

**Requête en annulation pour excès de pouvoir**  
de la décision du ministre en charge des Transports  
de ne pas limiter la vitesse des véhicules à la construction

**Requérant**

Association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides (APIVIR)  
Représentée par son secrétaire, Michel Parigot

**Contre**

Le ministre en charge des transports  
246 Bd Saint-Germain  
75700 Paris

# TABLE DES MATIERES

<b>1. Introduction.</b>	3
1.1. La décision dont nous demandons l'annulation.	3
1.2. Les motifs de notre demande.	4
1.3. Illégalité de la décision.	5
<b>2. Recevabilité de notre requête.</b>	7
<b>3. Exemples d'accidents provoqués par des véhicules inutilement rapides.</b>	8
3.1. Le choc arrière contre un véhicule qui circule à une vitesse normale.	8
3.2. Le choc contre un obstacle imprévu, notamment après un premier accident	9
3.3. La perte de contrôle.	9
3.4. Les comportements de jeu et de compétition en dehors de toute organisation.	10
<b>4. Caractérisation du risque induit par les véhicules inutilement rapides.</b>	11
4.1. La notion de causalité dans la production des accidents de la circulation.	11
4.2. Les fondements physiques du risque lié à la vitesse d'un véhicule.	13
4.3. La documentation des vitesses de circulation en France.	14
4.4. Relations entre risque et vitesse fournies par les études accidentologiques.	17
4.5. Synthèse des données permettant d'affirmer l'accroissement du risque d'accident produit par la mise en circulation de véhicules inutilement rapides.	22
4.6. Le risque lié aux performances inutilement élevées, en dehors des accidents survenant à plus de 130 km/h.	23
4.7. Peut-on évaluer le nombre de morts par accident de la route qui seraient évitées par une limitation à 130 km/h par construction de la vitesse maximale des véhicules ?	35
<b>5. Positions face au risque induit par les véhicules inutilement rapides.</b>	38
5.1. La position des experts.	38
5.2. L'attitude des décideurs politiques en France.	41
5.3. L'attitude de l'Union Européenne.	44
5.4. La position des structures associatives impliquées dans la sécurité routière.	45
5.5. Les sondages d'opinion.	46
<b>6. Les atteintes à l'environnement provoquées par les véhicules inutilement rapides.</b>	50
<b>7. L'obligation de limiter la vitesse des véhicules à la construction.</b>	53
7.1. L'existence d'un péril grave résultant d'une situation particulièrement dangereuse.	53
7.2. L'existence d'obligations légales concernant la sécurité routière.	54
7.3. La nécessité de limiter la vitesse des véhicules à la construction.	54
7.4. L'absence de contreparties négatives.	56
7.5. L'existence d'effets bénéfiques complémentaires.	57
7.6. L'obligation d'agir de l'Etat	57
<b>8. L'absence d'obstacle au niveau européen</b>	61
8.1. L'exception de santé publique au traité CE	61
8.2. Le cas particulier de la limitation de la vitesse des véhicules à la construction.	63
<b>9. Conclusion.</b>	66
<b>Liste des pièces</b>	67
<b>Annexes.</b>	

# 1. Introduction.

## 1.1. La décision dont nous demandons l'annulation.

La France permet actuellement la mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée sur nos routes. Ce simple fait apparaît déjà en soi comme une aberration, puisque le surcroît de vitesse ainsi permis est dépourvu de toute utilité. Mais dès lors que les véhicules concernés accroissent de manière certaine le risque d'accidents corporels, cette autorisation constitue une mise en danger inutile de la vie des usagers de la route, qui n'est conforme ni aux principes fondamentaux de notre droit ni aux dispositions spécifiques du code de la route.

C'est pourquoi l'APIVIR (Association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides) a demandé au ministre des Transports, dans une lettre en date du 3 mai (**pièce n° 1**), reçue le 4 mai, « *de faire cesser cette situation en fixant par la voie réglementaire la date à partir de laquelle il sera interdit de délivrer des documents administratifs permettant de mettre en circulation un véhicule dont la vitesse maximale dépasse la valeur la plus élevée autorisée sur nos routes, c'est-à-dire 130 km/h* », sans se prononcer sur les modalités précises de cette interdiction, qui relèvent de sa responsabilité.

Par lettre en date du 1<sup>er</sup> juillet 2004 (**pièce n° 2**), reçue par l'APIVIR le 2 juillet 2004, le ministre a apporté à notre demande une réponse qui doit être interprétée comme une décision de rejet.

Le ministre indique en effet que « *la réglementation technique n'est concevable juridiquement et ne semble efficace politiquement que dans le cadre de l'Union européenne* » et que « *ce cadre est incontournable pour les catégories de véhicules qui font l'objet d'une réception communautaire* ».

Par ces phrases, il signifie que selon lui, notre demande ne peut être satisfaite qu'au niveau européen. Mais il s'empresse d'ajouter que selon lui l'évolution majeure envisageable au niveau européen est « *l'obligation du limiteur de vitesse modulable sur les voitures particulières* ».

Il convient de préciser que cette dernière mesure, qui n'est de toute façon pas prise, n'éliminerait nullement le risque que fait courir aux usagers de la route la mise en circulation pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée sur nos routes et ne peut donc pas être considérée comme une solution alternative à celle que nous lui avons demandé de prendre.

Si le tribunal en venait à considérer que la réponse du ministre n'est pas une décision de rejet explicite mais une simple réponse d'attente, il devrait considérer qu'une décision implicite de rejet de notre demande est intervenue le 4 juillet 2004 et que notre requête est dirigée contre cette décision.

## 1.2. Les motifs de notre demande.

Avant de discuter l'illégalité de la décision du ministre, il convient d'emblée de préciser les motifs de notre action.

La requête que nous présentons a pour but de prévenir le risque d'accident lié à la circulation de véhicules inutilement rapides, en supprimant la délivrance de documents administratifs permettant leur mise en circulation.

Le risque étant indissociable de l'activité humaine, notre démarche n'a pas pour objectif de supprimer le risque lié à l'usage d'une voiture. Un tel objectif ne pourrait être atteint en l'état actuel que par un renoncement à une forme de liberté de se déplacer individuellement dans des conditions reconnues comme avantageuses par l'ensemble de la population.

Cependant, l'amélioration de la sécurité routière obtenue par un contrôle accru du respect des limitations de vitesse depuis un an et demi prouve une nouvelle fois, s'il en était besoin, que les milliers de morts sur les routes ne sont pas la contrepartie inévitable de la liberté de se déplacer avec des moyens individuels. Des mesures réglementaires simples permettraient encore, si elles étaient prises, de diminuer considérablement la mortalité routière.

Le respect des règles est une nécessité: il doit être garanti par des contrôles, mais il doit aussi être facilité par une action préventive en amont. L'usager ne doit pas être le seul à assurer le respect des limitations de vitesse, il doit disposer de véhicules conçus pour lui faciliter la tâche, et éventuellement pour le contraindre à respecter la limite la plus élevée s'il n'a pas la volonté de le faire.

Limiter la vitesse maximale des voitures à la construction ne serait somme toute que la mise en application des principes généraux de prévention validés dans le domaine de la sécurité au travail. Au terme de l'article L 230-2 du code du travail, l'employeur doit notamment:

- « *Combattre les risques à la source* »,
- « *Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux* » et
- « *Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle* ».

Un employeur a le devoir de fournir à ses employés des instruments capables d'assurer la meilleure sécurité possible. Il ne peut se décharger sur ses employés de la responsabilité d'assurer leur sécurité si l'outil peut par sa conception et les sécurités qu'il comporte supprimer une forme de risque. L'entreprise a en matière de sécurité une obligation de résultats qui a été précisée récemment par des jurisprudences concernant le risque lié à l'usage de l'amiante.

La situation est identique sur la route : une voiture est un instrument utilisé par un usager, et ses performances maximales doivent être accordées aux vitesses maximales autorisées par la réglementation, elles mêmes destinées à interdire la prise de risques inutiles.

Comment peut-on autoriser la mise en circulation de véhicules pouvant rouler à 250 km/h quand on sait que la vitesse maximale autorisée sur nos routes est de 130 km/h, que ces véhicules sont responsables de centaines de morts chaque année et que la limitation de la vitesse des véhicules à la construction est une mesure simple, d'un coût négligeable, sans

contrepartie négative et déjà en vigueur pour certaines catégories de véhicules ?

Les experts en sécurité routière demandent depuis longtemps l'application de cette mesure. L'opinion publique y est largement favorable. Les responsables conviennent qu'il faudrait la prendre et multiplient les déclarations d'intention, mais au moment de passer à l'acte, ils tergiversent.

Devant une telle carence, il est du devoir des citoyens d'agir pour faire respecter la loi et prévaloir les impératifs de santé publique. Le risque étant avéré et évitable par des mesures efficaces et raisonnables, il y a lieu de demander au juge administratif de juger que l'Etat a l'obligation de supprimer ce risque.

Notre action n'est pas symbolique : au-delà du respect d'un ensemble de textes fondamentaux ou spécifiques de la sécurité routière et de l'environnement, notre démarche concerne la première cause de mortalité des jeunes adultes.

Choisir de ne pas limiter la vitesse des véhicules à la construction, c'est faire le choix de la mort ou du handicap à vie de centaines de personnes chaque année, sans que rien ne vienne justifier ce choix. Seul le fait que les personnes qui décéderont ne soient pas désignées d'avance, permet à une telle situation de perdurer.

### **1.3. L'illégalité de la décision.**

L'illégalité de la décision du ministre sera démontrée dans la suite de ce mémoire. Les principaux éléments de notre argumentaire peuvent être résumés comme suit.

La mise en circulation de véhicules dont les caractéristiques permettent de dépasser la vitesse maximale autorisée sur nos routes constitue une violation des dispositions législatives du code de la route visant à assurer la sécurité des usagers (article L 311-1) à minimiser la consommation d'énergie et à protéger l'environnement (article L 318-1) doublée d'une erreur manifeste d'appréciation du risque réel encouru.

Cette mise en circulation est en effet une invitation gratuite à enfreindre la loi qui provoque chaque année le décès de nombreuses personnes ainsi qu'une augmentation de la pollution, sans apporter aucun bénéfice.

Nous présentons dans la section 3 des exemples des principaux types d'accidents provoqués par le dépassement de la vitesse maximale de 130 km/h. Puis nous analysons en détail dans la section 4 le surrisque engendré par l'usage de véhicules inutilement rapides, qui ne se limite pas, loin de là, aux accidents survenant une vitesse supérieure à 130 km/h. L'ensemble des données disponibles sur le risque routier en France, notamment celles des assureurs, permet d'affirmer qu'il s'agit d'un surrisque très important, qui se mesure en centaines de décès par an. Il s'agit à l'évidence d'une situation de péril grave.

Nous montrons dans la section 7 qu'il peut être mis fin à cette situation par une mesure simple, l'obligation d'installer des limiteurs de vitesse à la construction, déjà mise en œuvre avec succès pour les poids lourds, que cette mesure est nécessaire car aucune autre mesure n'est susceptible de produire le même effet, qu'elle n'a pas de contrepartie négative, qu'elle

ne présente aucune difficulté technique de mise en œuvre, que son coût est négligeable et qu'en outre, elle a des effets bénéfiques complémentaires, notamment économiques et environnementaux.

L'existence d'obligations légales et d'un péril grave auquel il peut être mis fin par une mesure simple et sans inconvénient fait peser sur le gouvernement une obligation d'agir.

Dans sa réponse, le ministre ne conteste bien évidemment ni l'existence du péril ni la nécessité de la mesure que nous lui demandons de prendre, mais renvoie seulement la prise de décision au niveau européen.

Nous montrons à la section 8 que cet argument ne peut être retenu. En effet, il n'existe pas actuellement de directive européenne visant à harmoniser la sécurité routière et dans ces conditions il appartient, selon une jurisprudence constante de la Cour de Justice Européenne, à chacun des États membres de décider du niveau auquel il entend assurer cette sécurité.

## 2. Recevabilité de notre requête.

L'APIVIR (Association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides) est une association régie par la loi du 1er juillet 1901, déclarée à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye le 6 avril 2004 (insertion au Journal officiel du 1<sup>er</sup> mai 2004 sous le numéro 1191 (**pièce n° 3**)).

**2.1.** L'objet de l'association requérante, tel qu'il est défini dans ses statuts (**pièce n° 4**) est d'obtenir « *l'interdiction de la mise en circulation et de l'usage de véhicules automobiles dont la vitesse maximale dépasse la valeur maximale autorisée sur les routes françaises* ».

L'objet de la présente requête étant précisément d'obtenir l'annulation de la décision du ministre de continuer de permettre la mise en circulation de véhicules dont la vitesse maximale dépasse la valeur la plus élevée autorisée sur nos routes, l'intérêt à agir de l'APIVIR est établi.

**2.2.** L'article 11 des statuts de l'APIVIR (**pièce n° 4**) prévoit que « *Le président peut ester en justice après avoir obtenu l'approbation de la majorité du bureau. Il peut donner délégation à un autre membre du bureau pour ester en justice.* ». Le président en exercice de l'APIVIR est Claude Got et son secrétaire Michel Parigot (**pièce n° 5**). Le bureau de l'APIVIR s'est réuni le 13 juillet 2004 et a décidé d'introduire un recours devant le Conseil d'Etat contre la décision du ministre en charge des transports (**pièce n° 6**). Par ailleurs le président a donné délégation au secrétaire pour agir à cet effet devant le Conseil d'Etat (**pièce n° 6**).

### **3. Exemples d'accidents provoqués par des véhicules inutilement rapides.**

La circulation à grande vitesse sur des chaussées qui ne sont pas destinées à un tel usage, dans un contexte caractérisé par la présence d'une majorité d'usagers circulant à des vitesses nettement plus basses, produit des accidents qui se traduisent souvent par des drames humains.

La typologie de ces accidents est bien connue des accidentologues. Il est important d'en décrire quelques exemples concrets pour mettre en évidence leurs caractéristiques et prouver qu'ils ne surviennent pas tous sur des autoroutes de liaison limitées à 130 km/h.

