

Conseil national de la sécurité routière

VII - Limiteur de vitesse adaptatif Présentation et état d'avancement du projet

Les travaux réglementaires et pré-réglementaires du ministère des transports relatifs aux dispositifs techniques permettant une meilleure maîtrise de la vitesse concernant des limiteurs de vitesse de différents types et la boîte noire.

Il y a trois types de limiteurs de vitesse à l'étude :

- les limiteurs de vitesse actuellement réglementés (SLD),
- les limiteurs de vitesse dits adaptatifs (ASLD), qui assurent le bridage du véhicule à une vitesse dont la valeur est librement fixée par le conducteur et peut être modifiée par lui à son gré.
- les limiteurs adaptant à la vitesse autorisée (LAVIA), qui assurent le bridage du véhicule à la vitesse réglementée de la voirie concernée par une commande externe au conducteur.

L'état d'avancement des trois dossiers est le suivant :

1. SLD.

La définition technique du SLD a été concrétisée dans le règlement de Genève n°89 élaboré par les Nations Unies il y a une douzaine d'années. Ce règlement de Genève a été adopté par la Communauté européenne et rendu obligatoire dans la Communauté, par la directive 92/06, sur les poids lourds de plus de 12 tonnes.

La Commission a fait, en juin 2001, une proposition de directive destinée à étendre le champ d'application de la directive 92/06 à tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Le conseil des transports du 7 décembre 2001 a accepté un texte amendé.

- La valeur de vitesse proposée par la Commission (90 km/h pour les marchandises et 100 km/h pour les personnes) est jugée acceptable.
- L'équipement rétroactif devrait concerner les véhicules EURO 3 qui ont été immatriculés après le 1er octobre 2001. En effet les normes d'émission EURO 3 permettent un contrôle du moteur qui rend plus fiable l'adjonction de dispositifs limitant la vitesse. Cet équipement rétroactif toutefois n'interviendrait pas avant l'année 2006 compte tenu de la nécessité de faire adopter la directive conjointement par le parlement, le conseil et les délais de transpositions.

Le SLD ne semble pas pouvoir être imposé au niveau communautaire pour les voitures particulières compte tenu des positions de nombreux pays.



2. ASLD – limiteurs de vitesse adaptatifs.

Ce dispositif laisse le conducteur libre de ses choix et responsable en lui fournissant une aide disponible pour toutes les conditions urbaines, routières et autoroutières. C'est pourquoi, depuis 1999, le ministère français des transports fait la promotion de l'adoption réglementaire de l'ASLD.

La définition technique de l'ASLD a fait l'objet de 2 ans de travaux et de concertations techniques à Genève, et l'amendement correspondant du règlement n°89 a été adopté en novembre 2001.

La généralisation de l'ASLD passe par une directive communautaire dont nous espérons que la Commission fera une proposition en 2002. L'aboutissement de cette affaire est une priorité de la DSCR. Il faut signaler que si la Commission y semble plutôt favorable, des pays importants (l'Allemagne et la Grande-Bretagne notamment) ont indiqué qu'ils considéraient qu'il s'agissait d'équipement de confort (pour l'Allemagne) ou dont il fallait évaluer l'acceptabilité (pour la Grande-Bretagne) avant d'envisager la généralisation du dispositif. La France a fait valoir l'importance de l'équipement d'un nombre satisfaisant de véhicules pour qu'il y ait ralentissement du flux des véhicules.

3. LAVIA – limiteurs adaptant à la vitesse autorisée.

Des recherches, et des expérimentations à petite échelle, dans le cadre d'un programme coordonné par la Commission européenne, sont conduites sur ce dispositif par la Suède, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la France. Ces recherches doivent établir la faisabilité technique et évaluer l'acceptabilité sociale et l'efficacité en termes de réduction des accidents. L'aboutissement réglementaire de ce dossier est aujourd'hui incertain et relève en tout cas du long terme.

Il est à noter que la mise en œuvre du LAVIA suppose que les véhicules soient équipés d'un dispositif de type ASLD dont le module de pilotage serait modifié pour permettre la commande de l'extérieur. Il n'y a pas contradiction entre un équipement rapide des voitures avec un ASLD et l'hypothèse d'une adoption du LAVIA à long terme.

4. Boîtes noires.

Ce terme, qui ne correspond pas à une définition technique précise, recouvre une gamme d'enregistreurs de données de circulation en continu embarqués sur les véhicules. Ces systèmes ont été originellement conçus pour analyser les causes des accidents sur des bases objectives, et leur présence contribue à responsabiliser les conducteurs dont le comportement dans les instants qui précède l'accident peut ainsi être établi sans ambiguïté. Par ailleurs, on peut envisager de consulter les données de la boîte noire en temps réel et non pas seulement en cas d'accident : cette hypothèse soulève des problèmes techniques et juridiques qui méritent d'être examinés.

La DSCR a confié à l'INRETS une étude de faisabilité sur la boîte noire dont les résultats doivent être remis au début de 2002.

A ce stade, il n'est pas envisagé d'équiper systématiquement les véhicules d'une boîte noire : le développement des boîtes noires pourrait se faire par un équipement dans les flottes professionnelles, par un équipement incitatif à l'initiative des compagnies d'assurance, et

comme dispositif de sanction alternatif ou complémentaire à une suspension du permis de conduire. Ceci permettrait d'évaluer l'efficacité du dispositif sur le comportement des conducteurs afin de fonder éventuellement une nouvelle réglementation.

A notre connaissance, il n'y a pas de travaux communautaires engagés dans ce domaine. Le Canada a proposé, en juillet 2001, de coordonner les travaux de recherche menés par les différents pays dans le cadre d'un programme multilatéral pour la création duquel la France s'est exprimée favorablement en août 2001.