bien aménagées, répondant à des caractéristiques bien déterminées qui assurent une fonction de transit.

Dans tous les pays Membres (sauf en Roumanie et en Slovénie), les autorités peuvent abaisser la limite générale de vitesse en agglomérations pour des impératifs de sécurité routière (infrastructure en mauvais état, densité du trafic, danger difficilement perceptible, etc.). Au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Turquie, les conditions météorologiques défavorables peuvent également être un motif de dérogation.

A l'exception de la Slovaquie et de la Slovénie, tous les États Membres ont une législation qui permet de limiter la vitesse à 30 ou 40 km/h sur des routes de caractère homogène, situées dans un périmètre bien délimité et faisant parfois l'objet d'aménagements particuliers. De même, tous les États, sauf le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni et la Slovénie, connaissent des "zones résidentielles" annoncées par le signal E17a de l'Accord Européen complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière de 1968 (amendement proposé le 31 mai 1994 par la Belgique), qui désigne des aires de circulation spécialement aménagées, destinées en premier lieu aux piétons et où s'appliquent des règles spéciales de circulation (vitesse limitée à 20 km/h, priorité aux piétons, les véhicules ne peuvent être parqués qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques). Tous les États mentionnent que l'introduction de ces limites par zones a eu des effets favorables sur la sécurité routière, en particulier celle des usagers les plus faibles, c'est-à-dire les deux-roues et les piétons, ainsi que sur la qualité de l'habitat. Au Danemark, la limite de vitesse dans ces zones est une vitesse recommandée de 15 km/h.

3. Limitations de vitesse imposées aux élèves conducteurs et aux nouveaux conducteurs

3.1 Les élèves conducteurs

Deux pays seulement, la France et la Lituanie, imposent une limite maximale de vitesse aux élèves conducteurs de voitures automobiles légères. Cette limite est de 70 km/h en Lituanie sur le réseau ordinaire hors agglomérations. En France, elle est de 110 km/h sur les autoroutes et de 80 km/h sur les routes ordinaires.

3.2 Les nouveaux conducteurs

Trois États seulement, l'Espagne, la France et le Luxembourg interdisent aux nouveaux conducteurs de voitures automobiles légères et de motocycles, quel que soit leur âge, de dépasser une certaine vitesse. Cette limite est de 80 km/h en Espagne ; en France, elle est de 110 km/h sur les autoroutes et de 80 km/h sur les routes ordinaires. Au Luxembourg, ces limites de vitesse sont de 75 km/h hors agglomérations et de 90 km/h sur les autoroutes. La durée de cette limitation est d'une année en Espagne et de deux ans en France dès l'obtention du permis de conduire. La Finlande qui avait un système analogue l'a remplacé, à partir du 1er janvier 1996, par un permis à points particulièrement restrictif pour les jeunes conducteurs.

La Finlande qui avait un système analogue l'a remplacé, à partir du 1er janvier 1996, par un permis à points particulièrement restrictif pour les jeunes conducteurs.

3.3 Limitations de vitesse imposées à certaines catégories de véhicules

Tous les pays ont introduit des vitesses maximales pour certains genres de véhicules, notamment les véhicules lourds, avec ou sans remorques, les véhicules articulés pour le transport de marchandises ou de personnes (N ou M), les voitures automobiles légères tirant une remorque.

Ces limitations sont très contrastées dans les pays Membres de la CEMT. C'est ainsi que, par exemple, la vitesse des camions de la catégorie N2 (de 3,5 t à 12 t) va de 50 km en Roumanie à 110 km en France sur les autoroutes, et de 50 km/h (Roumanie) à 80 km/h (Pays-Bas, Portugal, Slovaquie, Suisse) en rase campagne. S'agissant des camions N3 (plus de 12 t) sans remorque, la limite va – sur autoroutes – de 50 km/h en Roumanie à 100 km/h au Portugal, et de 50 à 80 km/h en rase campagne. Pour les autocars sans remorques, les limites vont de 70 km/h en Roumanie à 110 km/h en Slovaquie sur les autoroutes, et de 70 km/h en Roumanie à 90 km/h en France, Slovaquie et Suède sur le réseau ordinaire. Pour les mêmes catégories de véhicules, mais avec remorque, ces limites sont légèrement inférieures.

Une certaine harmonisation existe de fait au sein de l'Union Européenne par la mise en oeuvre de la Directive 92/6 qui oblige les véhicules de la catégorie M3 (transport de voyageurs de plus de 10 tonnes) et ceux de la catégorie N3 (transport de marchandises de plus de 12 tonnes) d'être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse réglé de manière à ne pas dépasser respectivement 100 km/h pour les véhicules M3 et 90 km/h pour les véhicules N3.

Plusieurs États (Espagne, France, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Slovaquie, Slovénie, Roumanie, Turquie) ont limité la vitesse maximale autorisée des véhicules servant à transporter des marchandises dangereuses. Ces limites vont de 40 km/h (Roumanie) à 90 km/h (Lituanie et Luxembourg).

4. Vitesses minimales

Les pays Membres prescrivent qu'il n'est pas permis de diminuer la fluidité du trafic en circulant, sans raison impérieuse, à une allure trop réduite.

Des vitesses minimales ponctuelles peuvent être imposées par le signal D7 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière. Ce signal est utilisé dans tous les pays, à l'exception de la Belgique, du Danemark, des Pays-Bas, de la Suède, de la Turquie et de la France. Il est placé sur les ponts et dans les tunnels en Espagne, au Luxembourg et au Royaume-Uni, sur les autoroutes en Slovaquie et au Portugal, et aux endroits où il y a un point de vue en Pologne.