#### **3.1. Le choc arrière contre un véhicule qui circule à une vitesse normale.**

Le 31 mars 2001, une Porsche roule sur la RD 307 dans le sens Versailles-Saint Nom la Bretèche à très grande vitesse, entre 160 et 190 km/h d'après les traces de ripage et de freinage et les conséquences du choc frontal qui a suivi. Sur cette route à deux fois deux voies séparées par un terre plein et un muret, la vitesse est limitée à 70 km/h puis à 90 km/h à la fin de la courbe où s'est produit l'accident. Le conducteur est un homme de 50 ans qui possède son véhicule acheté neuf depuis deux mois. A la sortie d'une grande courbe à gauche, sans visibilité vers l'avant, il se retrouve derrière deux véhicules dont l'un dépasse l'autre, son conducteur reconnaîtra rouler à environ 110 km/h lors de ce dépassement. La vitesse de la Porsche est telle que son conducteur ne peut la freiner dans l'espace qui le sépare de ces deux véhicules occupant les deux voies de la chaussée, il tente alors de les dépasser par la droite en utilisant une piste cyclable et le bas côté, amorce un dérapage de l'arrière, traverse les deux voies en laissant une longue trace de ripage et de freinage, franchit la bordure en béton et le terre plein central en sectionnant un lampadaire, puis retombe dans un choc frontal contre l'avant d'une Renault 5 circulant en sens inverse, qui sera elle même heurtée par une Renault Espace qui la suivait. Le conducteur de la Porsche, le conducteur et le passager de la Renault 5 sont tués, deux personnes sont blessées gravement et trois autres légèrement. Un tel accident était impossible sans les performances de la Porsche. Un véhicule faisant un grand excès de vitesse à ce niveau en roulant à 130 km/h au lieu de 70 aurait eu une distance suffisante pour freiner sans heurter ou avoir à dépasser par la droite les deux véhicules qui occupaient les deux voies de la chaussée. Du fait de l'impossibilité de ralentir suffisamment le conducteur a entrepris une manœuvre qui a provoqué une perte de contrôle. Cette dernière est un phénomène chronologiquement secondaire à l'élément causal initial qui est le grand excès de vitesse ne permettant pas un ralentissement suffisant.

Le 21 avril 2001, sur l'autoroute A6 en direction d'Orly (autoroute de dégagement à deux voies limitée à 110 km/h), une Citroën AX occupée par cinq personnes s'engage sur l'autoroute à partir d'une bretelle d'accès et occupe la voie de droite de cette autoroute. Une Renault Clio qui la suit entreprend de la dépasser, sa conductrice indique une vitesse de 90 km/h lors de ce dépassement. Derrière ces deux véhicules occupant normalement les deux voies de l'autoroute, le conducteur d'une Citroën XM capable de rouler à 200 km/h se trouve confronté à l'impossibilité de doubler ou de freiner compte tenu d'une vitesse estimée par l'expert désigné par la juge d'instruction à environ 160 km/h. Le conducteur de ce véhicule est par ailleurs sous l'influence d'une alcoolémie à 1,05 g/l qui a pu réduire ses capacités de

réaction. Ne pouvant dépasser les deux véhicules qui le précédaient, il a heurté d'abord très violemment la Citroën AX qui a été projetée vers la droite, son réservoir d'essence a été détruit et le véhicule s'est enflammé immédiatement, ses cinq occupants sont morts brûlés. Malgré le ralentissement provoqué par ce choc, la Citroën XM a été rejetée sur la chaussée de gauche heurtant alors la Renault Clio. Un tel accident était impossible sans les performances de la Citroën XM. Les capacités du conducteur de ce véhicule étaient évidemment diminuées par son alcoolémie et notamment sa capacité de percevoir le risque, mais la typologie de l'accident met bien en évidence la confrontation à une situation ingérable à sa vitesse de circulation. Cette situation est très différente d'une perte de contrôle, il s'agit d'une incapacité physique pour le véhicule de ralentir suffisamment pour éviter une collision du fait des limites de ses possibilités de freinage au moment où le conducteur perçoit l'impossibilité de dépasser les véhicules qui le précèdent.

### **3.2. Le choc contre un obstacle imprévu, notamment après un premier accident.**

L'accident survenu à Lorient le 29 novembre 2002 illustre cette typologie d'accident fréquente sur tous les types de voies. Il a coûté la vie à cinq pompiers intervenant sur un premier accident dans une zone de travaux de l'autoroute A6 où la vitesse était limitée à 90 km/h. Un véhicule Mercedes roulant à une vitesse très supérieure à 130 km/h n'a pu ralentir suffisamment et éviter une série de collisions avec les membres de l'équipe de secours, malgré un freinage attesté par un pompier survivant placé en amont du choc et qui a vu les stop de la Mercedes s'allumer (ce qui exclut l'hypothèse du malaise du conducteur). Deux pompiers ont été projetés dans la Drôme et trois autres tués sur la chaussée. Entre 130 et 160 km/h, la différence d'énergie cinétique, donc de distance d'arrêt, est de 50%.

### **3.3. La perte de contrôle.**

C'est une forme d'accident très fréquente, illustrant à la fois les connaissances sur les capacités humaines et les données statistiques concernant la croissance exponentielle du risque avec la vitesse de circulation. Elle doit être redoutée quand un usager utilise un véhicule inutilement rapide pour « l'essayer » et tester ses possibilités. L'accident survenu à Vitry sur Seine le 26 mai 2002 et qui avait provoqué la mort d'une femme et de ses deux enfants relève de cette forme de surrisque lié aux caractéristiques d'un véhicule que l'usager novice ne maîtrise pas. Le conducteur de la Porsche (220 chevaux, vitesse maximale 250 km/h) utilisait ce véhicule pour la première fois, il a emprunté la voie centrale de l'avenue Youri Gagarine, réservée aux autobus et séparée physiquement par des arbres de la chaussée utilisable par les autres usagers, pour accélérer très rapidement et atteindre une vitesse qui a dépassé ses capacités de contrôle, le véhicule a quitté sa voie, est monté sur le trottoir au niveau d'un abribus et a tué trois personnes, quatre autres ont été blessées.

La perte de contrôle peut être provoquée par un problème technique sur le véhicule, dû à l'excès de vitesse, c'est un fait rare. Le 25 septembre 2001 sur l'autoroute A13 cinq jeunes adultes reviennent de Caen vers Paris. Le conducteur veut tenter de dépasser 200 km/h avec sa Renault Clio en utilisant une descente près de Val de Reuil pour atteindre cette vitesse et attester l'exploit par une photographie du compteur. Un pneu éclate et le véhicule se retourne, une passagère est éjectée et meurt sur le coup, deux autres passagers sont gravement blessés.

### **3.4. Les comportements de jeu et de compétition en dehors de toute organisation.**

Un véhicule conçu pour atteindre des vitesses très élevées, sans rapport avec la réglementation, incite à des comportements en relation avec sa conception. Les deux accidents résumés ci-dessous entrent dans ce domaine de comportements relevant de la compétition sur des routes non fermées à la circulation.

Le 10 juillet 1998 une jeune femme décède avec ses trois enfants sur l'autoroute du nord à la suite de l'incendie de sa voiture, heurtée par deux BMW engagées dans un slalom entre les véhicules utilisant normalement cette voie. Les vitesses ont été estimées à 180-190 km/h, l'un des véhicules a heurté l'arrière de la Peugeot 106 conduite par la victime, ce véhicule léger a été déséquilibré, puis heurté à grande vitesse par le second véhicule.

Le 17 juin 2002, deux hommes veulent comparer les mérites de leurs véhicules respectifs, une Lamborghini et une Ferrari. Ils démarrent côte à côte sur le Boulevard du Midi à Cannes vers 22h40. Des témoins décrivent un spectacle de compétition et des vitesses de 180-200 km/h sur cette voie limitée à 50 km/h. Un jeune Allemand qui venait d'arriver en vacances à Cannes et traversait le boulevard a été tué.

## **4. Caractérisation du risque induit par les véhicules inutilement rapides.**

### **4.1. La notion de causalité dans la production des accidents de la circulation.**

Cette partie de notre requête étant nécessairement fondée sur des faits de nature scientifique et technique, nous produisons dans des annexes d'une part la définition d'un certain nombre de termes et d'expressions utilisées, en accord avec les usages des spécialistes de la mécanique et des études d'accidents, d'autre part des résumés d'études disponibles dans la littérature scientifique et que nous citons, avec leurs références. Les notions les plus fondamentales concernent évidemment le concept de vitesse qui est la longueur du déplacement dans l'unité de temps. Il convient de distinguer la vitesse de circulation avant que les circonstances de l'accident apparaissent, la vitesse de collision entre deux véhicules ou entre un véhicule et un obstacle fixe, la variation de vitesse pendant la phase de choc qui déforme les structures du ou des véhicules et enfin une éventuelle vitesse résiduelle.

L'accident de la circulation est la conséquence de la défaillance soudaine d'un système associant un ou plusieurs véhicules, le ou leurs conducteurs et éventuellement un ou plusieurs piétons, produisant éventuellement des traumatismes chez les usagers impliqués. Les conditions de fonctionnement du système, donc les choix de ceux qui l'ont organisé, jouent un rôle déterminant dans le nombre d'accidents qui vont survenir sur un réseau routier. Si l'organisation du système fonctionne dans des conditions stables, le taux d'accident survenant chaque année (accidentalité) subira des variations minimales liées aux différences de kilomètres parcourus, aux variations de conditions météorologiques, aux améliorations progressives de la sécurité des véhicules et des infrastructures, et à des fluctuations aléatoires. L'évolution de la mortalité sur les routes entre mai 1997 et mai 2002 illustre une situation de faible réduction de l'accidentalité et de ses conséquences. La diminution du nombre de tués a été de 180, la valeur annuelle passant de 8008 à 7828 (calculée chaque mois en faisant la somme des résultats des douze mois précédents). Entre mai 2002 et juin 2004, le nombre de tués sur les routes s'est réduit de 2491, soit une diminution de 31,8% et cette amélioration très importante est attribuée aux actions gouvernementales entreprises pendant cette période. Elles associaient des modifications législatives et réglementaires destinées à rendre plus crédible et dissuasif le système de contrôle et de sanction, notamment dans le domaine du respect des vitesses maximales autorisées par la mise en place d'un dispositif de contrôle automatisé. Ces mesures avaient été recommandées par des groupes d'experts ayant participé d'une part à l'étude des « Gisements de sécurité routière », (commission présidée par le préfet Guyot et dont le rapport a été publié par la Documentation Française en mai 2002), d'autre part à l'évaluation du système de contrôle et de sanction (commission présidée par Michel Ternier et dont le rapport a été publié par la Documentation Française en octobre 2003).

Les fortes réductions de la mortalité sur les routes au cours des trente dernières années ont été provoquées par des décisions politiques modifiant le niveau de risque du système. Les mesures les plus importantes ont concerné le port obligatoire de la ceinture de sécurité et l'instauration de limitations de vitesse sur l'ensemble du réseau routier en 1973, et au cours de la période récente, la modification profonde du système de contrôle et de sanction. Ces faits ont une importance décisive pour démontrer que le niveau d'insécurité routière n'est pas un prix fixe à payer en vies humaines pour se déplacer librement avec des véhicules à moteur. Il est le produit d'un dispositif doté de caractéristiques organisationnelles et fonctionnelles

déterminant le niveau de l'accidentalité. Ces caractéristiques sont fixées par les pouvoirs publics, elles regroupent un ensemble de textes législatifs et réglementaires, de circulaires, et de normes qui vont tenter d'établir le meilleur compromis possible entre la fonction de transport et la fonction de sécurité.

La prise de décision dans le domaine de la sécurité routière utilise les méthodes générales d'acquisition des connaissances dans le champ de la causalité, et donc de la responsabilité. Il s'agit de relier dans l'espace et dans le temps des séquences de faits observés en appliquant des lois fondamentales établies à partir de l'observation, et éventuellement exprimées à l'aide de formulations mathématiques. Cette relation entre la diversité des phénomènes observés et la compréhension de la nature causale du lien qui les unit est parfois difficile à établir, mais dans le domaine de l'accident de la route, l'importance des lois fondamentales de la physique, et la précision de la formulation mathématique de ces lois, confèrent une grande sécurité aux conclusions qui peuvent être formulées.

La description et la compréhension des risques liés au dysfonctionnement du système de transport utilisant des véhicules individuels reposent sur une méthode rigoureuse :

- Les hypothèses de base concernant le risque peuvent être formulées en utilisant les connaissances fondamentales des mécanismes physiques ou biologiques susceptibles d'intervenir dans un accident de la route. Leur objectif est de prévoir les événements qui font sortir le processus de son déroulement normal, ainsi que ses conséquences, avant même d'observer le système dans son fonctionnement réel. Les lois de la mécanique définissant l'énergie cinétique d'un système, le temps de réaction d'un individu à la perception soudaine d'une information, la relation entre l'établissement d'une règle dans une société donnée et son respect ou sa transgression (notion de délinquance) étaient identifiées avant l'apparition du premier véhicule automobile.
- La confirmation des hypothèses et le développement de nouvelles connaissances plus précises seront produits par :
  - o les méthodes de la statistique à visée explicative appliquées aux accidents réels, qui vont préciser l'influence relative des différents facteurs et accroître la capacité de modélisation,
  - o l'expérimentation reproduisant des accidents dans les conditions de la réalité ou les comportements humains sur des simulateurs,
  - o la biomécanique expérimentale,
  - o la modélisation à l'aide de calculateurs.

Ces procédures produisent des connaissances qui se complètent. Elles contribuent à établir un système circulaire de développement du savoir caractérisant la méthode scientifique. Un problème nouveau est abordé en utilisant les acquis pour formuler des hypothèses en accord avec les connaissances disponibles. L'observation, l'expérimentation, vont permettre d'accroître nos connaissances et finalement d'agir sur le dispositif en modifiant les conditions de fonctionnement. L'analyse et la quantification des modifications obtenues par la poursuite de l'observation des faits réels ou expérimentaux, notamment l'obtention de l'efficacité recherchée quand on modifie les conditions de fonctionnement du dispositif produisent les arguments les plus pertinents pour affirmer des liaisons de nature causale à l'intérieur d'un système.

