

<p style="text-align: center;">Vitesse : Premier facteur d'insécurité routière</p>
--

Sommaire dossier de presse

A – Le respect des limitations de vitesse : une nécessité pour sauver des vies

I – La vitesse en faits et en chiffres

II – Combattre les idées reçues

B – Comment agir sur les comportements ?

I – Prévenir, former dès le plus jeune âge, et tout au long de la vie

II – Aider les conducteurs à mieux maîtriser leur vitesse

C – L'UTAC : Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle

I – Un laboratoire de sécurité automobile

ANNEXES :

Limitations de vitesse en Europe

PARTIE A

Le respect des limitations de vitesse : une nécessité pour sauver des vies

- | -

La vitesse en faits et en chiffres

Si, depuis plus de vingt-cinq ans, l'ensemble des chercheurs n'a cessé de démontrer que la vitesse est, sans conteste, un facteur majeur d'accident sur la route, aujourd'hui encore, les automobilistes n'ont toujours pas pris pleinement conscience de cette réalité. Pourtant, en France, la vitesse est en cause dans la majorité des accidents mortels en 2001, comme les années précédentes.

Les risques engendrés par la vitesse

Plus la vitesse augmente, plus le risque d'accident est important.

Plus la vitesse augmente, plus la gravité de l'accident est importante.

Ces deux affirmations simples et sans ambages traduisent à elles seules la réalité de l'impact de la vitesse pour la sécurité routière. Toutes les études menées sur ce thème aboutissent à ce constat.

En France, la vitesse reste toujours la première cause de mortalité sur les routes

(un accident mortel sur deux), devant l'alcool. Dans la moitié des cas, il s'agit d'une vitesse excessive (au-delà des limitations), dans l'autre moitié des cas, il s'agit d'une vitesse inappropriée aux circonstances ou à l'environnement immédiat.

Le fait de rouler vite entraîne systématiquement une situation de danger potentiel :

- En effet, dès lors que le conducteur roule vite ou à une vitesse inappropriée, il a moins de temps pour réagir et a besoin d'une plus grande distance pour freiner ou manœuvrer. **Par exemple, sur autoroute à 130 km/h, une voiture s'arrête en 129 mètres, alors qu'à 160 km/h, au bout de ces 129 mètres, la voiture sera encore à 90 km/h* !**
- Plus le véhicule roule vite, plus le champ de vision du conducteur se réduit. **A l'arrêt, le champ visuel du conducteur est de 180°, à 100 km/h il n'est plus que de 45° et à 150 km/h il se réduit à un véritable « couloir ».** Le conducteur voit moins bien les objets et détails, il néglige ainsi des informations capitales, comme la présence d'autres usagers ou l'implantation de signalisation.

Si la vitesse provoque indéniablement des accidents, elle en accroît également le niveau de gravité.

Selon les travaux effectués par le LAB (Laboratoire d'accidentologie et de biomécanique, GIE PSA-Renault), en cas de choc frontal avec ceinture, la probabilité d'être tué **est de 2 % à 50 km/h ; elle passe à 22 % à 60 km/h !**

* **Données valables sur route sèche.**

Probabilité de mortalité en cas de choc frontal de deux voitures

	40 km/h	50 km/h	60 km/h	70 km/h
Ceinturés (%)	0	2	22	48
Non ceinturés (%)	2	22	45	70

La probabilité d'être blessé dans un accident – nettement supérieure à celle d'être tué – croît également avec la vitesse.

Efficacité des limitations de vitesse pour la sécurité

Toutes les expériences menées en France et à l'étranger montrent **l'efficacité des limitations de vitesse pour sauver des vies et épargner des blessés.**

En 1990, la France adopte le « 50 en ville ». Au cours des deux années suivantes, on observe **une baisse de 14,2 % des accidents corporels et de 15,4 % des accidents mortels.**

A contrario, en 1996, aux Etats-Unis, **24 Etats relèvent de 10 km/h les vitesses sur diverses sections routières.** Quelques mois plus tard, les mesures effectuées **sur ces sections font apparaître une augmentation du nombre de tués de 12 %.**

Ainsi, si les usagers de la route respectaient tout simplement les limitations de vitesse, des milliers de vies seraient épargnées en France et le nombre de blessés diminuerait considérablement.