Par ailleurs, il y a lieu d'observer que selon l'article 25 de la Convention de Vienne sur la circulation routière, la circulation est interdite sur les autoroutes, notamment aux automobiles qui ne seraient pas, par construction, susceptibles d'atteindre en palier une vitesse fixée par la législation nationale. Cette vitesse, dans l'ensemble des pays Membres de la CEMT, est actuellement de 60 km/h.

5. Vitesses conseillées

À l'exception de la Belgique, de la France, du Luxembourg, de la Pologne et de la Suisse, les pays Membres ont introduit un signal de vitesse conseillée (Signal G17 de la Convention de Vienne amendée). Celui-ci est utilisé pour notifier une vitesse à laquelle il est recommandé de circuler si les circonstances

le permettent afin d'assurer la fluidité du trafic, en réduisant les écarts des vitesses pratiquées et si l'usager n'est pas tenu de respecter une vitesse inférieure spécifique à la catégorie de véhicule qu'il conduit. Ce signal est utilisé dans les zones résidentielles au Danemark et aux Pays-Bas, et sur tous les types de routes dans les autres pays qui l'ont introduit.

Le fait de dépasser les vitesses conseillées n'est généralement pas réprimé, sauf si la vitesse est véritablement inadaptée aux conditions de la route et de la circulation.

6. Conclusions

Il résulte de l'examen des différentes réglementations en vigueur, telles que mentionnées au Chapitre 1, que :

- a) Les limitations de vitesse améliorent considérablement la sécurité routière (fréquence et gravité des accidents corporels) dans la mesure où elles sont fixées à un niveau raisonnable et assorties de contrôles appropriés.
- b) Afin de réduire la confusion qui résulte pour les conducteurs en circulation internationale d'un manque d'harmonisation des limitations de vitesse et d'accroître la crédibilité de ces réglementations, il serait souhaitable - surtout à l'heure où les flux migratoires prennent de plus en plus d'importance - d'harmoniser les limitations au niveau européen sur les réseaux qui présentent des caractéristiques techniques et des aménagements identiques et qui répondent à des fonctions semblables.

C'est ainsi que, pour les autoroutes européennes, qui répondent à ces critères, diverses organisations internationales ont proposé la limite de 120 km/h, étant entendu que des niveaux plus bas pourraient être fixés lorsque les conditions le justifient. Cette limite est d'ailleurs en vigueur dans la majorité des pays Membres de la CEMT. Elle est acceptée dans l'opinion publique par près de 60 pour cent des personnes interrogées (cf. Chapitre 2).

- Hors des agglomérations, la limite ne devrait pas dépasser 90 km/h sur le réseau ordinaire ou 110 km/h lorsque les caractéristiques techniques de la route le permettent (route à deux fois deux voies/routes pour automobiles), sans exclure des niveaux plus faibles lorsque les conditions le justifient.
 - En agglomérations, les expériences réalisées par la majorité des pays européens attestent clairement que l'abaissement de la limite de vitesse de 60 à 50 km/h a eu des effets particulièrement favorables sur la sécurité routière et que, là aussi, cette limite de 50 km/h est encore très bien acceptée et comprise par l'ensemble des conducteurs ; il serait souhaitable qu'elle soit adoptée par l'ensemble des pays Membres de la CEMT.
- c) Les dérogations aux limites générales de vitesse, quelles que soient les catégories de routes (autoroute, réseau ordinaire ou en agglomération) devraient n'être ordonnées que pour de sérieux motifs. Elles doivent correspondre à des situations parfaitement identifiables par le conducteur du véhicule.
 - d) Hors des agglomérations, sur autoroutes et en rase campagne, les limites générales de vitesse constituent un plafond qui ne devrait jamais être dépassé. En revanche, en agglomération, il devrait être possible de déroger aux limites générales de vitesse vers le haut sur des routes prioritaires bien aménagées ou assurant une fonction de transit, pour permettre d'améliorer la fluidité du trafic sans porter préjudice à la sécurité et à l'environnement.

- e) Les limites générales de vitesse ne devraient être abaissées qu'en fonction d'impératifs de sécurité routière ou pour des motifs de gestion du trafic, ou encore lorsque l'abaissement des limites permet de réduire sensiblement des atteintes excessives à l'environnement. De même convient-il d'introduire dans la législation la possibilité de fixer des limites plus basses encore dans certains quartiers d'habitation (type "zone 30") et de créer des "zones résidentielles" (signal E17a) destinées en premier lieu aux piétons et où s'appliquent des règles spéciales de circulation (notamment vitesse limitée à 20 km/h).

- f) Que ce soit pour les vitesses minimales, conseillées, imposées à certaines catégories de conducteurs ou de véhicules, on ne peut que constater une assez grande disparité de traitement selon les pays. L'état du parc automobile ou des infrastructures peut justifier en partie ces différences. Néanmoins, il est regrettable que tant de cas particuliers subsistent.

CHAPITRE 6 : LE CONTRÔLE ET LES SANCTIONS

1. Introduction

Le Conseil des Ministres des Transports s'est déjà préoccupé à plusieurs reprises du respect des limitations de vitesse. Dans ses Résolutions 25, 29 et 43 du 16 décembre 1971, du 20 juin 1974 et du 26 mai 1982, il avait en effet recommandé aux États Membres de prendre les mesures adéquates pour accroître l'efficacité des contrôles, en insistant notamment sur leur fréquence et sur le renforcement des sanctions pénales et administratives.