La démarche initiale permet de prévoir en appliquant des règles validées. Il peut s'agir de règles très fondamentales de la physique comme les relations unissant les efforts, les vitesses, les masses, les accélérations ou d'autres variables dérivées beaucoup plus complexes. Quand

un ingénieur exploite une réalité quantifiée telle que la libération d'énergie au cours d'un choc qui annule la vitesse d'un véhicule par la formule  $E = \frac{1}{2} MV^2$  il travaille dans ce domaine qui s'étend jusqu'à la compréhension et à la description d'un seuil de tolérance au choc d'une boîte crânienne humaine et la reproduction de sa déformation par un programme de calculateur intégrant des formes et des règles. A un moment donné de l'histoire des connaissances, nous sommes capables de prévoir la survenue d'événements quand un certain nombre de conditions sont réalisées.

Le progrès des connaissances est assuré par l'exploitation des résultats produits par des actions sur le système, de nature qualitative (présence ou absence de ceinture, transformation d'un carrefour traditionnel en rond-point) ou quantitative (vitesse de circulation, niveau d'alcoolémie). Le traitement par des méthodes appropriées de grandes séries d'observations permet de conclure en précisant le degré de confiance que l'on peut accorder à ces conclusions. Dans un premier temps ces études établissent le lien statistique entre les conditions observées et la survenue des événements (notion de corrélation), puis précisent avec un ensemble d'arguments si le lien peut-être considéré comme de nature causale. Une relation quantifiée entre deux ensembles de valeurs, associée à la compréhension des mécanismes élémentaires qui expliquent ce lien, et finalement l'obtention de la modification prévue de leur relation par une action sur le facteur causal, sont les éléments de ce processus de progrès des connaissances.

#### **4.2. Les fondements physiques du risque lié à la vitesse d'un véhicule.**

L'utilisateur d'une voiture détermine sa trajectoire et sa vitesse de déplacement en agissant sur le volant et l'accélérateur. En fonction de l'environnement routier sur lequel il circule, il va adapter en permanence ces deux caractéristiques de son déplacement. Quand il perçoit un risque de collision, il va le plus souvent réduire sa vitesse et éventuellement s'arrêter. Si sa vitesse a été insuffisamment réduite dans le contexte auquel il est confronté, il peut perdre le contrôle de son véhicule et quitter la chaussée, il peut également entrer en collision avec un autre usager, faute d'avoir la capacité de s'arrêter dans l'espace libre dont il disposait. Les relations entre la vitesse initiale de circulation, et la distance d'arrêt en situation d'urgence ont été largement étudiées, elles fondent de manière indiscutable la relation entre la vitesse de circulation et le risque d'accident dans un tel contexte. Quand un automobiliste circule à une vitesse dépassant largement le maximum autorisé sur la file de gauche d'une autoroute à deux voies et qu'un véhicule roulant à une vitesse proche de la vitesse maximale se déporte sur cette voie pour effectuer un dépassement, la collision ne sera évitée que si l'espace parcouru pendant le temps de réaction du conducteur du véhicule en excès de vitesse et la durée du freinage est inférieure à l'espace disponible.

Les éléments permettant le calcul de telles situations sont établis. Le temps de réaction minimal à un événement soudain d'un usager normalement vigilant (en dehors d'un déficit de sommeil et de l'effet de produits psycho-actifs) se situe entre 1/3 et 2/3 de seconde et pendant cet intervalle un véhicule roulant à 130 km/h (36 mètres par seconde) va parcourir de 12 à 24 mètres. Les distances nécessaires pour annuler une vitesse à partir du début du freinage vont dépendre de l'adhérence de la chaussée et de l'énergie cinétique du véhicule qu'il convient de neutraliser. Cette énergie varie comme le carré de la vitesse. Cela signifie qu'un véhicule roulant à 160 km/h a une énergie cinétique dépassant de 50% celle d'un véhicule roulant à la vitesse maximale autorisée de 130 km/h.

Le risque lié à la vitesse de circulation dépend du type d'infrastructures sur lesquelles circulent les véhicules, ce qui justifie que les vitesses maximales autorisées varient en fonction de ce contexte. Une autoroute ne comporte pas d'intersections et le risque d'être exposé à un choc frontal est très limité quand elle est équipée de glissières de sécurité ou d'un muret de séparation, cette situation justifie une vitesse maximale plus élevée que sur une route à deux voies avec des intersections à niveau et des risques de collision frontale en cas de perte de contrôle. Le risque le plus élevé est en agglomération du fait du grand nombre d'intersections et de la réduction de la visibilité du trafic lors de leur franchissement, les immeubles masquant les voies. Il convient donc d'analyser le risque lié à la vitesse en France en utilisant les données concernant les vitesses de circulation sur les différents types de voies et les connaissances du risque d'accident en fonction de la vitesse sur un type de voie donné.

L'ensemble des règles de la physique et de la cinématique gouvernant ces situations permet à elle seule d'affirmer que l'accroissement de la vitesse de circulation dans un environnement donné va accroître le risque de dysfonctionnement du système et produire des accidents. Il est également possible d'affirmer que la croissance du risque n'est pas reliée à la vitesse par une fonction linéaire assurant une proportionnalité directe entre les deux variables. Elle se fait suivant des lois de type exponentiel, un accroissement donné de la vitesse, par exemple de 10 km/h produira un accroissement du risque qui ne sera pas le même pour une vitesse de circulation de 50 ou de 90 km/h (dans un environnement identique). Les lois mathématiques et physiques sur lesquelles se fondent ces affirmations constituent les conditions structurelles de fonctionnement du système. Leur influence sur le risque de collision et la gravité des conséquences du choc lorsqu'il survient ne peut être discutée. La seule notion à préciser est la quantification du risque, qui commande les choix «raisonnables» destinés à réduire ce risque, voire à le supprimer totalement dans certaines circonstances.

Quand, au-delà des bases théoriques du dispositif, l'observation permet de mieux quantifier l'influence des facteurs de risque et d'analyser le mécanisme par lequel ils produisent leur effet, il est possible de modéliser les situations et de conforter l'analyse explicative en constatant que les différences observées au niveau des conséquences sont conformes aux résultats produits par les modèles. Nous en donnerons des exemples.

### **4.3. La documentation des vitesses de circulation en France.**

Le premier point que nous devons préciser est l'existence d'une circulation de véhicules à des vitesses supérieures à la vitesse maximale de 130 km/h qui est la plus élevée autorisée sur les autoroutes en France. Notre demande de limitation à 130 km/h de la vitesse maximale serait évidemment sans objet si aucun dépassement de cette vitesse n'était observé dans la réalité de la circulation.

L'observatoire national interministériel de sécurité routière a développé un observatoire des vitesses qui présente le résultat de mesures faites dans des conditions identiques et à intervalles réguliers sur le réseau routier. Les valeurs publiées permettent de connaître la fraction de la circulation en excès de vitesse par rapport à la vitesse maximale de 130 km/h autorisée sur les autoroutes :

Année 2002	130/140	+ de 140	+ de 130
Autoroute de liaison	18%	31%	49%
Autoroute de dégagement	10%	6%	16%
RN à 2x2 voies	11%	6%	17%
RN à 2 ou 3 voies			1,1%
RD à grande circulation			2,1%

Année 2003	130/140	+ de 140	+ de 130
Autoroute de liaison	20%	22%	42%
Autoroute de dégagement	8,7%	4,2%	12,9%
RN à 2x2 voies	7,4%	2,6%	10%
RN à 2 ou 3 voies			0,3%
RD à grande circulation			1,1%

L'analyse des données publiées permet de préciser les points suivants :

- les vitesses de circulation dépassant 130 km/h ne sont pas observées uniquement sur les voies à chaussées séparées (autoroutes, voies rapides), elles sont également documentées sur le réseau à 90 km/h, et le surrisque d'accident est alors particulièrement élevé sur ces routes qui ne sont pas conçues pour de telles vitesses,
- l'effort très important entrepris depuis deux ans pour redonner une crédibilité à l'application de la réglementation sur les vitesses a eu des effets mesurables sur la distribution des vitesses et sur la sécurité, mais il est également évident qu'une très forte proportion d'utilisateurs ne respecte pas les limites réglementaires, montrant les limites d'une sécurité fondée uniquement sur le système de contrôle et de sanction, sans rechercher l'action complémentaire sur les performances des véhicules,
- la connaissance de la distribution des vitesses de circulation des véhicules, en distinguant leurs catégories, permet de calculer l'influence de la part de ces vitesses dépassant 130 km/h sur la vitesse moyenne des véhicules dits de tourisme. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière publie ces résultats sous la rubrique « observatoire des vitesses » du site internet [www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr) et dans les bilans annuels de « la sécurité routière en France » publiés par « La Documentation Française ».

La distribution des vitesses sur les autoroutes de liaison est présentée ci-dessous (véhicules dits de tourisme, circulation de jour).

Année 2002

classes de vitesses	effectifs en %	contribution à la vitesse moyenne
60	0,6	36
75	0,7	52,5
85	3,3	280,5
95	6,9	655,5
105	11	1155
115	14,9	1713,5
125	19	2375
135	19	2565
145	13,8	2001
155	7,1	1100,5
165	2,6	429
180	1,2	216

Les mesures sont faites par classes de 10 km/h, sauf pour deux classes concernant les vitesses inférieures à 70 km/h et les vitesses supérieures à 170 km/h pour lesquelles nous avons retenu des vitesses moyennes de 60 et 180 km/h. Cette approximation a une faible influence sur le calcul de la contribution de ces deux classes à la vitesse moyenne, compte tenu de la faiblesse des effectifs (0,6% et 1,2%). La somme des valeurs de la colonne de droite divisée par 100 produit une estimation fiable de la vitesse moyenne : 125,8 km/h . La valeur indiquée pour cette année là par l'observatoire national interministériel de sécurité routière a été de 126 km/h (bilan de l'année 2002 de l'ONISR – page 114).

La connaissance de la proportion de véhicules roulant à des vitesses supérieures à 130 km/h permet de calculer leur contribution à la vitesse moyenne, puis de calculer cette dernière si tous les conducteurs de ces véhicules avaient respecté la vitesse maximale autorisée sur ce réseau de 130 km/h. L'abaissement de la vitesse moyenne en 2002 aurait été de 6,3 km/h, passant de 125,8 à 119 km/h.

Les valeurs pour l'année 2003 sont les suivantes :

Année 2003

classes de vitesses	effectifs en %	contribution à la vitesse moyenne
60	0,6	36
75	1,5	112,5
85	3,9	331,5
95	6,4	608
105	10	1050
115	15,9	1828,5
125	21,3	2662,5
135	20,6	2781
145	12,6	1827
155	5,1	790,5
165	1,4	231
180	0,5	90

Ces valeurs permettent d'évaluer la vitesse moyenne à 123,5 km/h et de préciser que le respect par tous les usagers de la vitesse maximale aurait diminué cette vitesse moyenne de 4,9 km/h.

Nous évaluerons, dans la partie concernant les relations entre les vitesses mesurées et le risque accidentel, le nombre d'accidents liés aux vitesses dépassant 130 km/h qui seraient évités si la vitesse maximale des véhicules était de 130 km/h. Le but recherché ici est de montrer la fréquence de ces excès et l'importance de leur contribution à l'accroissement des vitesses moyennes, ces dernières étant comme nous le verrons un très bon indicateur du niveau de risque sur une infrastructure routière donnée.

#### **4.4. Relations entre risque et vitesse fournies par les études accidentologiques.**

Les études établissant ces relations sont nombreuses, et nous utiliserons volontairement non seulement les études les plus récentes, mais également des études déjà anciennes pour mettre en évidence le fait que nous ne sommes pas confrontés à une connaissance récente qui expliquerait l'absence de mesure efficace de contrôle d'un risque identifié et évitable. Comme dans d'autres domaines de la gestion des risques, l'ancienneté de l'identification est un facteur d'affaiblissement de l'attention portée à un risque donné, comme si la familiarité réduisait les réactions des pouvoirs publics et des personnes exposées au risque. L'amiante a été un exemple très documenté de cette relative indifférence à un risque identifié depuis longtemps. La survenue des pneumoconioses a été signalée en France dès 1906, puis le risque de cancer broncho-pulmonaire pendant la période 1935-1955, et enfin le risque de cancer de la plèvre a été établi entre 1960 et 1965. Il a cependant fallu attendre 1997 pour que l'usage de l'amiante soit interdit en France.

##### ***La relation entre la vitesse de circulation et le risque.***

Deux études ont joué un rôle fondateur dans ce domaine, elles datent respectivement de 1964 et 1968.

En 1964, D. Solomon, travaillant pour le département fédéral des transports à Washington, a publié une étude portant sur 10 000 accidents survenus entre 1955 et 1968 sur 35 sections de routes. Parmi les multiples analyses de ses données, l'une d'entre elles exprimait la relation entre la vitesse de circulation et la proportion d'usagers blessés dans ces accidents. Cette courbe est reproduite dans l'annexe 2. Dans un commentaire récent (**pièce n° 7**) des données de Solomon, W.F. Frith et T.L. Patterson (Research and Statistics, Land Transport Safety Authority, New Zealand) ont insisté sur l'importance de cette mise en évidence quantifiée de l'accroissement du risque en fonction de la vitesse et du caractère secondaire de l'influence de la variance de la distribution des vitesses entre les véhicules. Si l'on ajuste les points de la courbe de Solomon avec une fonction de type exponentiel, le coefficient de corrélation obtenu est de 0,94

En 1968, un ingénieur de la société Volvo, M. Bohlin, a publié dans la plus importante des conférences internationales sur l'accidentologie, la conférence STAPP, organisée par la société des ingénieurs de l'automobile, une des premières études documentant le risque de blessure ou de mort en fonction de la vitesse de circulation et du port ou de l'absence de port de la ceinture de sécurité (**pièce n° 8**). Le nombre d'accidents étudié est de 28000. Les plans de l'accident, les traces de freinage, les déclarations des témoins et des usagers étaient utilisés pour établir la vitesse de circulation. Les graphiques correspondant à cette étude sont produits dans l'annexe 3. Il faut remarquer le niveau exceptionnellement élevé de la relation entre la vitesse de circulation et le risque.