Des excès de vitesse toujours trop fréquents

Malgré l'action des pouvoirs publics, la mobilisation des acteurs locaux et des réseaux associatifs, les Français continuent à ne pas respecter ces limitations de vitesse.

En 2001, sur l'ensemble du réseau, 59,5 % des voitures de tourisme, 64,7 % des motos et 60,5 % des poids lourds ont dépassé les limitations.

Or, toutes les études montrent qu'une diminution de 10 % des vitesses entraîne une baisse de 40 % des accidents mortels. (Source : INRETS.)

*Répartition des dépassements de vitesse par catégorie d'utilisateur en 2001**

	Voitures de tourisme	Motos	Poids lourds
Part des véhicules dépassant la vitesse autorisée	59,5 %	64,70 %	60,50 %
Part des véhicules dépassant la vitesse autorisée de plus de 10 km/h	35,40 %	46,80 %	29,40 %
Parmi les véhicules en excès de vitesse, part de ceux roulant à plus de 150 km/h	3,80 %	9 %	

* Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Les motocyclistes, catégorie d'utilisateurs respectant le moins les limitations de vitesse, sont ceux dont le nombre de tués a fortement augmenté (14 %).

Les dépassements de vitesse pour les quatre premiers mois de l'année 2002 sont particulièrement préoccupants. Rappelons que sur cette même période le nombre de tués sur la route s'élève à 2 298, ce qui correspond à une moyenne annuelle de 7 728 personnes.

*Répartition des dépassements de vitesse par catégorie d'utilisateurs pour les quatre premiers mois de 2002**

	Voiture de tourisme	Motos	Poids lourd
Part des véhicules dépassant la vitesse autorisée	63,5 %	76,7 %	65,3 %
Part des véhicules dépassant la vitesse autorisée de plus de 10 km/h	37,0 %	60,1 %	35,1 %
Parmi les véhicules en excès de vitesse, part de ceux roulant à plus de 150 km/h	3,8 %	8,3 %	

* Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Combattre les idées reçues

La Sécurité routière sensibilise constamment les conducteurs aux dangers de la vitesse. Pourtant, il existe encore de nombreuses idées reçues brandies par des automobilistes peu responsables, tentant de justifier leur comportement. Combattre ces idées fausses et recentrer continuellement le débat sur la réalité des faits restent une priorité pour les pouvoirs publics.

☹ « 50 ou 60 km/h en ville, je ne vois pas la différence »

➤ Entre le moment où l'on aperçoit un obstacle et l'instant où l'on pose le pied sur le frein, il s'écoule en moyenne une seconde pour un conducteur attentif : c'est le temps de réaction. Or, à la distance parcourue durant ce laps de temps, s'ajoute la distance de freinage.

A 50 km/h, il faut 28 mètres, au minimum, pour s'arrêter*.

A 60 km/h, il faut 36 mètres, au minimum, pour s'arrêter, soit 8 mètres de trop pour éviter un enfant qui traverserait brusquement*.

☹ **10 km de plus, cela peut changer beaucoup de choses. La vie d'une personne, tout simplement !**

60 ou 50 km/h en ville

* *Données valables sur route sèche.*

☹ « Conduire plus vite ne modifie en rien mon comportement, mon attention, ni mes réflexes »

➤ A vitesse élevée, le risque d'erreur augmente, la voiture devient moins maniable, l'adhérence des pneus diminue.

➤ A vitesse élevée, l'attention exigée pour la conduite se traduit par une fatigue supplémentaire.

➤ A vitesse élevée, le champ visuel se rétrécit.

Nous sommes tous tributaires de notre temps de réaction : 1 seconde, dans le meilleur des cas. Plus on va vite, plus on parcourt de distance en 1 seconde et, donc, plus la distance d'arrêt augmente.