Chacun s'accorde à reconnaître que la législation et la réglementation servent à dicter le comportement des usagers de la route et à le rendre à la fois prévisible et compatible. Mais force est de constater que, dans bien des cas, la législation et la réglementation ne suffisent pas à changer ce comportement ; il est donc indispensable que la police contrôle leur application. Il y a lieu de remarquer, à ce propos, que la surveillance induit certes un changement de comportement mais que, bien souvent, celui-ci ne dure qu'aussi longtemps que la perception du risque d'être pris reste assez forte.

En matière de contrôle de vitesse, il existe deux politiques possibles : la visibilité et la discrétion. Le premier terme de l'alternative s'apparente plus à la prévention et le second à la répression. On ne saurait nier l'effet combiné des contrôles de vitesse et des opérations de prévention, mais si tous les contrôles étaient visibles, les usagers de la route ne réduiraient leur allure qu'à la vue des représentants des forces de l'ordre ce qui, il faut le remarquer, est un des objectifs poursuivis et est en cela déjà un résultat.

Aussi, comme il est irréaliste de déployer en permanence des forces de police sur tout le réseau routier et de multiplier les appareils, est-il nécessaire d'effectuer également des contrôles discrets, si possible aux endroits les plus dangereux, de manière que l'automobiliste sachant qu'il peut être contrôlé à n'importe quel moment, reste vigilant en permanence et modère son allure.

L'objectif visé dans tous les cas est d'accroître la sécurité routière et réduire le nombre des victimes d'accidents de la route en veillant à garantir, de la façon la mieux appropriée, le respect des limitations de vitesse.

2. Méthodes et matériels utilisés

Selon les renseignements communiqués par dix-neuf pays Membres⁷, les matériels et les méthodes utilisés dans les États Membres de la CEMT pour effectuer les contrôles de vitesse sont divers et variés.

A. Méthodes de contrôle généralement utilisées

Elles sont au nombre de trois : les contrôles de vitesse au moyen d'appareils stationnaires, d'appareils mobiles et d'appareils installés à demeure (appareils automatiques).

7. B, DK, E, FIN, F, H, LT, L, NL, PL, P, SK, RO, UK, SLO, S, CH, TR, MA.

Les contrôles de vitesse au moyen d'appareils stationnaires

Ils sont réalisés avec des appareils installés sur le bord de la route, pour la durée du contrôle, sur des trépieds ou à bord d'un véhicule de police à l'arrêt, banalisé ou non.

Les contrôles de vitesse au moyen d'appareils mobiles

Actuellement, trois systèmes sont utilisés en Europe :

a) *Les contrôles au radar à partir d'un véhicule en marche (« Moving Radar »)*

Ce système est surtout utilisé sur les axes à grande circulation et devrait être développé dans l'avenir.

b) *Les contrôles de vitesse au moyen d'un véhicule suiveur*

Ils consistent à déterminer la vitesse d'un véhicule qui précède la voiture de police, par comparaison des vitesses, en utilisant un appareil de mesure (tachygraphe, calculatrice, appareil vidéo) qui indique de manière probante la vitesse du véhicule suiveur.

c) *Les contrôles de vitesse au moyen d'appareils de mesure fonctionnant au laser*

Ces appareils d'une très grande précision et d'une portée maximale de 400 m sont couplés à une caméra vidéo qui permet de prouver que la vitesse mesurée est bien celle du véhicule contrôlé.

Les contrôles de vitesse au moyen d'appareils installés à demeure.

À cet effet, on utilise des appareils automatiques servant à mesurer la vitesse (par exemple des radars) installés dans des cabines fixes, des détecteurs à seuil munis de boucles d'induction. Les contrôles se font sans interception immédiate du contrevenant.

À ces trois méthodes de contrôle, il convient d'ajouter la détermination de la vitesse sur la base des enregistrements du tachygraphe monté sur le véhicule contrôlé et les contrôles de vitesse au moyen de chronomètres (cf. tableau 3).

En revanche, l'usage de chronomètres manuels pour déterminer la vitesse des véhicules est proscrit dans la majorité des pays (12 sur 19).

B. Homologation et examen périodique des appareils

Les appareils de mesure pour constater les infractions doivent présenter toutes garanties de fiabilité pour en garantir la force probante et éviter les contestations et tout désaveu de la part des tribunaux. Sinon, il y aurait un risque de démotivation de la part des policiers et de relâchement de la discipline des conducteurs.

Aussi dans certains États, les appareils sont soumis à des vérifications rigoureuses.

a) *L'homologation*

Dans certains États, l'homologation est requise pour tout type de matériel. La grande majorité des pays (14) exigent une homologation officielle des appareils mobiles ; tel est aussi le cas,

dans un pays sur deux, pour les tachygraphes et les appareils vidéo. En règle générale, un organe officiel procède à de nombreux essais en laboratoire et en situation réelle ; il vérifie point par point que le matériel est conforme à la réglementation avant d'approuver le modèle.

b) La vérification périodique

Trois pays mis à part (B, L, UK), tous procèdent au moins annuellement à une vérification périodique des appareils et à leur étalonnage. Dans deux pays, ces examens ont même lieu tous les six mois. En cas d'anomalie, il importe que les appareils ne soient réparés et réglés que par des spécialistes employés au service du fabricant ou du fournisseur.