Ces deux études n'ont fait que confirmer une notion prévisible, la croissance du risque d'avoir un accident avec dommages corporels ou la croissance du risque d'être blessé quand on est impliqué dans un accident de la route en fonction de la vitesse de circulation du véhicule. Elles permettent d'assurer un pas supplémentaire dans l'estimation de ce risque. Elles le quantifient dans des conditions réelles d'usage de l'automobile au niveau de deux pays dont les parcs automobiles étaient très différents l'un de l'autre à l'époque et induisaient des modes de conduite particuliers. Les différences sociologiques entre les deux pays pouvaient également se traduire par des comportements différents. Malgré ces particularismes, la croissance du risque dans les deux cas était une fonction exponentielle de la vitesse de circulation et la fonction calculée ajustait avec une grande précision vitesse et risque. Ce constat ne signifie pas que la vitesse est le seul facteur de risque, elle est elle-même déterminée par le choix des usagers à chaque moment et dans un contexte donné, mais il indique que, dans un environnement comportant par ailleurs de nombreuses particularités, le risque est une fonction exponentielle de la vitesse.

### ***La relation entre la variation de la vitesse moyenne et le risque***

D'autres études ne tentent pas de préciser la vitesse de circulation de chaque véhicule avant la confrontation de leur utilisateur avec les conditions de circulation qui ont provoqué l'accident, elles analysent la relation entre la vitesse moyenne de circulation observée sur des voies et le risque accidentel.

Une des plus récentes a été conduite en Grande Bretagne par le TRL (Transport Research Laboratory) qui est l'organisme de recherche sur les transports du Royaume Uni. Elle avait été commandée par la Road Safety Division du Department for Transport et faisait suite au rapport de Mars 2000 de ce ministère sur la vitesse qui avait conclu à la nécessité de mieux

préciser le risque qui lui était associé en fonction des différents types de voies empruntées. Le rapport correspondant N°511 rédigé par M.C. Taylor, A. Baruya et J.C. Kennedy a été publié par le TRL en 2002 (**pièce n° 9**). La conclusion la plus importante est que « *La fréquence des accidents de toutes catégories s'accroît rapidement avec la vitesse moyenne – la fréquence varie comme la vitesse moyenne à une puissance d'environ 2,5 – ce qui indique qu'un accroissement de 10% de la vitesse moyenne produit un accroissement des accidents de 26%* ». Une telle relation implique que le niveau de vitesse moyenne influe sur le taux exprimé en % de la variation du risque : « *Le pourcentage de réduction de la fréquence des accidents pour une réduction de 1 mile/heure de la vitesse moyenne impliquée par une telle relation dépend du niveau de la vitesse moyenne. Il va de 9% à la vitesse moyenne de 27 miles/heure à 4% pour une vitesse moyenne de 60 miles/heure* ». Cette constatation est une conséquence directe de l'influence de l'environnement sur les vitesses de circulation. Une vitesse basse indique un environnement comportant des facteurs de risque à un niveau élevé. C'est le taux d'accroissement de la vitesse qui est la bonne référence pour calculer la croissance du risque et non son accroissement en valeur absolue. Un graphique extrait de ce travail est reproduit dans l'annexe 4.

Une étude suédoise de 1997 de G. Andersson et G. Nilsson ( Speed management in Sweden. Linköping: Swedish National Road and Transport Institute VTI.) avait utilisé une méthode proche analysant l'effet des différentes modifications des limitations de vitesse en Suède sur les accidents enregistrés dans les zones concernées. Leur modèle établissait que la fréquence de l'ensemble des accidents corporels variait comme le carré de la modification de la vitesse, comme sa puissance trois pour les accidents corporels graves, et comme sa puissance quatre pour les accidents mortels.

La comparaison entre les situations de deux pays différents peut également être utilisée pour apprécier l'influence des différents facteurs de risque sur l'accidentalité. Ces études mettent en évidence la grande fiabilité des procédures de modélisation de l'insécurité routière. Une analyse récente effectuée par Robert Delorme et Sylvain Lassare (L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale – la comparaison entre la France et la Grande Bretagne - rapport de l'Institut National de recherches et d'études sur les transports et leur sécurité – INRETS) a utilisé les connaissances de l'influence des différents facteurs de risque pour expliquer la différence de mortalité routière entre la Grande Bretagne et la France pour l'année 2000. Cette période précède l'action gouvernementale française sur le système de contrôle et de sanction qui a été décidée au cours de l'année 2002 et n'est devenue effective qu'au cours de l'année 2003.

Les auteurs ont pris en compte la mobilité, le réseau routier, la conduite sous l'influence de l'alcool, la vitesse moyenne de circulation, le taux de port de la ceinture de sécurité et les caractéristiques du parc automobile (masse et âge). Les niveaux de risque utilisés étaient ceux publiés dans la littérature accidentologique. Les résultats permettent de constater que les différences de mortalité sur les routes entre les deux pays s'expliquent en presque totalité par quatre facteurs de risque, un seul concerne la nature de l'exposition au risque, les trajets urbains à faible niveau de risque étant plus importants en Grande Bretagne, une faible proportion de décès s'explique par un plus faible taux de port de la ceinture aux places arrière en France. Les deux facteurs expliquant la plus grande part des différences observées sont la conduite sous l'influence de l'alcool et la différence entre les vitesses de circulation :

- les décès attribuables à l'alcool seraient réduits de 20,6% si la distribution des alcoolisations des conducteurs français était identique à celle des conducteurs britanniques,

- les décès attribuables à la vitesse seraient réduits de 33% dans les conditions de circulation observées en Grande Bretagne. Les vitesses moyennes retenues d'après les données observées disponibles étaient respectivement de 127 et 112,6 km/h sur les autoroutes françaises et anglaises, de 89 et 72,4 km/h sur le réseau à chaussées non séparées, et pratiquement identiques (51,5 et 52 km/h) sur le réseau urbain. Pour calculer ces fractions attribuables, la règle empirique d'une diminution de 40% de la mortalité routière sous l'influence d'une diminution de 10% de la vitesse moyenne a été appliquée.

L'ensemble des études disponibles met en évidence la validité de l'estimation des variations du risque routier en utilisant la mesure de la variation de la vitesse moyenne. Le risque étant une fonction exponentielle de la vitesse de circulation, il est cohérent d'observer une diminution des accidents corporels supérieure au carré de la réduction de la vitesse moyenne car ce sont les vitesses les plus élevées qui sont réduites par les mesures réglementaires de la limitation de la vitesse maximale. Les accidents mortels sont encore plus sensibles à la réduction de la vitesse, le risque de décès étant particulièrement élevé pour les vitesses les plus hautes.

### ***La relation entre les modifications de la vitesse maximale autorisée sur un réseau autoroutier et le risque***

Fixer des vitesses maximales ne détermine pas automatiquement la vitesse de circulation des usagers. La relation entre ces deux variables, les premières fixées autoritairement par les responsables de la sécurité routière, les autres par les usagers, dépend en grande partie du pouvoir dissuasif exercé par le système de contrôle et de sanctions. L'analyse des relations entre le changement du niveau des vitesses maximales autorisées et l'accidentalité (ou un indicateur qui en dérive comme la mortalité) doit donc être faite en conservant à l'esprit cette relation. Cependant de très nombreux exemples ont prouvé que la décision de réduire les vitesses maximales autorisées s'accompagnait d'une réduction de la mortalité.

En France l'exemple le plus probant a été donné par les variations successives des limites maximales de vitesse sur les autoroutes à partir du 3 décembre 1973. Avant la limitation de vitesse à 120 km/h le taux de mortalité était de 3,6 tués par cent millions de kilomètres parcourus, il s'est effondré à 1,5 après cette décision, durant la période allant de décembre 1973 à avril 1974. A la suite de démarche des constructeurs automobiles auprès du Président de la république, la vitesse maximale a été portée à 140 km/ le 13 mars 1974. Pendant la période de cette nouvelle limite, ce taux de mortalité est remonté à 2,1 tués. Le débat gouvernemental provoqué par cette évolution démonstrative a permis au délégué interministériel de la sécurité routière de l'époque d'obtenir un abaissement à 130 km/h de la vitesse maximale en octobre 1974 et la mortalité s'est abaissée à nouveau à 1,5. La représentation graphique de la mortalité en fonction du kilométrage parcouru pendant cette période est présentée dans le livre de Cohen et collaborateurs, Limitations de vitesse : les décisions publiques et leurs effets (**pièce n° 11**) et reproduite dans l'annexe 5.

Une autre expérience semblable a été faite aux USA. Lors du premier choc pétrolier de 1973 la vitesse maximale a été abaissée à 55 miles par heure (88,5 km/h) et la réduction de la mortalité attribuée à la réduction de la vitesse a été de 32% sur les autoroutes. Quand la liberté a été donnée aux Etats en décembre 1995 de fixer eux-mêmes la vitesse maximale sur les autoroutes, après la période de niveau uniforme fixé au niveau fédéral, certains Etats ont

augmenté la vitesse maximale autorisée, d'autres pas. L'accroissement de la mortalité observée sur les autoroutes de 24 Etats qui avaient décidé l'accroissement de la vitesse maximale sur un réseau autoroutier suffisamment long pour permettre une étude a été de 15% au cours des trois années suivantes.

Les analyses américaines sur le long cours ont un autre intérêt, elles mettent en évidence l'érosion de l'effet de la modification de la vitesse maximale année après année. Entre 1973 et 1983 la réduction de la vitesse moyenne qui était initialement de 7,4 mph (11,8 km/h) a diminué d'environ 20%. Les distributions des vitesses ont été mesurées avant et après l'abaissement de la vitesse maximale, et il est important de constater que le déplacement des vitesses les plus élevées vers des valeurs plus basses ne supprime pas les excès de vitesse. Quelle que soit la crédibilité d'un système de contrôle et de sanctions, et le système américain est considéré comme un des plus dissuasifs au monde, un abaissement de la vitesse maximale autorisée réduit le risque en décalant la distribution des vitesses vers des valeurs plus faibles mais laisse subsister une fraction importante de véhicules en infraction (environ 38% dans une étude de l'AASHTO de 1974, plus de 20% dépassant la vitesse maximale de plus de 5 mph). Cette notion est fondamentale car elle permet d'affirmer qu'une mesure de sécurité structurelle telle que la limitation de vitesse par construction, qui ne permet pas de dépasser la vitesse maximale autorisée, sera toujours plus efficace qu'une mesure réglementaire tendant à maintenir la vitesse dans des limites définies, mais pouvant être transgressées par la conjonction d'une décision individuelle et d'un véhicule capable de dépasser la vitesse maximale.

De très nombreuses études consacrées à l'influence sur l'insécurité routière des politiques publiques fixant les vitesses maximales autorisées sont disponibles dans la littérature spécialisée. Une synthèse de ces résultats a été faite par des chercheurs de l'INRETS (Limitations de vitesse - les décisions publiques et leurs effets - Simon Cohen et collaborateurs - Editions Hermès 1998).

### ***La relation entre la variation de vitesse lors d'une collision et le risque***

Ces données constituent le quatrième groupe de connaissances sur le lien entre vitesse et risque. Un véhicule circule à une vitesse qui varie en fonction de l'environnement routier, les usagers rouleront plus lentement dans des zones urbaines que sur des voies hors agglomération, les vitesses les plus élevées étant observées sur les voies à chaussées séparées (voies rapides et autoroutes). L'objectif est de tenter de maintenir un niveau de risque relativement constant en fonction de l'environnement routier. Quand des équipes d'accidentologues analysent les déformations d'un véhicule accidenté, ils documentent d'une part le niveau de variation de vitesse qui a pu produire ces déformations (par comparaison avec des exemples de chocs expérimentaux à vitesse contrôlée) et d'autre part les conséquences chez les usagers de la variation de vitesse qui a produit ces déformations. Une réaction de freinage étant habituellement intervenue lorsque le ou les usagers perçoivent le risque de collision, et la vitesse pouvant ne pas être annulée par le choc (persistance d'une vitesse résiduelle après la collision) les variations de vitesse capables de produire les déformations observées sont très nettement plus faibles que les vitesses de circulation et parfois plus élevées que les vitesses de collision. Leur intérêt est cependant considérable pour établir une preuve supplémentaire du lien entre la croissance d'une vitesse et la croissance du risque.

Toutes les études accidentologiques entreprises depuis le début des années 70 ont abouti aux mêmes conclusions. De quelques km/h à environ 60 km/h, les variations de vitesse lors de la collision produisent des lésions qui croissent de façon exponentielle avec cette variation de vitesse. Au-delà de 60 km/h la courbe suit une loi différente et se rapproche de l'horizontale, ce qui signifie que l'on a atteint des niveaux de violence incompatibles avec la conservation de l'intégrité d'un habitacle de voiture. Quand celui-ci est totalement détruit, la chance de survie est très réduite.

Deux graphiques illustrant cette notion sont reproduits dans l'annexe 6. Il faut évidemment éviter de confondre ces variations de vitesse lors des chocs avec des vitesses de circulation, elles sont très inférieures à ces dernières mais il existe une relation statistique dans un environnement donné entre la distribution des vitesses de circulation et la distribution des variations de vitesse lors des collisions observées.

#### **4.5. Synthèse des données permettant d'affirmer l'accroissement du risque d'accident produit par la mise en circulation de véhicules inutilement rapides.**

La cohérence entre les résultats de ces différentes études et les fondements théoriques du risque lié à la vitesse de déplacement dans un environnement donné permet de conclure que :

- vouloir attribuer une proportion unique de décès par accident de la route à un « excès de vitesse » ou à un « défaut de maîtrise du véhicule » du fait d'une vitesse de circulation inadaptée aux conditions de circulation et à l'aptitude du conducteur n'a pas de signification précise. Tous les accidents sont liés à un déplacement d'un ou de plusieurs véhicules qui ont une certaine vitesse. Le problème est de définir le lien statistique entre une des formes sous laquelle nous pouvons documenter la vitesse et le niveau de risque,
- le risque d'accident ou de blessure s'accroît en fonction de la vitesse, et la fonction mathématique qui exprime le mieux la relation entre vitesse et risque d'accident ou de blessure est de type exponentiel dans l'intervalle de valeurs correspondant aux pratiques réelles des usagers,
- les études reposant sur l'évaluation des vitesses de circulation de groupes de véhicules accidentés ou sur le risque en fonction de vitesses moyennes mesurées produisent des résultats comparables. Il est possible de calculer la fraction de tués ou de blessés attribuable à un certain niveau de vitesse en utilisant l'une ou l'autre méthode,
- les conditions d'environnement peuvent influencer sur l'importance du risque, par exemple le type de voie utilisé, ou la nature des protections assurées par le véhicule, notamment dans le cadre de la sécurité secondaire assurant la prévention des blessures une fois l'accident survenu, mais ces variables ne modifient pas le fait que le risque est une fonction exponentielle de la vitesse,
- diminuer la vitesse maximale autorisée par la réglementation va décaler la distribution des vitesses vers des valeurs plus faibles et diminuer la vitesse moyenne, mais une fraction d'usagers continuera de conduire au-delà de la nouvelle vitesse autorisée, même si ces « transgresseurs d'habitude » ont réduit leur vitesse maximale. Ce constat signifie que la seule réglementation associée à un système de contrôle et de sanction est incapable de maîtriser la forme spéciale de délinquance de masse que constitue la délinquance routière,

- la documentation des variations de la vitesse lors de collisions établit des relations de même nature entre la vitesse et le risque que les études utilisant les vitesses de circulation et les vitesses moyennes dans un certain intervalle de vitesses. Au-delà d'un certain niveau de variation de vitesse la courbe prend une allure différente, la survie devenant exceptionnelle.