☹ **Méfions-nous de nos impressions. Toutes les études le montrent : conduire plus vite modifie considérablement le comportement des usagers !**

Réduction du champ de vision en fonction de la vitesse

☹ « **Si j'ai une bonne voiture, bien équipée, je peux me permettre de rouler plus vite** »

➤ Quel que soit le véhicule, il y a des lois de la physique qui établissent clairement les rapports vitesse-freinage-arrêt.

Distance d'arrêt = distance parcourue pendant le temps de réaction + distance de freinage. La distance de freinage est d'autant plus longue que la vitesse est grande, quel que soit le véhicule, équipé ou pas de l'ABS.

☹ **L'ABS est un système qui empêche le blocage des roues et par conséquent qui permet de contrôler la trajectoire du véhicule lors du freinage ; il ne modifie en rien la distance d'arrêt !**

☹ « **Pourquoi la vitesse n'est-elle pas libre sur autoroute, comme en Allemagne ?** »

➤ Les autoroutes de plaine sont conçues, étudiées, réalisées pour une vitesse de référence de 140 km/h.

La vitesse limite de 130 km/h permet de garder une petite marge de sécurité. Au-delà, ni les glissières de sécurité en cas de choc, ni l'adhérence des chaussées, ni la signalisation, panneaux ou peinture au sol, ni le tracé, ni les courbes ne garantissent une parfaite sécurité. On se trouverait « hors normes » et cela quel que soit le véhicule conduit.

☹ **Tous les pays du monde, ou presque, ont des limitations de vitesse sur leurs réseaux.**

Dans le cas précis de l'Allemagne, qui n'applique pas de limitation de vitesse sur une partie de plus en plus limitée de son réseau, nous ne disposons à ce jour que de statistiques globales.

Ces statistiques ne font pas de distinction entre les autoroutes de liaison à vitesse libre et les autoroutes urbaines et périurbaines limitées à 110 ou 100 km/h qui écoulent une part majoritaire du trafic autoroutier allemand et qui sont, elles, très contrôlées.

☹ « **Rouler vite me permet de gagner du temps** »

➤ Le temps gagné est toujours surévalué. Rouler à 150 km/h au lieu de 130 km/h ne fait gagner que 6 minutes pour un trajet d'une heure !

☹ Même si la voie semble libre, accélérer implique une situation de danger, car, dans 50 % des accidents, un seul véhicule est impliqué. **Il ne peut y avoir aucune équivalence entre quelques secondes ou minutes « gagnées » et une vie perdue ou définitivement gâchée !**

PARTIE B

Comment agir sur les comportements ?

- I -

Prévenir, former dès le plus jeune âge, et tout au long de la vie

Lorsqu'un accident se produit, le comportement humain est en cause dans 90 % des cas. Identifiée comme un levier indispensable pour agir sur les comportements des conducteurs, l'amélioration de l'éducation et de la formation constitue un volet capital de l'action des pouvoirs publics. De l'école aux stages post-permis, le principe du continuum éducatif permet de répondre à l'objectif capital de sensibilisation et d'accompagnement des jeunes générations.

Des futurs et jeunes conducteurs sensibilisés très tôt

Inscrire l'éducation à la sécurité routière à l'école est un atout pour faire évoluer sensiblement et durablement les mentalités et la perception de la conduite par les jeunes générations. En effet, il est acquis qu'en éduquant très tôt les enfants aux thèmes de la sécurité routière et en poursuivant cette sensibilisation tout au long de leur cursus, ces futurs conducteurs seront plus prompts à adopter un comportement responsable sur la route.

Aussi, dès l'école maternelle, une formation est proposée aux tout-petits pour qu'ils appréhendent les notions élémentaires de la rue et de la route. Cette formation débutée en maternelle fera l'objet d'une évaluation continue au cours des 3 cycles de l'enseignement pré-élémentaire et élémentaire.