C. Exécution des contrôles de vitesse

La plupart des pays (10) exigent que les instructions d'emploi établies par le fabricant soient agréées par l'autorité. On observe que, presque partout, la police est tenue de vérifier le bon fonctionnement des appareils (appareils radar, détecteurs à seuil) avant et après leur mise en service, au moyen des dispositifs livrés à cet effet par le fabricant et qu'elle doit obligatoirement établir un procès-verbal des mesures de vitesse muni d'indications détaillées (date, heure et lieu des mesures, vitesse maximale autorisée, nom et fonction des agents de police, marque, numéro d'immatriculation et vitesse mesurée des véhicules en infraction).

En revanche, seuls sept pays sur dix-neuf exigent de la police qu'elle effectue (avant et après les séries de mesures) une mesure de contrôle à la vitesse maximale autorisée sur le tronçon de route en cause, au moyen d'un véhicule équipé d'un compteur de vitesse étalonné.

Il y a lieu de relever que, pour mesurer la vitesse de véhicules circulant dans les deux sens, et notamment si le trafic est dense, il est nécessaire d'utiliser, en complément du radar, un appareil photographique ou une caméra vidéo (appareils d'enregistrement automatique).

S'agissant des contrôles de vitesse au moyen d'un véhicule suiveur, il faut en principe, pour qu'une mesure ait une force probante :

- Disposer d'un tronçon suffisamment long pour effectuer la mesure (généralement d'au moins 500 m).
- Maintenir un intervalle constant entre la voiture de police et le véhicule suivi (compris par exemple entre 50 et 100 m, selon la vitesse des deux véhicules).

Enfin, pour ce qui est des appareils de mesure fonctionnant au laser, il est possible de les faire fonctionner soit en les tenant à bout de bras, soit en les plaçant sur un trépied à tête inclinable. En revanche, il n'est pas permis de les utiliser à partir d'un véhicule en marche.

En conclusion, il paraît important que toutes dispositions soient prises en vue de garantir la fiabilité des appareils et la précision des résultats, afin d'éviter toute contestation. Si elles sont généralement prises, elles devraient être encore renforcées, afin que les mesures ne soient pas rendues inefficaces ou vaines, en raison de problèmes techniques.

D. Déduction d'une marge de sécurité

Malgré toutes les conditions posées en matière d'homologation, la précision absolue des appareils ne peut être atteinte. Pour pallier cet inconvénient une marge de sécurité a été introduite. Cette marge, qui

sert à déterminer la vitesse retenue pour les poursuites pénales et administratives, est toujours favorable à l'usager de la route. Elle est exprimée soit en km/h, soit en pourcentage de la vitesse mesurée par l'appareil. Seuls quatre pays Membres (LT, P, SLO et UK) n'ont prévu aucune marge de sécurité.

Selon les États et selon la vitesse, cette marge de sécurité se situe dans une fourchette comprise entre 3 km/h et 10 km/h. Dans certains pays, la marge observée varie en fonction du type d'appareil utilisé pour effectuer les contrôles de vitesse (la déduction sera par exemple de 5 km/h lorsqu'il s'agit de radars fixes et de 10 pour cent lorsqu'il s'agit de radars mobiles), pour des vitesses supérieures à 50 km/h.

3. Fréquence des contrôles

Selon les informations données par dix-neuf pays Membres, ces contrôles sont occasionnels dans huit d'entre eux, alors qu'ils sont fréquents au Danemark, en France, en Lituanie, aux Pays-Bas, en Pologne et au Royaume-Uni. Dans ce dernier pays, la police effectue des contrôles fixes et des contrôles à l'improviste, à des heures et à des endroits déterminés à l'avance. Seuls deux pays (République Slovaque, Roumanie) organisent des contrôles plus spécialement au cours d'une période déterminée (fin de semaine, départ et retour des vacances, etc.). Dans la plupart des autres pays, les contrôles ont lieu en tout temps, en particulier aux endroits où les accidents sont les plus nombreux.

En tout état de cause, la fréquence des contrôles doit être telle que l'usager perçoive en permanence le risque d'être contrôlé.

4. Avis aux conducteurs fautifs/Identification

A. Interception immédiate

Suivant les matériels et les méthodes utilisés, l'interception immédiate du contrevenant sur les lieux mêmes de l'infraction sont possibles ou non.

Le contrôle avec interception immédiate est le plus fréquemment utilisé. Dans la majorité des dix-neuf pays ayant répondu à l'enquête, les conducteurs fautifs sont interceptés par la police quelques centaines de mètres après le poste de contrôle de la vitesse. Ainsi pris en flagrant délit, l'identification du conducteur ne peut pas être contestée.

Pour renforcer la pédagogie de la sanction et simplifier les procédures, la majorité des pays a introduit le paiement immédiat de l'amende, généralement pour des excès de vitesse de moindre importance ou lorsqu'il s'agit de non résidents.

Lorsque l'auteur de l'excès de vitesse ne réside pas dans le pays, il est généralement tenu soit de payer l'amende immédiatement, soit d'en consigner le montant ou de fournir d'autres garanties suffisantes.

B. Contrôle sans interception

Lorsque le contrôle de vitesse est effectué au moyen d'un appareil radar installé dans une cabine fixée à demeure au bord de la route et fonctionnant de manière automatique, il n'est généralement pas possible d'intercepter immédiatement le contrevenant.