#### **4.6. Le risque lié aux performances inutilement élevées, en dehors des accidents survenant à plus de 130 km/h.**

Le risque lié à la présence sur le réseau routier de véhicules conçus pour transgresser les limitations de vitesse ne se limite pas à la survenue d'accidents à des vitesses de circulation supérieures à 130 km/h. Le surrisque qui leur est lié est particulièrement important dans un pays comme la France et il convient d'analyser cette particularité de notre pays. Trois types d'arguments sont à prendre en considération pour analyser le risque à des vitesses de circulation inférieures à 130 km/h :

- le surrisque documenté par les assureurs se situe à un niveau qui dépasse très largement la fraction de kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier,
- les véhicules inutilement rapides sont plus fréquemment en situation de grand excès de vitesse dans des zones limitées à des vitesses inférieures à 130 km/h que les véhicules les plus « raisonnables ». Cette situation est produite par l'association usager-véhicule, l'aptitude à la transgression étant le fait des deux éléments du couple,
- le lien entre les performances des véhicules très puissants et leur poids induit un surrisque de blessures ou de décès très important pour les tiers exposés aux collisions avec de tels véhicules. Une voiture de 1500 à 2000 kg, capable de rouler à 200 ou 250 km/h, sera un véhicule anormalement dangereux du fait de sa masse à toutes les vitesses de circulation.

#### ***La France est particulièrement exposée aux risques liés à l'usage de véhicules inutilement rapides.***

L'analyse des résultats des assureurs permet de constater que les véhicules les plus rapides sont proportionnellement impliqués dans un plus grand nombre d'accidents que les véhicules aux performances plus raisonnables. Cette caractéristique persiste si l'on effectue des corrections pour tenir compte du plus grand nombre de kilomètres parcourus chaque année par les véhicules les plus rapides. L'importance du différentiel de risque est si grande qu'elle ne peut s'expliquer par le seul surrisque lié aux grands excès de vitesse sur les autoroutes. Les usagers de véhicules puissants commettent des excès de vitesse dans tous les environnements routiers, et ce comportement est particulièrement dangereux dans un pays comme la France du fait des caractéristiques de notre circulation, liées à des facteurs géographiques.

La densité de population au kilomètre carré dans notre pays est faible. La géographie humaine est caractérisée par un très grand nombre de petites et moyennes agglomérations reliées par un réseau très dense de voies secondaires. Le risque d'accident sur ces voies est particulièrement élevé, 7,24% de la mortalité routière se situe sur les voies autoroutières, 22,8% sur les routes nationales, 52,19% sur le réseau départemental et 17,78% sur les voies communales et les autres voies. 27,5% des tués le sont dans des agglomérations et 72,5% hors agglomération. La relation inverse entre la densité de la population dans un département et la mortalité routière

avait été indiquée dans le livre blanc de sécurité routière de 1989. Le faible niveau de circulation sur un réseau secondaire très développé est un facteur aggravant les difficultés de notre système de contrôle et de sanction, car il est impossible d'avoir sur ces voies un niveau de contrôle comparable à celui qui peut être mis en oeuvre sur les autoroutes et les voies à grande circulation, notamment avec des radars automatiques opérant en continu. Il y a en France 359 597 kilomètres de voies départementales, alors que le réseau autoroutier concédé est de 7718 km et le réseau national de 26 154 km. Deux facteurs de risque se conjuguent, la faible densité de circulation accroît le risque au kilomètre parcouru, l'utilisateur n'ayant pas sa vitesse contrainte par le flux des autres usagers, elle réduit par ailleurs l'efficacité de la dissuasion par des contrôles de vitesse, peu de véhicules étant concernés dans une période de surveillance déterminée.

L'étendue du réseau secondaire inadapté à des vitesses élevées accroît le risque lié à la commercialisation de véhicules puissants et rapides, qui incitent à rouler à des vitesses supérieures au niveau raisonnable sur un tel réseau. L'argument qui consiste à dire que lorsqu'un conducteur fait un excès de vitesse en roulant à 120 km/h sur une route limitée à 90 km/h, il ferait un excès identique avec un véhicule limité par construction à 130 km/h ne correspond pas à notre connaissance de l'interaction entre un instrument et son utilisateur. Il y a dans toutes les activités humaines une relation entre les caractéristiques d'un outil et l'usage qui en est fait. Des voitures de plus en plus silencieuses, dont les suspensions filtrent toutes les irrégularités de la chaussée, capables de rouler sur leur troisième rapport de boîte à la vitesse maximale autorisée sur un réseau secondaire (90 km/h) ont des caractéristiques dangereuses pour l'utilisateur des petites routes françaises.

Il est très difficile d'apporter une preuve statistique du lien entre les caractéristiques de l'outil et son usage et inversement de l'indépendance des comportements humains et des potentialités des outils qu'ils utilisent. Toutes les données disponibles sur la relation entre des individus et les instruments qu'ils emploient plaident pour une interaction entre leurs caractéristiques respectives. L'individu qui achète un couteau à cran d'arrêt exprime une forme de relation avec la violence qui permet de prévoir sa plus grande implication dans des rixes. Il est également vrai que la possession de cette arme influe sur ses caractéristiques comportementales. Le fait que l'acheteur d'un véhicule automobile dirige son choix vers un véhicule « calme » ou très « performant » traduit une attitude qui aura des conséquences sur sa façon de conduire, quel que soit le véhicule qui lui est confié. Inversement, l'usage d'un véhicule très rapide va l'inciter à utiliser toutes ses capacités, notamment d'accélération et de dépassement, quels que soient les niveaux de vitesse atteints.

Plusieurs sondages ont mis en évidence le fait que de nombreux conducteurs estimaient qu'un véhicule puissant et rapide permettait de rouler vite avec un risque plus faible que celui auquel on s'exposait avec un véhicule qui n'était pas conçu pour atteindre des vitesses très élevées. Ce fait a été documenté avec précision dans une étude de Mark Horswill et Martin Coster en 2002 (*The effect of vehicle characteristics on drivers' risk taking-behaviour – Ergonomics* 2002, vol 45, N°2, p.85-104). Il est donc particulièrement important d'établir et de comprendre la signification des liens entre ces faits de comportement et les caractéristiques des véhicules pour prouver que la justification d'une limitation de la vitesse des véhicules à la construction dépasse l'enjeu des accidents survenant à plus de 130 km/h.

### ***La documentation du surrisque lié aux caractéristiques des véhicules par les assureurs.***

Les organismes d'assurance produisent annuellement des bilans statistiques décrivant en termes financiers les dommages induits par les accidents de la circulation. Ces résultats sont particulièrement intéressants pour analyser le risque lié aux véhicules dans des périodes où la diversité des vitesses était plus grande qu'aujourd'hui, notamment pendant la période 1970-1990, ce qui permettait de mettre en évidence la très faible accidentalité des véhicules les plus lents comparativement aux plus rapides. En outre les assureurs individualisaient dans le passé le dommage corporel produit chez des tiers qui étaient extérieurs aux véhicules assurés. S'il est possible d'envisager le risque auquel on s'expose en circulant à une vitesse élevée comme une forme de choix librement consenti, même si cette attitude est critiquable quand c'est la société qui assure en pratique les conséquences économiques d'un accident, il est à l'opposé inacceptable de faire courir des risques évitables aux autres usagers de la route par l'usage des performances d'un véhicule inutilement rapide. Cette situation est une atteinte à leur liberté de vivre et de circuler sans courir un risque anormalement élevé d'être blessés, handicapés ou tués. Il est important dans une telle optique de documenter avec précision cette notion de dommage corporel provoqué chez des tiers extérieurs en fonction du type de véhicule utilisé. Nous verrons que ces données ne sont plus disponibles pour la période récente, le développement de l'assurance des tiers transportés associant dans les bilans les montants des dommages subis par deux groupes de tiers très différents, ceux qui sont dans le véhicule assuré et ceux qui lui sont extérieurs. Confondre ces deux types de dommages dans un résultat global supprime la possibilité d'identifier la situation de ceux qui subissent les conséquences de l'accident en fonction du type de véhicule impliqué.

Les tableaux reproduits ci-dessous sont publiés dans les recueils de données statistiques de l'assurance automobile en France (association générale des sociétés d'assurances contre les accidents). Cette publication (**pièce n° 10**) était bisannuelle dans la période 1970-1990, elle indique notamment les valeurs concernant les dommages corporels provoqués chez des tiers. Il ne s'agit pas des données exhaustives mais d'un échantillon obtenu par sondage auprès des sociétés d'assurance, disponible un ou deux ans après l'année de référence. Nous indiquons dans les tableaux suivants l'année de référence et (entre parenthèses) l'année de l'édition. Deux indices publiés par les assureurs sont utilisés dans ces tableaux. L'indice de fréquence (IF) qui est exprimé pour chaque groupe de véhicules (ou réunion de groupes) avec comme référence la base 100 pour l'ensemble des véhicules. Il s'agit d'un indice de " fréquence des sinistres avec suite, véhicules de 1<sup>ère</sup> catégorie, responsabilité civile ", la colonne retenue est celle des " sinistres corporels avec suite ". Le second est un indice de coût moyen (ICM) établi pour les mêmes groupes ou ensemble de groupes. Il est désigné dans les documents des assurances comme un indice de " coût moyen des sinistres avec suite, véhicules de 1<sup>ère</sup> catégorie, responsabilité civile et dommages ", la colonne retenue est celle intitulée " responsabilité civile " qui comporte une subdivision " dont sinistres corporels ". La base 100 est un indice de coût moyen pour l'ensemble des véhicules assurés. Les caractéristiques des risques liés aux véhicules évoluant (création de véhicules plus puissants, vieillissement des véhicules des groupes les plus faibles qui ne sont plus produits), les assureurs constituent de nouveaux groupes et adaptent les regroupements effectués suivant les éditions. Curieusement les assureurs qui publiaient ces indices n'ont jamais effectué la multiplication de l'indice de fréquence par l'indice de coût moyen pour obtenir un indice de coût global par groupe de véhicules. C'est ce produit qui est indiqué dans la colonne " indice de coût total ". Il a été divisé par cent pour obtenir un indice moyen de 100 pour l'ensemble des véhicules, comme cela était fait pour les deux autres indices. La dernière colonne intitulée " risque relatif " divise chaque indice de coût total par celui du groupe le plus faible (groupe 2 pour les

résultats de 1971) afin de disposer d'un élément de comparaison entre les groupes. Par exemple pour le groupe 12, les coûts totaux moyens payés par assuré dans le cadre des dommages corporels au titre de la responsabilité civile étaient 7 fois plus élevés que pour le groupe 2.

L'utilisation de données relativement anciennes a deux justifications. La première est liée au fait que les performances des véhicules se sont régulièrement accrues et la période 1970-1980 était caractérisée par une très grande étendue de la gamme de puissance et donc de vitesse des véhicules commercialisés. Depuis, le déplacement de la production vers un ensemble de véhicules aux performances excessives réduit l'ampleur des risques relatifs. Cette évolution avait été notée dans le Livre blanc sur la sécurité routière de 1989 qui avait publié le tableau suivant produit par Renault. Il exprime la proportion de véhicules neufs atteignant un certain niveau de vitesse maximale.

Année	90 à 110 km/h	110 à 130 km/h	130 à 150 km/h	Plus de 150 km/h
1967	28%	29%	33%	10%
1972	13%	19%	47%	21%
1980		18%	32%	50%
1987		4%	23%	73%

L'actualisation du tableau en 2000 mettait en évidence un fait important, la disparition des véhicules neufs dans les tranches correspondant aux vitesses maximales les plus basses. Parmi les 223 combinaisons de modèles et de motorisations offertes lors du salon mondial de l'automobile, il n'y avait plus de modèle de voiture à essence chez les trois grands constructeurs français qui ne puisse atteindre 150 Km/h, à l'exception de cinq véhicules très orientés vers le "transport léger" que la motorisation la plus basse propulse cependant à plus de 140 km/h (3 Kangoo, 1 Partner et 1 Berlingo) , 55 modèles peuvent dépasser 200 Km/h. Cette évolution explique la diminution progressive des risques relatifs mesurés en comparant les dommages provoqués par les véhicules les plus lents et ceux provoqués par les véhicules les plus rapides. L'excès dans ce domaine devient la règle, pratiquement tous les utilisateurs sont maintenant dotés de véhicules inutilement puissants. Il est donc particulièrement important d'étudier les données concernant des périodes où les deux types de véhicules coexistaient sur les routes pour avoir une idée précise du niveau de risque relatif qui leur est lié. Pour utiliser les indicateurs les plus pertinents, il est nécessaire de prendre en compte un ensemble de faits documentés par les chercheurs spécialisés dans ce domaine.

La seconde justification est l'impossibilité d'actualiser ces valeurs pour la période récente. Les assureurs ont développé des polices incluant l'assurance des personnes transportées et leurs statistiques n'isolent pas le dommage provoqué à des personnes transportées de celui concernant des tiers extérieurs. Un véhicule lourd et puissant (les deux caractéristiques sont très liées) peut infliger des dommages importants à des tiers extérieurs du fait de sa masse et se révéler protecteur pour ses occupants du fait de cette masse élevée. La confusion entre les différents types de tiers ayant subi des dommages ne permet plus un usage pertinent de ces données pour la période actuelle. Une description plus complète de ces résultats est disponible dans l'annexe 7.