De la même façon, depuis 1993, l'éducation à la sécurité routière est devenue obligatoire au collège par le biais de **l'Attestation Scolaire de Sécurité routière (ASSR) de 1^{er} et de 2nd niveaux, passées respectivement en classe de 5^{ème} et de 3^{ème}. L'ASSR de 5^{ème} est également exigée pour se présenter au BSR (Brevet de Sécurité Routière), nécessaire pour conduire un cyclomoteur quel que soit l'âge du conducteur.**

Cet enseignement est intégré dans les différentes matières suivies par les élèves. La vitesse est, bien entendu, largement abordée par les professeurs. Par exemple, en mathématiques ou en physique, des exercices permettront aux élèves de travailler sur la relation vitesse/distance de freinage. En français, les élèves sont amenés à réfléchir sur les principales causes d'accident par le biais d'analyses d'articles de presse ou d'extraits de romans.

Ainsi, le principe **du continuum éducatif** donne la possibilité à une même génération d'acquérir une culture commune de sécurité routière et de mieux appréhender tout particulièrement l'enjeu de la vitesse.

Une sensibilisation post-permis

Multiplier les opportunités de sensibiliser les conducteurs à la sécurité routière après leur obtention du permis de conduire est un élément important de lutte contre l'insécurité routière.

Le principe du permis à points, et les stages de sensibilisation permettant de reconstituer son capital, **offrent cette occasion de communiquer avec les conducteurs.**

C'est l'opportunité pour les formateurs dispensant ces stages de sensibiliser de manière privilégiée des conducteurs qui ont commis des infractions au Code de la route.

A cette occasion, les stagiaires réfléchissent pendant deux jours aux différentes réalités et thématiques de la sécurité routière et une attention particulière est portée à la vitesse et à l'alcool.

Les conducteurs novices (moins de deux ans de permis) sont particulièrement vulnérables. Aussi, pour favoriser la sensibilisation des plus jeunes et poursuivre au-delà du cursus scolaire le principe du continuum éducatif, **tous les conducteurs novices** qui sont responsables d'infractions graves (perte de 4 points ou plus) **doivent suivre obligatoirement un stage de sensibilisation du permis à points, depuis le 1^{er} décembre 2000.**

Sensibiliser les jeunes conducteurs, de façon suivie et ciblée dès l'instant où ils sont en situation de danger, contribue à leur faire prendre conscience de la réalité.

Sanctionner les comportements dangereux

Eduquer, mobiliser, sensibiliser les conducteurs demeure essentiel, mais la répression reste évidemment un outil important et complémentaire de lutte contre l'insécurité routière.

La législation française a durci sa politique depuis quelques années avec notamment **le délit de récidive** – loi du 18 juin 1999 – **pour les très grands excès vitesse** (dépassement de 50 km/h de la vitesse autorisée), et la loi du 15 novembre 2000 relative à la sécurité quotidienne donne un **pouvoir de rétention du permis de conduire aux officiers** et agents de police judiciaire **pour les excès de 40 km/h et plus.**

Tableau récapitulatif des contraventions routières et leurs sanctions en France

Nature de l'infraction	Libellé de l'infraction	Amende ^[1]	Retrait de points	Suspension du permis ¹
Contraventions de 5 ^{ème} classe	Excès de vitesse ≥ 50 km/h ^[2]	1 500 euros	4	3 ans
Contraventions de 4 ^{ème} classe	Excès de vitesse ≥ 40 et < 50 ²	750 euros	4	3 ans
	Excès de vitesse ≥ 30 et < 40	AF ^[3] 135 euros (minorée 90 euros, majorée 375 euros)	3	aucune
	Excès de vitesse ≥ 20 et < 30		2	
	Excès de vitesse < 20 km/h		1	

En 2001, le nombre de permis invalidés s'élève à **13 410**, ce qui représente la plus importante augmentation constatée depuis cinq ans (+ 14 % par rapport à 2000).

Le nombre de points retirés sur l'ensemble des permis augmente également significativement depuis quelques années : **en 2001, il s'élève à 3 180 578**.

- II -

Aider les conducteurs à maîtriser leur vitesse

Afin d'aider les usagers à adapter leur comportement par rapport à leur environnement immédiat, les pouvoirs publics favorisent la généralisation de solutions ayant déjà montré leur efficacité. Ainsi, par le biais d'aménagements spécifiques en ville et hors agglomération, ou grâce aux limiteurs de vitesse, il est possible d'assurer une plus grande sécurité à l'ensemble des usagers de la route.