Ce mode de contrôle présente l'avantage d'être effectué de nuit ou de jour, avec des effectifs réduits, sans contrainte d'installation. Par contre, il présente l'inconvénient de rendre plus difficile

l'identification de l'infractionniste et ne permet pas une sanction immédiate. Il en résulte que les avis de contravention sont envoyés dans un certain délai qui diffère beaucoup d'un pays à l'autre. C'est ainsi que la période est, par exemple, de sept jours en Suède, de huit jours en Belgique, de 30 jours en Suisse et en Turquie et de quatorze jours au Royaume-Uni. Ailleurs, il est même nettement plus long (Espagne : 60 jours, Pays-Bas et Roumanie : 90 jours, République Slovaque : 365 jours).

L'identification du conducteur pose un problème particulier. En effet, les conducteurs prétendent qu'ils ne conduisaient pas eux-mêmes le véhicule au moment de l'infraction et qu'ils ignorent tout de la personne qui était au volant. Dans certains pays, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule doit dévoiler l'identité du conducteur, sous peine d'être considéré lui-même comme responsable de l'infraction ou coupable d'une infraction qualifiée.

Selon ces pays, les contrôles et la poursuite pénale gagnent en efficacité grâce à de telles procédures. La lecture de la simple plaque minéralogique étant alors suffisante pour identifier le véhicule et son propriétaire.

C. Cas du conducteur étranger

Un problème spécifique se pose lorsque les contrôles sont effectués à l'encontre d'un conducteur étranger qui a regagné le sol national au moment où les poursuites s'engagent.

Dans la plupart des cas, les poursuites deviennent alors impossibles et pour cette raison, dans la plupart des pays, on préfère immobiliser le véhicule au moment de l'infraction et s'assurer du paiement immédiat de l'amende.

Afin d'améliorer l'efficacité des contrôles et de garantir l'égalité des conducteurs et de ne pas laisser sans conséquences les infractions commises par le conducteur dont le véhicule n'est pas immatriculé sur le territoire, il convient de mettre en oeuvre une politique de coopération.

5. Sanctions

A. Montant des amendes

Le montant des amendes fixé par les pays Membres pour dépassement des vitesses présente de grandes différences et il n'est donc guère possible de comparer les systèmes de taxation appliqués.

Toutefois, il convient de remarquer, d'une part, que le montant des amendes varie de façon exponentielle par rapport aux infractions et, d'autre part, que la nature de la sanction varie également en fonction de la gravité de la faute, allant de la simple amende au retrait de permis, voire à l'emprisonnement.

Dans certains pays, on considère que pour être adapté, donc crédible et efficace, il vaut mieux que le montant des amendes soit modeste (Allemagne) alors que dans d'autres, on considère que pour être dissuasive, il faut que la pénalité soit élevée (Suisse).

En outre, pour accroître l'efficacité pédagogique de la sanction, de nombreux pays développent le système de l'amende forfaitaire avec paiement immédiat, accompagné, pour certains, d'un abaissement du montant de l'amende.

B. Retrait du permis de conduire

Dans les dix-neuf pays ayant répondu à l'enquête, sauf quatre (Pologne, République Slovaque, Slovénie et Turquie) (voir Tableau 5), le permis de conduire peut être retiré au conducteur qui a commis un excès de vitesse relativement important, caractérisé généralement par un dépassement de 30 ou 40 km/h. La durée du retrait varie notamment en fonction de l'importance de l'excès de vitesse, des antécédents du conducteur et des circonstances (agglomération ou autoroute, degré de mise en danger, etc.) (voir Tableau 4).

En plus, dans les pays qui appliquent un système de permis à points, l'attribution de points de pénalité (ou de retraits de points selon le système) dont l'accumulation entraîne la suspension du permis de conduire, ou l'annulation dans certains pays, se superpose aux sanctions traditionnelles. Le nombre de points varie généralement en fonction de l'importance du dépassement et de la récidive (voir Tableau 5).

C. Stages de recyclage

Quelques pays ont prévu, dans leur législation, des stages d'éducation routière ou de recyclage pour les conducteurs qui ont contrevenu de façon réitérée aux règles de la circulation (en particulier aux limitations de vitesse).

En Belgique et en France, une telle mesure peut être prononcée à titre facultatif par le juge, après une déchéance du permis de conduire. En Suisse, les cantons introduisent des cours d'éducation routière pour conducteurs fautifs. En Allemagne et en France, dans le cadre du système du permis à points, le suivi de tels cours permet de recouvrer des points.

Ces stages de recyclage assurés en partie par des psychologues sont l'occasion de sensibiliser les contrevenants aux risques qu'ils encourent ou font courir aux autres, afin de modifier leur comportement et de leur faire adopter une attitude plus responsable, respectueuse de la réglementation et des autres usagers.

D. Sanctions alternatives

Dans de nombreux pays, de peines de substitution, notamment à la prison, sont développées, sous forme de travail d'intérêt général, si possible en relation avec la sécurité routière, comme par exemple les stages en hôpitaux auprès des victimes des accidents de la route.

6. Conclusions

- a) Les contrôles, préventifs ou répressifs, sont nécessaires au respect de la réglementation.
- b) Pour être efficaces, ces contrôles doivent être effectués aux endroits présentant le plus grand danger et doivent être aussi en nombre suffisant afin que le risque d'être contrôlé soit perçu en permanence par les usagers.