Valeurs pour le sondage de 1971 (publication 1972) concernant les accidents ayant produit des dommages corporels chez des tiers :

Groupe = groupe de tarification des assureurs,

Fréquence = indice de fréquence des accidents avec dommages corporels chez des tiers pour chaque groupe,

Coût moyen = indice de coût moyen des dommages corporels produits chez des tiers par les véhicules de ce groupe,

Coût total = Indice du coût total de ces dommages corporels,

Risque relatif = risque relatif par rapport au groupe qui a le plus faible indice

Groupe	Fréquence	Coût moyen	Coût total	Risque relatif
2	58	68	39	1
4	58	67	39	1
5	89	89	79	2
6	79			
7	84	87	73	1,9
8	116	92	107	2,7
9	105	119	125	3
10	121	108	131	3,4
11	126	118	149	3,8
12	179	152	272	7

Valeurs pour la période pendant laquelle la publication regroupait les groupes 1 à 4 (à noter que les indices de coût moyen publiés en 84 ne correspondent pas à la même année que les indices de fréquence publiés cette année là. La valeur entre parenthèses correspond à l'année de la publication des données.

Groupes	IF 75 (76)	ICM 75 (76)	IF 82 (84)	ICM 81 (84)	IF 84 (86)	ICM 84 (86)
1 à 4	60	57	47	57	33	27
5 et 6	80	57	60	80	58	64
7	87	86	80	87	100	80
8	107	96	120	83	100	67
9	113	79	100	101	100	108
10	113	123	100	106	100	114
11	133	93	133	114	133	104
12	147	140	125	111	125	118
13 et plus	187	177	125	130	125	118

Le calcul d'un indice de dommages corporels payés par les assureurs au titre de la responsabilité civile des assurés produit les valeurs suivantes :

Groupes	ICG 75	RR 75	ICG 82	RR 82	ICG 84	RR 84
1 à 4	34	1	27	1	9	1
5 et 6	46	1,4	48	1,8	37	4,1
7	75	2,2	70	2,6	80	8,9
8	103	3	100	3,7	67	7,4
9	89	2,6	100	3,7	108	12
10	139	4,1	106	3,9	114	12,7
11	124	3,6	152	5,6	127	14,1
12	206	6,1	139	5,1	147	16,3
13 et plus	331	9,7	162	6	162	18

Il est exceptionnel d'observer une telle amplitude de dommages dans la gestion des risques pour la santé de l'homme. Un risque relatif de 18 représente 1800% d'accroissement des

dommages provoqués chez des tiers pour les véhicules qui produisent le plus de dommages par rapport à ceux qui en produisent le moins.

Les assureurs viennent de modifier les règles déterminant l'appartenance d'un véhicule à un groupe de tarification. Cette actualisation ne transforme pas en profondeur les critères utilisés pour déterminer cette classification, il s'agit simplement d'une adaptation produite à partir des résultats observés et destinée à faire concorder le plus étroitement possible le risque et les primes payés par les assurés. Si le facteur humain était le seul à intervenir sur le risque dans la détermination des dommages provoqués chez des tiers, la procédure de classement tiendrait compte uniquement des variables humaines (ancienneté de permis, sexe, âge, bonus-malus etc.). Il n'en est rien, les assureurs tiennent compte d'abord des caractéristiques du véhicule assuré.

Le classement dans un groupe est obtenu par l'application de la formule suivante :

$$\text{valeur du groupe} = 20 + ((a \times \text{Préelle}/\text{Mvide} + \text{Moccupants}) + (b \times \text{Vmax} - \text{Vréf}) + (c \times \text{PTAC})) \times (1 + d \times \text{Nconception})$$

a,b,c,d sont des coefficients de pondération pour les différents facteurs pris en compte : a = 27,88 b = 0,0769 c = 0,00283 d = 0,020

P réelle = puissance réelle du véhicule en chevaux DIN

Mvide = masse à vide du véhicule tous pleins faits, en kilogrammes

Moccupants = évaluation de la masse de deux occupants et de leurs bagages à 200 kilogrammes

Vmax = vitesse maximale du véhicule en Km/h

Vréf = vitesse de référence fixée à 130 km/h

PTAC = poids total autorisé en charge en kilogrammes

Nconception = note de conception attribuée au véhicule qui varie entre 0 et -2 pour un véhicule considéré comme excellent de ce point de vue (cet élément intervient peu sur le classement compte tenu de la faible valeur donnée au coefficient d, cette note de conception tient compte des facteurs améliorant la sécurité active ou passive du véhicule)

Cette formule identifie parfaitement les facteurs de risque quantifiés par les accidentologues. La convergence des deux formes d'abord de l'accident, par les coûts induits et par les dommages humains évalués en termes de blessés légers ou graves et de tués, n'est pas surprenante, les assureurs ont été les premiers utilisateurs des méthodes statistiques de l'épidémiologie. Pour prévoir des coûts et ajuster des primes ils observent les situations réelles et ils construisent des modèles empiriques. La formule précitée est un modèle mathématique du risque routier lié au véhicule.

Il est important de constater que l'usage des trois facteurs de risque utilisés est d'une grande simplicité :

- le premier élément de la formule caractérise le rapport Puissance/Poids c'est à dire le nombre de chevaux qui seront utilisés pour mobiliser un véhicule de 900, 1200 ou

2000 kilogrammes. Plus il y aura de puissance par unité de poids, plus le véhicule pourra accélérer et avoir une vitesse maximale élevée,

- le second élément semble redondant avec le premier puisqu'il se fonde sur la vitesse maximale exprimée sous la forme d'une différence par rapport à la vitesse la plus élevée autorisée sur nos routes. Son utilité justifiait cependant son usage car il est clair qu'un véhicule peut avoir des caractéristiques de pénétration dans l'air qui vont modifier sa vitesse maximale pour un rapport Masse/Puissance identique. L'excès de vitesse maximale potentielle par rapport au maximum autorisé est une notion qui se rapproche étroitement de notre démarche. Plus on peut dépasser les vitesses maximales autorisées, plus on engendrera de risque, donc de dépenses pour les assureurs,
- le troisième élément a également une relation avec les deux autres facteurs de risque, tout en ayant son rôle propre qui justifie sa prise en compte. Nous avons cité plusieurs études mettant en évidence le rôle très important de la masse des véhicules dans le risque routier et le lien statistique très fort qui unit la masse, la puissance et la vitesse maximale. Accroître la vitesse maximale augmente le risque d'être impliqué dans un accident, accroître la masse augmente les dommages produits par l'accident. Quand on associe vitesse élevée et masse élevée, on obtient le risque maximal, le véhicule devient incompatible avec la survie des occupants des véhicules heurtés de faible masse.

Les compagnies d'assurances vont utiliser cette formule, combinée à des facteurs de risque humains tels que le bonus-malus et l'ancienneté du permis pour établir leur tarification que nous considérons comme représentative du risque réel (cela n'a pas toujours été le cas, il y a une vingtaine d'années, le rapport entre la prime d'assurances et les dépenses liées aux accidents n'était pas identique dans tous les groupes, les propriétaires des véhicules des groupes élevés payaient des primes proportionnellement un peu moins élevées que ceux des véhicules les moins dangereux).

Les derniers résultats des compagnies d'assurances prouvent le bien fondé de l'usage de cette formule de tarification et la persistance d'un effet très important des caractéristiques liées au véhicule sur le risque accidentel. Ce constat s'oppose à l'argumentation des adversaires de la limitation de la vitesse à la construction, fondée sur le fait que la très grande majorité des accidents surviennent à des vitesses inférieures à 130 km/h et pourraient de toutes façons être provoqués par des véhicules limités par construction à cette vitesse maximale. Dans un système associant un outil et un utilisateur, l'interaction entre les deux facteurs est une réalité constatée par tous les ergonomistes dans tous les domaines. Si le véhicule n'intervenait pas dans les excès de vitesse à moins de 130 km/h, les assureurs n'auraient pas besoin d'utiliser leur formule pour évaluer le risque et fixer la tarification. Ils pourraient se contenter de tenir compte de l'ancienneté du permis et du bonus-malus pour les conducteurs ayant plusieurs années d'expérience de la conduite (le risque lié à l'inexpérience devient négligeable après environ cinq années de conduite). Nous pouvons dire que l'amplitude élevée du risque relatif entre les différents groupes de véhicules circulant il y a une trentaine d'années traduisait la diversité du parc mis en service et la coexistence de véhicules lents et légers avec des véhicules plus rapides et plus lourds. Actuellement l'amplitude des variations du risque s'est réduite parce que la vitesse maximale des véhicules s'est élevée, il est facile de constater que pratiquement tous les véhicules légers dépassent 150 km/h. Dans le même temps il y a toujours un ensemble de conducteurs aux attitudes très diverses face au risque routier, mais

dont une grande partie surestime ses capacités de conduite (environ deux conducteurs sur trois estiment conduire mieux que la moyenne !). Si le risque relatif de cet ensemble de conducteurs varie avec l'évolution du parc automobile, et si les assureurs continuent à fonder principalement l'évaluation du risque sur des caractéristiques liées au véhicule, c'est bien parce que ce dernier est un facteur causal dans la survenue du risque. Il serait aventureux d'imaginer que l'aptitude d'un conducteur donné à provoquer des accidents détermine totalement sa motivation d'achat d'un modèle donné de véhicule (avec ses risques calculés par la formule des assureurs) et que le résultat de cette formule peut être confondu avec un indicateur de comportement !

Ces données constituent un argument décisif pour affirmer que les caractéristiques des véhicules utilisés jouent un rôle majeur dans la survenue des accidents dans toutes les configurations de voies et de limites de vitesse. Quand on dispose d'un instrument inadapté au respect des règles et qui incite en permanence à leur transgression par ses « qualités » (réduction des bruits aérodynamiques, accélérations, vitesse maximale élevée), ces caractéristiques favorisent l'accroissement du risque.

***Les infractions aux règles concernant la limitation de vitesse sont plus fréquemment commises par les véhicules les plus rapides***

L'un des membres de notre association développe une étude en collaboration avec des unités de police et de gendarmerie, pour documenter la fréquence relative avec laquelle un véhicule possédant des caractéristiques de vitesse et de puissance connues se trouve en grand excès de vitesse sur des voies non autoroutières. L'hypothèse de travail est que si le risque documenté par les assureurs est à un niveau aussi élevé pour les véhicules inutilement rapides, il doit être possible de vérifier que leurs vitesses de circulation sont plus élevées dans toutes les conditions de limitations de vitesse.

La procédure suivie consiste à exploiter les résultats de contrôles de vitesse sans interception effectués par des policiers et des gendarmes, les radars étant placés dans des véhicules banalisés. L'adresse du propriétaire est recherchée sur le fichier national des immatriculations pour établir la procédure, il est alors possible de saisir également le « type » du véhicule qui est actuellement défini par une chaîne de 12 caractères permettant d'avoir accès à une base de données comportant notamment la vitesse maximale et la puissance maximale du véhicule.

La difficulté est de disposer d'une évaluation de la représentation de la circulation d'un type donné de véhicules. La méthode la plus simple consisterait à exploiter les données réunies par l'Association auxiliaire de l'automobile (AAA), créée par les constructeurs pour collecter l'ensemble des données non nominatives des certificats d'immatriculation. Il serait alors possible de comparer le nombre de véhicules mis en circulation en France dans des classes définies de puissance et de vitesse aux véhicules constatés en infraction dans les mêmes classes. Une correction sur le kilométrage pourrait être faite en utilisant des données disponibles sur le lien entre classes de véhicules et kilométrage moyen parcouru. A ce jour le responsable de l'AAA n'a pas souhaité communiquer ces données pour une telle recherche.

Une exploitation limitée des données disponibles a été faite en réalisant des comptages de véhicules de certaines marques produisant principalement des véhicules rapides dans les zones où les contrôles étaient réalisés (Audi, Mercedes, BMW). L'évaluation de l'exposition au risque était facilitée par la réalisation d'un comptage de la fraction des véhicules de ces

marques passant devant le radar effectuant le contrôle. Dans un exemple de cette étude où le radar était réglé sur 105 km/h dans une zone limitée à 70, 328 excès de vitesse de plus de 35 km/h ont été constatés. 43 véhicules contrôlés en excès de vitesse étaient des trois marques précitées soit 13,1%, dans le même temps la fraction de véhicules de ces marques dans le flux de circulation était seulement de 7,9%.

Il est important de noter que des études de ce type n'ont jamais été entreprises dans le passé, comme si le comportement infractionniste devait être analysé indépendamment de l'outil indispensable pour commettre l'infraction. Cette négligence dans la documentation des risques liés aux véhicules inutilement rapides est également observable dans le domaine des statistiques d'accidents. Nous avons signalé que les données produites par les assurances étaient maintenant insuffisantes pour documenter le risque de dommages corporels infligés à des tiers extérieurs aux véhicules impliqués. L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) devrait pouvoir produire ces statistiques à partir des bordereaux d'analyse des accidents corporels (BAAC), cependant aucune donnée relative aux différents types de véhicules légers n'est disponible dans les bilans annuels de l'insécurité routière publiés par l'ONISR. Deux explications permettent de comprendre cet état de fait, le désintérêt des pouvoirs publics pour le lien entre les caractéristiques des véhicules et la survenue des accidents a provoqué progressivement une régression de la qualité des données recueillies dans le BAAC par les unités de police et de gendarmerie. Une donnée non exploitée et non validée ne peut maintenir un niveau de qualité suffisant, et cette situation a été aggravée à partir de 1995 quand le nombre de caractères nécessaires pour coder le CNIT est passé de 8 à 12. Malgré les demandes répétées des chercheurs qui souhaitaient exploiter ces données, les bordereaux de saisie, puis les logiciels de saisie lors de l'informatisation du processus, n'ont pas été mis à jour et depuis cette période le champ permettant de saisir cette caractérisation du véhicule est inexploitable. La situation est en cours d'évolution, les logiciels ont été actualisés à partir de janvier 2004, mais il ne semble pas que le contrôle de qualité ait été mis en place et les dernières données disponibles ne permettent toujours pas l'analyse exhaustive du risque d'accident lié au véhicule. Cette situation rappelle celle qui a prévalu longtemps dans le domaine du risque lié à l'amiante, où l'Etat ne s'est pas donné les moyens de mieux connaître les différentes composantes du risque. Il est impossible de maîtriser correctement un risque quand on ne se dote pas des moyens de le documenter. La gestion sur 8 caractères d'une donnée statistique qui en comporte 12, pendant 9 années, est un exemple caricatural des insuffisances de l'Etat dans ce domaine. Malgré les carences du travail de l'Etat dans la documentation du risque lié au véhicule, nous pouvons affirmer en utilisant les données des assureurs que le surrisque lié à la puissance et à la vitesse inutile est observé sur l'ensemble du réseau routier.