Des expériences encourageantes

Au cours des quinze dernières années, **la limitation de vitesse en milieu urbain est passée dans de nombreux pays d'Europe de 60 à 50 km/h**. L'année qui a suivi cette nouvelle réglementation, on a constaté :

9 % d'accidents et 24 % de tués en moins au Danemark ;

5 % d'accidents et 5 à 10 % de tués en moins en Suisse ;

14 % d'accidents et 15 % de tués en moins en France.

Par ailleurs, afin de réduire significativement la vitesse en ville, des aménagements comme les ralentisseurs, les « zones 30 » ou les giratoires... ont été développés par les collectivités locales.

Recommandée par le **Certu** (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme) et les constructeurs publics, la « zone 30 » **permet de réduire la vitesse**, élément majeur de l'insécurité routière, tout en favorisant une **cohabitation sereine des usagers**.

En France, les villes qui ont mis en place des politiques d'aménagement de leur voirie en faveur de la sécurité routière pendant une longue période ont également pu enregistrer des résultats positifs. **A titre d'exemple, Chambéry a vu le nombre de ses victimes (tués et blessés graves) divisé par 4 sur 20 ans**.

Hors agglomération, les pouvoirs publics ont également favorisé le développement de

nombreux aménagements assurant une plus grande sécurité à l'ensemble des usagers. Ainsi, le réseau autoroutier, qui offre le niveau de sécurité le plus important, a nettement progressé en 30 ans (1 440 km en 1970, 8 275 km en 1990, environ 11 000 km en 2000).

En dehors des autoroutes, de nouveaux équipements sont apparus sur l'ensemble du réseau routier, comme en 1985 l'introduction des carrefours giratoires avec priorité à l'anneau (et non pas à priorité à droite) ou les panneaux à messages variables, offrant la possibilité aux conducteurs d'être informés très rapidement sur l'état du trafic ou sur un incident.

Par ailleurs, aujourd'hui, les équipements de la route utilisés en France font l'objet de normes et d'une certification nationale qui à court terme doit évoluer vers une normalisation européenne. **Cette exigence normative place les équipements implantés sur les routes françaises parmi les meilleurs d'Europe.**

Les limiteurs de vitesse

Si les voitures mises sur le marché sont de plus en plus rapides, silencieuses et confortables, elles rendent plus difficile la perception de la vitesse.

Il existe, cependant, des solutions qui permettent aux automobilistes de mieux contrôler leur vitesse. **Les limiteurs de vitesse dits adaptatifs (ASLD)** donnent la possibilité au conducteur de brider son véhicule à une vitesse qu'il a librement choisie.

Ce dispositif laisse donc l'automobiliste libre et responsable de ses choix en lui fournissant une aide disponible pour toutes les conditions urbaines, routières et autoroutières.

Déjà proposé en option sur certains véhicules, la généralisation de ce système sur toutes les voitures neuves permettrait d'observer un ralentissement du flux des véhicules. **Or, toutes les études ont montré qu'une diminution de 10 % des vitesses entraîne une baisse de 40 % des accidents mortels.** Pour ces raisons, les pouvoirs publics français font la promotion de l'ASLD auprès de la Commission européenne pour qu'une directive communautaire puisse être proposée rapidement.

Des recherches sur un limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée

A la différence de l'ASLD, le **LAVIA** (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée) est un système qui permet au véhicule de connaître à tout moment la valeur de la vitesse réglementaire du lieu où il se trouve.

Ce système pourrait être utilisé par le conducteur selon 3 modes.

- **Un mode informatif** : le conducteur est alors informé par un signal ou un message affiché sur le tableau de bord de tout dépassement de la vitesse réglementaire.
- **un mode actif volontaire** : la vitesse du véhicule est limitée (au-delà du seuil de la vitesse réglementaire, la pédale d'accélérateur est sans effet). Néanmoins, le conducteur peut à sa convenance mettre le dispositif hors service à l'aide d'un commutateur. Par ailleurs, un dispositif « kick down » permet par un appui fort sur la pédale d'accélérateur de mettre le limiteur momentanément hors service.
- **Un mode actif contraint** : le principe de fonctionnement est identique au précédent, mais le système ne peut cette fois être mis hors service à l'aide d'un commutateur. Toutefois, le dispositif « kick down » reste disponible en cas de besoin, mais son emploi reste réservé pour une neutralisation temporaire.