Par ailleurs, il convient de :

- c) Développer les matériels et les modes opératoires les plus simples d'utilisation afin d'améliorer, au moyen des technologies modernes, la performance des contrôles.

- d) Veiller, par des mesures appropriées, telle l'homologation et la vérification périodique effectuées par des services spécialisés, ou par l'application de modes opératoires précis, à assurer la valeur probante des mesures effectuées par les appareils.
- e) Introduire, si besoin est, les réglementations qui suppriment la possibilité offerte au conducteur de se soustraire aux poursuites dans les cas où il ne pourrait pas être identifié de manière indubitable, afin d'accroître l'efficacité des contrôles.
- f) Interdire la fabrication, l'importation, le transport et la vente des appareils et des dispositifs qui peuvent rendre difficiles, perturber, voire rendre inefficaces, les contrôles de la circulation routière (par exemple les détecteurs de radar).
- g) Réduire les délais d'information des conducteurs fautifs et de l'exécution des peines, et prévoir des procédures souples de répression, de manière à désengorger les tribunaux des infractions bénignes et à accroître l'effet pédagogique de la sanction.
- h) Veiller à ce que les montants des amendes soient suffisamment échelonnés et à ce que des procédures de suspension du permis de conduire soient instaurées pour dissuader les conducteurs enclins à rouler trop vite.
- i) Développer les cours de recyclage pour les contrevenants récidivistes ainsi que les peines de substitution ou sous forme de travaux d'intérêt général.
- j) Faire davantage correspondre les réglementations existantes et leur application effective.
- k) Développer les moyens de dissuasion pour assurer en permanence la vigilance du conducteur.
- l) Mettre en oeuvre la coopération judiciaire entre les États pour la poursuite des infractions les plus importantes.

Tableau 1. Nombre d'accidents corporels, de tués, décès 30 jours et de victimes sur le réseau autoroutier, hors agglomération et en agglomération

PAYS COUNTRY	CF/FC	RÉSEAU AUTOROUTIER MOTORWAYS						AGGLOMÉRATIONS BUILT-UP AREAS					HORS AGGLOMÉRATIONS OUTSIDE BUILT-UP AREAS				TOTAL		
		LONGUEUR KM	%	VITESSE MAX MAX SPEED	ACCIDENTS	DÉCÈS DEATHS	VICTIMES VICTIMS	VITESSE MAX MAX SPEED	ACCIDENTS	DÉCÈS DEATHS	VICTIMES VICTIMS	VITESSE MAX MAX SPEED	ACCIDENTS	DÉCÈS DEATHS	VICTIMES VICTIMS	ACCIDENTS	DÉCÈS DEATHS	VICTIMES VICTIMS	
A	1	1 589	20	130	2 285	179	3 718	50	25 077	298	30 402	100	16 938	1 040	24 754	44 300	1 517	58 874	
B	1	1 631A		120	3 908	201	6 152	50	28 894	474	38 026	90	20 216	1 017	30 852	53 018	1 692	75 030	
BG	1	277		120	65	30	3 104	60	5 103	675	6 358	80	2 120	685	3 369	7 288	1 390	12 831	
CH	1	1 533		120	1 828	63	2 728	50	15 119	266	17 949	80	6 579	350	9 280	23 526	679	29 957	
CZ	1	390	6.9	110	317	46	531	60	18 729	787	23 536	90	8 549	804	13 237	27 595	1 637	37 304	
D	1	11 143	31	130*	26 549	1 105	43 247	50	248 995	2 594	306 619	100	117 210	6 115	177 363	785 508	19 628	1 053 458	
DK	1	786		110	182	30	216	50	5 093	188	5 709	80	3 004	328	4 318	8 279	546	10 243	
E	1	2 963	6.56	120	2 451	385	4 862	50	44 120	1 101	57 281	100	31 903	4 129	57 188	78 474	5 615	119 331	
EST	1	64	4.3	90	21	14	36	50	1 019	171	1 311	90	544	179	849	1 584	364	2 196	
F	1.057	8 030	15	130	4 815	471	8 204	50	90 719	2 894	118 635	90	37 192	5 654	62 526	132 726	9 019	189 365	
FIN	1	337A		120	91	8	137	50	3 692	131	4 546	80	2 462	341	3 877	6 245	480	8 560	
GR	1			120	5 103			50	4 338			90	14 451			23 892	2 076	34 135	
H	1	293	8.2	120	313	51	543	50	14 241	657	17 615	80	6 169	854	10 366	20 723	1 562	28 524	
HR	1	302		130	47	6	96	60	10 979	620	15 259	90	1 820	178	3 128	12 846	804	18 483	
I	1.07	6 311A		130	8 550A	750A	15 487A	50	111 644A	2 949A	151 416A	70	33 199A	3 411A	55 842A	153 393	7 110	222 745	
IRL	1	68	ND	112	6		6	48	3 680	137	5 149	96	2 924	267	5 478	6 610	404	10 633	
L	1	156		120				50				90				1 141A	76A	1 474A	
LT	1.07	1 544A		110				60				90				3 901	814	4 910	
LV	1.08							60	2 421	315	3 007	90	1 393	459	2 090	3 814	774	5 097	
N	1	ND	ND	90				50				80				0	0	0	
NL	1	2 250p	38p	120	2 409	161	3 476	50	28 073	457	32 324	80	10 912	680	14 644	41 394	1 298	50 444	
P	1.3	579A	19.3A	120				60				90				48 599A	2 727A	67 812A	
PL	1	240	3	110	70	8	76	60	28 694	2 212	35 130	90	24 913	4 524	36 111	53 677	6 744	71 317	
RO	1			90				60	4 629	1 034	5 087	90	4 752	1 843	5 988	9 381	2 877	11 075	
S	1	1 044A	10e	110	755A	33A	1 190A	50	8 746A		10 900A	90	5 458A	401A	8 283A	14 959	1 066A	20 373	
SK	1	198	4.8	110	64	9	132	50	5 984	318	7 627	90	2 413	306	3 868	8 461	633	11 627	
SLO	1	206	18	120	189	31	262	60	3 215	135	3 769	100	3 182	339	4 395	6 586	505	8 426	