***Le lien entre la masse des véhicules et leur puissance joue un rôle majeur dans le surrisque induit par la mise en circulation de véhicules inutilement rapides.***

Deux facteurs de risque pour les usagers extérieurs à un véhicule heurtant doivent être distingués : la vitesse de ce véhicule et sa masse. Schématiquement la vitesse de circulation va avoir un rôle prépondérant dans la production de l'accident (vitesse de circulation excessive dans le contexte routier de l'accident) et les dommages corporels produits chez l'utilisateur heurté dépendront de la vitesse de collision et de la masse du véhicule heurtant. Cette masse intervient de plusieurs façons. Lors d'un choc contre un autre véhicule, la variation de vitesse subie par le véhicule heurté va dépendre directement du rapport entre les masses des deux véhicules, elle dépend également bien entendu de la vitesse et de la direction de déplacement

des véhicules. Un véhicule léger heurté frontalement ou par l'arrière par un véhicule plus lourd subira une variation de vitesse plus importante que ce dernier et les dommages de ses occupants seront plus graves, les accélérations subies étant elles mêmes plus sévères. Il existe un lien statistique entre la masse des véhicules et leur puissance ou leur vitesse maximale et une étude accidentologique qui prend en compte la seule masse pour évaluer le risque de provoquer des blessures chez des tiers heurtés, va faire apparaître un lien entre cette masse et le risque. Dans cette situation la vitesse excessive peut être le facteur prédominant dans la survenue de l'accident et la gravité des conséquences sera principalement déterminée par la masse, elle-même croissante pour satisfaire les conditions de réalisation d'un véhicule très rapide et puissant.

L'étude de l'évolution du lien entre la masse et la vitesse des véhicules au cours des trente dernières années permet de constater la dérive progressive du parc vers des véhicules de plus en plus "agressifs", car ils sont devenus plus lourds en même temps qu'ils devenaient plus rapides. Il ne faut pas croire que cette évolution dangereuse ne concerne qu'une petite minorité de véhicules. Une 405 Peugeot produite il y a dix ans était un véhicule spacieux dont le poids variait entre 1000 et 1100 kilos suivant les modèles. Dix ans plus tard, une 307 pèse près de 200 kilos de plus et va plus vite, alors que son habitacle a un volume plus faible. L'exemple de l'Audi A4 V6 TDI est particulièrement intéressant de ce point de vue (voir Auto Plus n° 649 du 13 février 2001). Doté d'un V6 de 180 chevaux, ce véhicule pèse 200 kg de plus que le modèle précédant, atteignant 1650 kg ! La puissance a augmenté de 30 chevaux.

Une telle évolution est liée à un ensemble de motifs parmi lesquels l'amélioration de l'insonorisation n'est pas négligeable et surtout l'accroissement de la raideur des caisses qui reçoivent de nouvelles adjonctions de renforcements destinés à protéger aussi bien en cas de choc frontal qu'en cas de choc latéral. Il faut analyser cette évolution en prenant en compte le développement de nouvelles techniques de protection (sacs gonflables, prétenseurs de ceinture) qui permettent d'améliorer les résultats des tests de sécurité avec des voitures plus raides, dont les habitacles sont plus résistants aux déformations et aux intrusions.

Il faut comprendre que ces "améliorations" ne sont possibles qu'au prix d'une accentuation de l'agressivité de ces véhicules pour les usagers extérieurs impliqués dans un accident. Un cercle vicieux s'instaure dans lequel la vitesse inutile joue un rôle moteur. Pour pouvoir vendre une voiture roulant à 250 km/h, il faut qu'elle soit conçue pour assurer la tenue de route et le confort à cette vitesse et qu'elle puisse garantir une certaine protection de ses occupants à des vitesses de collision supérieures à celles observées avec des véhicules moins performants, et pour cela il faut augmenter sa rigidité et son poids. Et pour pouvoir mieux résister à des chocs contre de telles voitures, les autres voitures doivent aussi augmenter leur rigidité et leur poids, engendrant une dérive sans fin vers un parc automobile de plus en plus agressif.

Au lieu de faire évoluer le parc de voitures vers une homogénéisation des poids, des raideurs et de l'agressivité, nous assistons à une aggravation des différences, et cette dérive n'est possible que du fait de l'incapacité des pouvoirs publics de l'Union Européenne à assurer la sécurité pour tous en optimisant la compatibilité entre les différents véhicules du parc automobile. La dérive actuelle des véhicules lourds, raides, rapides et puissants, accentue la différence entre les mieux protégés et les moins protégés. L'évaluation de ce facteur doit tenir compte du fait que l'âge moyen du parc actuel est de 7 ans et que de nombreux véhicules de plus de 15 ans circulent encore.

Les publications accidentologiques décrivant ces relations entre le poids ou une combinaison du poids et de la puissance avec le risque ne sont pas nombreuses. Les plus récentes parmi les publications françaises sont les suivantes :

- Agressivité des véhicules et protection de leurs occupants - Hélène Fontaine et Yves Gourlet
- Recherche Transports Sécurité n° 36 décembre 1992. Cette étude distingue parfaitement la mortalité externe et la mortalité interne en fonction du poids et de la puissance. Sa limite est liée à la relative ancienneté de la période concernée et de la limite supérieure fixée pour la classe de poids (1000 kg), nous avons maintenant besoin d'études distinguant la tranche 1000-1200 kg, 1200-1400 et plus de 1400 kg.
- Sécurité des véhicules et de leurs conducteurs - Rapport INRETS n°175 - Hélène Fontaine et Yves Gourlet - Février 1994.
- L'agressivité des véhicules dans les accidents - Journée spécialisée de l'INRETS du 20 mars 1997.
- Influence of car weights on driver injury severity and fatalities in head-on collision - Jean-Yves Foret-Bruno et collaborateurs - ESV 1996 - Cette étude fondée sur l'analyse de 41668 collisions fronto-frontales survenues en France et connues par le fichier informatisé des accidents corporels est particulièrement intéressante par l'individualisation des véhicules de plus de 1200 kg. La phrase suivante : "La mortalité pour le conducteur dans la voiture la plus légère (moins de 850 kg) en collision fronto-frontale contre une voiture de la classe de masse la plus élevée (supérieure à 1200 kg) est 7 fois plus grande que celle du conducteur adverse." met bien en évidence la parfaite connaissance de ce type de risque qui n'a provoqué aucune réaction des décideurs. Rappelons que l'habitabilité d'un véhicule n'est pas concernée, et que l'on sait faire des grandes voitures d'un poids proche d'une tonne.
- Estimating relative driver fatality and injury risk according to some characteristics of cars using matched-pair multivariate analysis – Jean-Louis Martin et collaborateurs (INRETS-UCBL UMRETTE) conférence ESV 2003 – paper N°364. Très proche méthodologiquement de l'étude de Jean-Yves Forêt-Bruno de 1996, cette étude précise que le risque de blessure est six fois plus faible pour le conducteur d'un véhicule de plus de 1200 kg lors d'une collision avec un véhicule de moins de 800 kg.

La logique qui a prévalu pour faire établir des limitations de vitesse à la construction des poids lourds, compte tenu de la gravité des dommages produits chez les occupants de voitures légères lors de collisions, semble totalement abandonnée dans la gestion de la masse des véhicules de tourisme. Nous laissons mettre en circulation des véhicules dits « légers » avec des poids élevés qui vont les rendre particulièrement agressifs et dangereux. La notion de compatibilité, des formes, des structures et des masses est une notion clé pour avoir un parc de véhicules protecteurs pour l'ensemble de la population qui les utilise. La dérive progressive des masses et des vitesses observées actuellement est la négation de cette logique. Les véhicules devraient être limités en vitesse maximale à la construction en fonction de leur poids, comme le sont les poids lourds.

#### **4.7. Peut-on évaluer le nombre de morts par accident de la route qui seraient évitées par une limitation à 130 km/h par construction de la vitesse maximale des véhicules légers ?**

Nous devons distinguer l'évaluation des vies épargnées par une action directe sur les accidents produits à une vitesse élevée, dépassant 130 km/h, de celles qui seront épargnées par la réduction de l'accidentalité à des vitesses de circulation inférieures à cette valeur.

*La réduction des tués dans des accidents impliquant des véhicules circulant à plus de 130km/h par une décision de limitation par construction à 130 km/h de la vitesse des véhicules.*

Son ordre de grandeur peut être évalué à un minimum d'une centaine de décès pour les seules autoroutes et routes nationales, en utilisant les données de la littérature scientifique et les statistiques françaises concernant la distribution des vitesses sur les différents types de voies. Le plafonnement à 130 de la vitesse maximale sur les autoroutes de liaison diminuerait la vitesse moyenne de 5 km/h (passage de 123,5 à 118,5 km/h). L'application de la règle empirique constatant une diminution de la mortalité dans le rapport des vitesses moyennes élevé à la puissance quatre, permet d'évaluer la réduction de la mortalité qui serait obtenue à 18%.

En utilisant les données de l'ONISR sur la distribution des vitesses sur les autoroutes de dégagement et sur les routes nationales à deux fois deux voies, l'application de la même méthode produit une évaluation de la réduction de la mortalité de 5% sur le premier type de voies et de 3% sur les secondes.

Nous n'avons pas fait d'estimation pour les autres types de voies – sur lesquelles se produisent la grande majorité des accidents mortels – car nous ne disposons pas d'études épidémiologiques utilisables pour estimer le surrisque. Les 1,1% de conducteurs qui circulent à plus de 130 km/h sur des voies départementales à grande circulation limitées à 90 km/h se situent dans la partie la plus haute de la courbe exponentielle du risque en fonction de la vitesse de circulation. Leur surreprésentation dans les accidents graves sera bien entendu très supérieure à cette proportion de 1,1% qui représente leur participation aux kilomètres parcourus sur ces voies particulièrement dangereuses.

Rappelons la mortalité sur les différents types de voies :

Année	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales	Routes départementales	Voies communales
2002	328	165	1790	3738	1221
2003	275	140	1306	2991	1019

## ***La réduction des tués dans des accidents impliquant des véhicules circulant à moins de 130 km/h***

Il s'agit de l'enjeu le plus important de la mesure, l'ordre de grandeur de la réduction de la mortalité envisageable n'étant plus la centaine mais le millier de décès.

L'évaluation précise est rendue difficile par la présence de facteurs de confusion associés à la vitesse élevée des véhicules les plus puissants. Nous avons indiqué qu'il est notamment difficile de dissocier :

- la propension à faire des excès de vitesse dans tous les contextes de circulation par une proportion importante d'usagers acheteurs de véhicules puissants (la motivation d'achat d'un véhicule dangereusement rapide est déterminée en partie par l'intention d'utiliser ses performances),
- la facilitation des vitesses excessives dans tous les contextes de circulation par la disponibilité des performances dangereuses.

Nous avons analysé ci-dessus les résultats produits par les compagnies d'assurances. Ces dernières n'établissent pas le risque de dommage produit chez des tiers pour fixer le montant des primes d'assurances, elles utilisent une formule tenant compte de la vitesse maximale du véhicule, de sa puissance et de sa masse.

Nous avons également développé l'importance d'un autre argument qui exclut la possibilité d'affecter le risque à l'utilisateur en niant totalement l'influence du véhicule lorsque la vitesse de circulation est inférieure à 130 km/h, c'est l'influence de la masse sur le risque et son lien statistique avec la masse et la vitesse maximale. Si les pouvoirs publics français, puis européens, ont fixé une limitation de la vitesse des poids lourds à la construction, c'est bien parce que les données de la mécanique des chocs permettaient de conclure que lors de collisions avec des véhicules légers, les occupants de ces derniers subissaient des accélérations plus importantes, et des lésions provoquées directement par la déformation des habitacles de leurs véhicules. La situation est identique quand nous sommes confrontés à un accroissement régulier de la masse des véhicules les plus rapides. Une logique élémentaire exigerait que les vitesses maximales des véhicules les plus lourds soient plus réduites que celles des véhicules légers, pour diminuer leur agressivité en cas de collision avec ces derniers, hors c'est l'inverse qui est observé. La limitation de la vitesse à la construction est une condition pour bloquer l'escalade des poids observée actuellement. Faire des moteurs plus lourds pour avoir plus de puissance, augmenter le poids des coques pour avoir plus de rigidité et de stabilité à grande vitesse, sont des facteurs d'accroissement du risque qui justifieraient à eux seuls la limitation de la vitesse maximale à la construction. Il faut interdire les véhicules inutilement rapides pour provoquer la décroissance des masses, une masse élevée étant en elle-même un facteur de risque majeur.

Actuellement les assureurs communiquent des résultats pour l'année 2001 qui mettent en évidence un risque relatif de 2,25 entre les véhicules des groupes inférieurs à 9 par rapport au groupes 14 et + . Ces valeurs sont obtenues en tenant compte de la fréquence des accidents corporels et de leur coût moyen. Pour mettre en évidence avec précision le risque pour les tiers extérieurs aux véhicules (non documentés par les assureurs) il faudrait que l'observatoire national interministériel de sécurité routière gère le risque en fonction des types de véhicules. Nous avons vu qu'il est actuellement incapable de le faire, le type de véhicules indiqué sur les cartes grises n'étant pas correctement saisi sur les bordereaux d'analyse des accidents

corporels et n'étant pas exploité. Les valeurs obtenues seraient très supérieures à ce risque relatif de 2,25 entre les dommages provoqués dans les sinistres avec blessures par les véhicules les plus « raisonnables » et les plus « excessifs ».

Prendre en considération ces faits, en tirer les conséquences pour avoir des véhicules moins rapides et compatibles en poids, permettrait de supprimer une proportion élevée des 3509 tués dans des véhicules légers (valeurs 2003). Nous sommes incapables de dire avec précision si 500 ou 1500 vies seraient épargnées mais les connaissances disponibles font retenir un tel ordre de grandeur.