Afin de mieux apprécier les effets d'une généralisation de ce type d'équipement des véhicules en termes d'acceptabilité par les conducteurs, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et la Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques du Ministère chargé des Transports ont lancé un important programme d'expérimentation et d'évaluation d'un

Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée – LAVIA – en partenariat avec les constructeurs français.

Ce programme est piloté par le LIVIC, laboratoire commun au LCPC (Laboratoire Central des Ponts et Chaussées) et à l'INRETS.

Une flotte de vingt véhicules sera réalisée et confiée à une centaine de conducteurs durant le second semestre 2003. Les résultats seront diffusés à la fin de l'année 2004.

PARTIE C

L'UTAC : Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle

- I -
UTAC :

un laboratoire de sécurité automobile

L'UTAC (Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle) est un laboratoire international d'essais et d'analyses industrielles. Spécialisé dans la certification et l'homologation dans le secteur automobile, l'UTAC est notifiée par les pouvoirs publics pour procéder aux essais permettant l'homologation des véhicules et de leurs équipements conformément aux directives européennes.

Des études et des essais pour contrôler les systèmes de protection

Parmi les différents champs d'activité de l'UTAC, les recherches en matière de sécurité ont toujours été un des domaines d'expertise très performant.

Pour la **sécurité passive**, les spécialistes de l'UTAC traitent l'ensemble des sujets liés à la protection des occupants des véhicules et des usagers de la route en cas de collision. Ils veillent à la tenue des équipements au choc.

Catapulte pour choc de véhicule contre obstacle fixe ou mobile, gamme de mannequins biofidèles (adultes, enfants, choc frontal, choc latéral), banc d'essais de choc piéton, sont des exemples d'outils permettant aux ingénieurs spécialistes de mener les différents essais.

L'UTAC réalise également un ensemble d'études dans le domaine de la sécurité active. Ces tests portent sur l'éclairage, la signalisation des véhicules, la visibilité du conducteur et les comportements dynamiques de tout type de véhicule. Pour ce faire, les ingénieurs disposent notamment d'un circuit routier de 6 km, de pentes à 12 % et 50 % et de pistes à basse adhérence.

Un rôle consultatif au Forum mondial de l'harmonisation des règlements pour les véhicules (WP 29)

En qualité d'expert reconnu par les pouvoirs publics français, l'UTAC participe aux travaux du WP 29.

Cet organe subsidiaire des Nations unies permet de réfléchir aux enjeux mondiaux concernant la sécurité des véhicules, la pollution de l'environnement, l'énergie et la protection contre le vol et d'établir des réglementations internationales ayant une très large audience.

ANNEXE :

Limitations de vitesse en Europe

Pays	LIMITATIONS DE VITESSE (EN KM/H)		
	Agglomération	Routes	Autoroutes
ALLEMAGNE	50	100	130 conseillé
AUTRICHE	50	100	130
BELGIQUE	50	90	120
DANEMARK	50	80	110
ESPAGNE	50	90	120
FINLANDE	50	100 (été) / 80 (hiver)	120 (été) / 100 (hiver)
FRANCE	50	90	130
GRECE	50	90	110
IRLANDE	48	88	88
ITALIE	50	90	130
LUXEMBOURG	50	90	120
PAYS-BAS	50	80	120
PORTUGAL	50	90	120
ROYAUME-UNI	48	96	112
SUEDE	50	90	110
SUISSE	50	80	120

[1] Amende et durée de suspension de permis maxima encourues, en deçà desquelles le juge prononce la sanction qui lui paraît la plus appropriée.

[2] Le titulaire de la carte grise du véhicule peut être déclaré responsable pécuniairement du montant de l'amende si le conducteur n'est pas identifié.

[3] AF = amende forfaitaire. La plupart des amendes forfaitaires peuvent être minorées en cas de paiement dans les 3 jours et sont majorées si le paiement intervient après 30 jours.