TR	1.3	1 070A						50				90				1 070A	8 394A	110 787A
UK	1	3 141A	15A	112				48				96				228 865A	3 814A	306 020A
AUS	1	18 514A		100			945	60		286		95		682		ND	1 967	ND
CDN	1	9 524A	ND	100	12 572A	499A	20 147A	50	106 565A	888A	150 666A	80	40 489A	2 028A	65 543A	159 626	3 793	262 788
JAP	1.3	5 410	ND	100	11 628	448	18 701	60				60				741 115	17 047	911 073
RUS	1	70 130A		110				60				90				ND	37 120A	229 922A
USA	1	ND	ND	ND			4 693	56		14 548		80		21 196		ND	40 915	ND
MA	1	113		120	212	39	576	60	31 830	1 097	40 702	100	11 639	2 469	27 385	43 681	3 605	68 663

Notes: * Vitesse conseillée / advised speed.
Données/data 1994.

Tableau 2. Limitations de vitesse générales, pour les véhicules légers, dans les pays de la CEMT

Pays	1	2	3
	Autoroutes (Signal E15)	Hors agglomérations (à l'exception de col.1)	En agglomérations
Allemagne	130 ⁸	100	50
Autriche	130	100	50
Belgique	120	90	50
Bosnie- Herzégovine			
Bulgarie			
Croatie			
Danemark	110	80	50
Espagne	120	90-100	50
Estonie			
Finlande	120	80-100	50
France	130	90	50
Grèce	80	80	50
Hongrie	120	80	50
Irlande	97	97	48
Italie	130	90	50
Lettonie	–	90	50
Lituanie	110	90	60
Luxembourg	120	90	50
Moldavie			
Norvège	90	80	50
Pays-Bas	100-120	80	50
Pologne	110	90	60
Portugal	120	90-100	50
Rép. Slovaque	110	90	50
Rép. Tchèque.	110	90	60
Roumanie	90	90	60
Royaume-Uni	112	96	48
Slovénie	120	80	50
Suède	110	70 or 90	50
Suisse	120	80	50
Turquie	130	50-90	50
Maroc	120	100	40-60

8. Recommended Speed.

Tableau 3. Les tachygraphes sont obligatoires, au moins dans les vingt quatre pays suivants :

Pays	Catégorie de véhicules	Tachygraphes utilisés pour contrôler les vitesses pratiquées
Allemagne	Camions, autocars	Oui.
Autriche	Camions, autocars	Oui.
Belgique	Camions, autocars	Non. Les enregistrements ne peuvent servir qu'à étayer les constatations faites par un autre moyen.
Danemark	Camions, autocars	En tout temps. En cas d'excès manifeste de la vitesse.
Espagne	Camions, autocars	En tout temps.
Finlande	Camions, autocars	Seulement en cas d'accident et d'excès manifeste de la vitesse.
France	Camions	En tout temps.
Grèce	Camions, autocars	--
Hongrie	Camions, autocars	En circulation internationale.
Irlande	Camions, autocars	--
Italie	Camions, autocars	--
Luxembourg	Camions, autocars, taxis	Seulement en cas d'accident et d'excès manifeste de la vitesse.
Norvège	Camions, autocars	--
Pays-Bas	Camions, autocars, taxis	Seulement en cas d'accident et d'excès manifeste de la vitesse.
Pologne	Camions	En tout temps ; en cas d'accident et en cas d'excès manifeste de la vitesse.
Portugal	Camions, autocars	En tout temps.
République Slovaque	Camions, autocars, taxis	Seulement en cas d'accident et d'excès manifeste de la vitesse.
République Tchèque	Camions, autocars	Seulement en cas d'accident et d'excès manifeste de la vitesse.
Roumanie	Camions	En tout temps.
Royaume-Uni	Camions, autocars	S'il est prouvé que l'excès de vitesse est un facteur d'accident.
Slovénie	Camions, autocars, taxis	En tout temps.
Suède	Camions, autocars, taxis	Seulement en cas d'accident et en cas d'excès manifeste de la vitesse.
Suisse	Camions, autocars, taxis	Seulement en cas d'accident et en cas d'excès manifeste de la vitesse.
Turquie	Camions, autocars	En tout temps.

Tableau 4. Possibilité de retrait de permis et excès de vitesse

Autriche	Pour un excès de plus de 40 km/h en ville ou de plus de 50 km/h hors agglomérations.
Belgique	Pour un excès dépassant de plus de 10 km/h la vitesse maximale autorisée.
Danemark	Normalement, lorsque l'excès correspond à 100 pour cent de la vitesse maximale autorisée, ou plus.
Espagne	À partir d'un excès de 50 pour cent.
Finlande	À partir de 30 km/h de plus que la vitesse maximale autorisée.
France	À partir d'un dépassement de 30 km/h de la vitesse maximale autorisée.
Hongrie	Si la vitesse autorisée est dépassée de 50 %.
Lettonie	De 20 à 40 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée : retrait pouvant aller jusqu'à 5 mois ou amende. À partir de 40 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée : retrait pouvant aller jusqu'à 6 mois ou amende.
Lituanie	À partir d'un dépassement de 40 km/h.
Pays-Bas	En cas de récidive, à savoir lorsqu'un conducteur a commis trois excès de vitesse de plus de 30 km/h .
Portugal	Un excès de 30 km/h au-dessus de la limite imposée, dans le cas des conducteurs de véhicules légers, de motocycles ou de cyclomoteurs. Un excès de 20 km/h, dans le cas des poids lourds. Un excès de 20 km/h par rapport aux limites imposées en raison du propre type du véhicule.
Roumanie	À partir de 20 km/h au-dessus de la limite légale.
Suède	Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h à partir d'un excès de 20 km/h.. Lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h à partir d'un excès de 30 km/h
Suisse	À partir d'un dépassement de 30 km/h, le permis de conduire est généralement retiré pour un mois au minimum. Selon les circonstances, et notamment selon les antécédents du conducteur, le permis peut toutefois déjà être retiré à partir d'un excès de vitesse inférieur à 30 km/h.

Tableau 5. **Système du permis à points et excès de vitesse**

Allemagne	Lorsque l'excès de vitesse est compris entre : 21 et 25 km/h : 1 point de pénalisation 26 et 50 km/h : 3 points de pénalisation au-dessus de 50 km/h : 4 points de pénalisation
Finlande	Trois infractions en l'espace d'une année ou quatre infractions en deux ans aux limitations de vitesse peuvent entraîner la déchéance provisoire du droit de conduire. Pour les nouveaux conducteurs, le système est encore plus restrictif.
France	Lorsque l'excès de vitesse est compris entre : 0 et 20 km/h : 1 point de pénalisation de 21 à 30 km/h : 2 points de 31 à 40 km/h : 3 points au-dessus de 40 km/h : 4 points
Pologne	Lorsque l'excès de vitesse est compris entre : -- en agglomération : 20 et 30 km/h 3 points de pénalisation au dessus de 30 km/h 6 points de pénalisation -- hors agglomération : 20 et 30 km/h 2 points de pénalisation 31 et 40 km/h 4 points de pénalisation au dessus de 40 km/h 6 points de pénalisation Après avoir accumulé 21 points de pénalisation, le conducteur doit repasser son permis de conduire.
Roumanie	Selon le nouveau projet de législation routière, des points de pénalisation sont retirés.
Royaume-Uni	A partir de douze points de pénalisation, le permis de conduire est automatiquement retiré.
Turquie	Cinq points de pénalisation jusqu'à 50 pour cent de dépassement de la vitesse maximale autorisée, plus une amende. Quinze points de pénalisation à partir de 50 pour cent de dépassement. Cent points de pénalisation entraînent la déchéance provisoire du droit de conduire pour deux mois, sans que le conducteur soit déféré devant le juge.

ANNEXE 1 : RÉSERVE DE LA DÉLÉGATION ALLEMANDE

La République Fédérale d'Allemagne a émis une réserve concernant les limites générales de vitesse et rejette la recommandation visant à introduire des vitesses maximales applicables à toutes les routes, et cela pour les raisons suivantes :

L'expérience que les autorités allemandes ont acquise en ce qui concerne les accidents survenus sur les autoroutes, a démontré que :

1. La vitesse inadaptée est la cause principale.
2. La plupart des accidents se produisent au-dessous du niveau de vitesse maximale qui fait l'objet des discussions.
3. Plus les règles reflètent aussi exactement que possible une situation particulière et paraissent ainsi logiques au conducteur, plus elles sont suivies.
4. La répartition de la fréquence des accidents, dans l'ensemble du réseau autoroutier, n'est pas homogène, mais se concentre sur certaines sections.

En vue de la limitation de vitesse, la sécurité sur les autoroutes allemandes ne sera donc pas garantie en prescrivant une vitesse maximale déterminée, mais seulement grâce à une vitesse flexible adaptée à la situation. Pour cette raison, on encourage la mise en place d'installations de régulation du trafic qui tiennent compte des données topographiques et de construction ainsi que des conditions atmosphériques et de celles liées à la circulation et qui sont caractérisées par un degré d'acceptation particulièrement élevé. Les taux de réduction des accidents se situent entre 20 pour cent et 30 pour cent, dans des cas isolés ils sont de l'ordre de 50 pour cent. On peut également démontrer le succès de cette approche en indiquant que l'Allemagne, par rapport à d'autres États ayant introduit des limites générales et rigoureuses de la vitesse, figure parmi ceux qui enregistrent des données assez favorables en ce qui concerne les taux d'accidents mortels sur autoroutes par kilomètre-véhicule.

ANNEXE 2 : RÉSERVE DE LA DÉLÉGATION DANOISE

En principe, le Danemark n'est pas favorable à une harmonisation des limites générales de vitesse dans le cadre de la CEMT. Le Danemark attache beaucoup d'importance à pouvoir déterminer les limites de vitesse sur le plan national, du fait d'une politique de sécurité routière nationale et pour d'autres raisons.