## 5. Positions face au risque induit par les véhicules inutilement rapides.

Il serait difficile pour une association comme l'APIVIR d'entreprendre une action telle que celle que nous conduisons sans avoir le soutien très large d'un ensemble d'intervenants dans le domaine de la sécurité routière, et plus largement dans la population. Un recours peut avoir une logique juridique incontestable, mais déconnectée de la réalité acceptée et acceptable, du fait d'un ensemble d'avantages lié à l'état de fait existant. Ce n'est pas la situation de notre démarche dont nous pouvons affirmer qu'elle réclame une décision :

- qui a été recommandée par plusieurs groupes d'experts,
- qui est acceptée par les décideurs politiques qui en ont fait un élément annoncé de leur politique,
- qui a le soutien d'un grand nombre de structures associatives concernées par le problème,
- qui est reconnue comme efficace dans plusieurs sondages représentatifs de la population.

### 5.1. La position des experts.

La première proposition précise de limitation de la vitesse des véhicules dits légers à la construction a été faite dans le Livre Blanc sur la sécurité routière publié par la Documentation française en 1989. Elle a été formulée de la façon suivante (**pièce n° 12**):

*« La deuxième consisterait à limiter par construction la vitesse des véhicules légers.*

*En effet, comment ne pas être frappé par une contradiction majeure et qui ne cesse de s'accroître :*

*- d'une part, il existe une véritable volonté de diminuer le fléau que représentent les accidents de la route, et tous les experts de tous les pays s'accordent pour reconnaître l'indiscutable efficacité des limitations de vitesse, qui est pleinement confirmée par les variations concordantes des taux d'accidents corporels et des normes de vitesse ;*

*- d'autre part, les constructeurs d'automobiles du monde entier, irrésistiblement emportés par les possibilités de la technologie, produisent des véhicules de plus en plus rapides, dont les vitesses d'utilisation courante (dites « de confort ») s'écartent chaque année plus largement des vitesses limites autorisées, incitant ainsi de facto les conducteurs à transgresser les limites autorisées, aussi bien sur les autoroutes que sur les routes ordinaires.*

*En 1967, 10 % des voitures françaises alors produites dépassaient 150 km/h ; en 1987 ce taux atteint 73 %. Et n'a-t-on pas vu, lors du dernier « Mondial de l'automobile », un nombre impressionnant de modèles (et pas seulement de sport) atteignant ou dépassant 220 à 250 km/h ?*

*Cette fuite en avant est-elle raisonnable ? Certainement pas pour la sécurité des routes. Peut-être pas non plus pour les constructeurs : si la recherche des performances a permis, sans nul doute, des progrès techniques considérables, il est temps maintenant de concevoir des*

*véhicules pour le grand public, mieux adaptés à leur usage social, plus économes d'énergie et plus respectueux de l'environnement naturel et humain.*

*Ce n'est que par l'instauration d'une norme d'immatriculation limitant la vitesse par construction (le cas échéant par la technique du limiteur de vitesse) qu'il peut être mis fin à cette fuite en avant. C'est sans doute aux environs de 160 km/h que pourrait être fixée cette norme.*

*Sans penser qu'une telle mesure soit immédiatement applicable, la Commission propose qu'au plan international la France affirme une telle position, comme l'un des axes stratégiques de sa politique de sécurité routière et comme un objectif important des futurs accords communautaires.*

*Parallèlement, dans ce même but et dans la perspective déjà évoquée d'un accord communautaire sur les limitations de vitesse, la France doit continuer, comme elle l'a toujours fait depuis 1984, à demander que la RFA limite la vitesse sur ses autoroutes de rase campagne, l'espace autoroutier allemand demeurant le seul argument des constructeurs spécialisés dans le « haut de gamme » pour promouvoir des modèles atteignant des vitesses vertigineuses, mais inadaptées à la réalité de la circulation sur les voies publiques. »*

Cette formulation est présentée en termes adaptés à la situation de la France au sein d'une communauté d'intérêts. Elle prévoit la négociation européenne pour faciliter l'aboutissement d'une telle décision, mais indique que la France doit en faire l'un des axes stratégiques de sa politique de sécurité routière. La limitation à 160 km/h était un choix destiné à rendre la mesure plus acceptable, sans vouloir placer d'emblée le niveau maximal à 130 km/h.

Depuis cette recommandation du livre blanc de 1989, ce problème a été soulevé à de multiples reprises dans des termes pratiquement identiques ou encore plus nets. Les gouvernements successifs recueillent des avis concordants qui ne sont pas mis en oeuvre.

Le dernier rapport publié sur ce thème par la documentation française en mai 2002 sous le titre "Gisements de sécurité routière" a été rédigé par un groupe d'experts sous la direction du préfet Régis Guyot, dans le cadre d'une mission officielle définie dans une lettre du 5 décembre 2000 par le directeur de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du ministère de l'équipement, François Perdrizet. Il indique (page 158) à propos de la vitesse, et sous le titre « *La vitesse : réduire nos contradictions les plus flagrantes* » (pièce n° 13) :

*« Bien entendu la vitesse excessive traverse l'ensemble des gisements comme facteur déclenchant ou aggravant de l'accident et de ses conséquences. A l'issue de ses travaux, le groupe se sent le devoir de mettre l'accent sur quelques unes des contradictions les plus flagrantes que la situation actuelle en matière de vitesse fait ressortir.*

*On ne peut pas en effet :*

*- mettre dans les mains des conducteurs, y compris les plus jeunes et les plus inexpérimentés, des véhicules dont les caractéristiques (puissance et vitesse en particulier) sont sans rapport avec la réglementation et s'étonner tant de leur utilisation effective que des résultats de celui-ci. »*

*« Les pouvoirs publics, au plan français comme européen, ne pourront pas longtemps reculer devant des mesures que la connaissance scientifique des facteurs de sur-risque (puissance, vitesse, poids) et des conséquences de leur non prise en compte rend de plus en plus inévitables mais qui sont retardées pour des raisons étroitement économiques. Peut-on croire qu'elles seront plus faciles à prendre sous le sceau de l'urgence, après des procès*

*retentissants, plutôt qu'en évaluant à l'avance leurs effets économiques et sociaux afin d'opérer un traitement à froid, concerté et planifié ? »*

Conseil National de Sécurité Routière (séance du 11 avril 2004 - le texte ci-dessous est publié sur le site [www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr))

*« Le Conseil a été saisi le 12 février dernier par le ministre Gilles de Robien de la question de l'opportunité d'une limitation de la puissance autorisée en fonction de l'ancienneté du permis de conduire :*

*Même si les données dont nous disposons ont certaines limites, les spécialistes s'accordent pour reconnaître pour les jeunes conduisant des véhicules sur-puissants, un sur-risque important qui découle de la combinaison de deux sur-risques : âge et puissance du véhicule.*

*Pour autant, ces données ne permettent pas de recommander l'interdiction des véhicules sur-puissants aux conducteurs novices.*

*Si on considère en effet le sur-risque dans l'absolu, il faudrait limiter la mesure aux seuls jeunes hommes et écarter les jeunes filles et dans une moindre mesure les hommes novices d'âge plus mûr, ce qui serait difficilement acceptable d'autant que l'opinion des Français est plutôt en faveur d'une limitation globale de la puissance pour tous les véhicules.*

*Si on considère le risque « attribuable », c'est à dire le nombre de vies qu'une telle mesure permettrait de sauver, on constate que le sur-risque lié à la puissance ne semble pas plus élevé pour les moins de 25 ans et que l'enjeu sur cette seule tranche de la population est assez faible, ce qui conduit là aussi à écarter une mesure limitée aux seuls jeunes et à préconiser plutôt une limitation pour tous les véhicules de la puissance ou mieux de la vitesse par construction.*

*De plus, on peut attendre des retombées positives du développement du contrôle sanction automatisé et de l'application du permis probatoire.*

*Enfin cette mesure se heurte à des problèmes pratiques. Il faudrait publier une liste des véhicules concernés puisque cette information ne pourra être inscrite sur la carte grise. La conduite du véhicule familial pourra être interdite alors que les jeunes ne sont propriétaires de leur véhicule que dans deux cas sur trois.*

*Dans ces conditions, le Conseil national de la sécurité routière :*

- *Rappelle que la vitesse est un des premiers facteurs de l'insécurité routière et qu'un des moyens de lutter contre l'insécurité routière est de lutter contre le développement des véhicules inutilement rapides et puissants,*
- *Déconseille dans l'immédiat une mesure qui ne serait pas justifiée si elle était limitée aux jeunes et se heurterait à un certain nombre de difficultés pratiques mais recommande de suivre régulièrement l'implication des jeunes conducteurs de véhicules sur-puissants, dans les accidents, grâce aux nouvelles possibilités du fichier accident.*
- *Demande au gouvernement de poursuivre les efforts entrepris en vue de faire avancer au niveau européen le projet de limitation de la vitesse par construction,*
- *Encourage les pouvoirs publics à appliquer avec détermination la politique définie en matière de contrôle des vitesses ainsi que les actions engagées vis à vis des jeunes notamment avec le permis probatoire,*

- *Recommande de sensibiliser sur leur responsabilité morale les adultes (parents, concessionnaires etc.) qui peuvent être amenés à confier à des jeunes conducteurs des véhicules sur-puissants,*
- *Recommande de rendre publique la classification des véhicules par les assurances et de promouvoir les véhicules classés comme les plus sûrs pour combattre ainsi les préjugés qui font des véhicules les plus puissants, les véhicules les plus sûrs. »*

## **5.2. L'attitude des décideurs politiques en France.**

Elle est caractérisée par l'affirmation répétée de la nécessité d'aboutir à la limitation de vitesse des véhicules légers dès la construction et par l'échec tout aussi répété du passage à l'acte.

Une des démarches les plus importantes effectuées par les pouvoirs publics français pour faire évoluer la politique mondiale de production de voitures inutilement rapides se situe en 1999. La mondialisation du marché, les accords de la France avec ses partenaires de l'Union, l'importance de la normalisation dans la production automobile ont conduit la France à déposer devant l'agence des Nations Unies de Genève qui a en charge la définition des normes qui seront ensuite appliquées au niveau mondial, un projet de norme concernant un limiteur-enregistreur de vitesse pour les véhicules légers. Ce dispositif existe depuis de nombreuses années pour les poids lourds de plus de 10 tonnes et l'objectif était de l'étendre à l'ensemble du parc automobile. C'est en Juin 1999 que le projet français a été déposé. Cette période a été suivie de démarches tellement atypiques, voire aberrantes, avec des explications tellement ridicules données par les pouvoirs publics qu'il est impossible actuellement de disposer de documents crédibles sur ce qui s'est réellement passé au cours de l'été 1999. Quelles que soient les circonstances de ces décisions, il est possible de présenter un ensemble de faits incontestables :

- La France a déposé le 25 juin 1999 devant l'agence des Nations Unies de Genève chargée des normes destinées aux véhicules de transport (WP29) un projet de normes définissant une limitation de vitesse à 140 km/h des voitures légères assurée par un dispositif qui permettait également la définition manuelle d'une vitesse entre 50 et 140 km/h par intervalles de 5 km/h. Un enregistrement de la vitesse et des actions sur ce limiteur pendant les deux dernières heures était prévu, il permettait des contrôles par les forces de police ou de gendarmerie.
- Elle a modifié en septembre de la même année la rédaction de son projet. La limitation de la vitesse maximale et l'enregistreur disparaissaient, transformant le projet en simple régulateur d'allure, dispositif déjà utilisable sur de nombreuses voitures et dont la normalisation n'avait pas d'intérêt puisqu'il s'agissait d'une simple aide à la conduite et non d'un dispositif contraignant permettant de faire des contrôles, comme le dispositif de même nature qui avait été rendu obligatoire sur les poids lourds.
- La phrase justifiant la nouvelle position de la France en septembre 1999 est la suivante (extraite du site internet des Nations Unies de Genève) :

*« 86. Presenting the proposal to extend the scope of the Regulation to vehicles of category M1, (TRANS/WP.29/GRRF/1999/15), the expert from France explained that he did not expect to discuss it in detail but intended to ask for contributions, in order*

*to improve the proposal. He also explained that prescriptions for the recording device (paragraph 5.2.1.13.2.) should be eliminated from the proposal.*

*87. The expert from Germany reminded GRRF that, in his country, the speed limits did not apply for M1 vehicles on the motorway and announced that such a proposal would be difficult to support in his country. The expert from France explained that the proposed device should maintain the speed selected by the driver and did not have the aim of introducing a general speed limitation. »*

- La justification de l'installation de ce dispositif était décrite sans ambiguïté. Elle est reproduite textuellement ci-dessous. Il s'agissait bien de limiter la vitesse à 140 km/h à la construction. Le choix de vitesse régulée s'exerçait dans les limites de 50 à 140 km/h, si le véhicule peut dépasser transitoirement la vitesse choisie, en déclenchant un durcissement de la pédale d'accélérateur et un signal sonore, son conducteur ne pouvait dépasser 140 km/h :

*« 5.2.1.3. La valeur  $V_{r\acute{e}g}$  doit pouvoir être réglée par l'utilisateur par pas de 5 km/h entre 50 et 140 km/h.. Celle-ci doit être indiquée au chauffeur par l'intermédiaire d'un indicateur digital lisible de sa place assise. La dimension des chiffres doit être au minimum de 30 mm de hauteur.*

## *B. JUSTIFICATION*

*Ce projet propose d'étendre le Règlement No. 89, relatif à la limitation de vitesse, aux véhicules légers M1 et N1.*

*Le but est de permettre au chauffeur de prédéfinir la vitesse maximale qu'il ne veut pas dépasser (appelée  $V_{r\acute{e}g}$ ). Cette sélection doit être simple et volontaire. A chaque redémarrage moteur, une nouvelle sélection doit être intégrée (ou proposée).*

*Ensuite la vitesse  $V_{r\acute{e}g}$  peut être éventuellement dépassée par le chauffeur mais il doit en être informé : par durcissement de l'accélérateur et par information auditive (information devant rester agréable).*

*Un but supplémentaire doit être la possibilité au système d'enregistrer la fonction vitesse =  $f(\text{temps})$  pour être contrôlée par les forces de police. Ceci génère soit un mode d'analyse à bord du véhicule soit une prise de contrôle et un système de diagnostic extérieur (en possession des forces de police). Ce dernier système doit être alors utilisable quelle que soit la marque du dispositif de limitation.*

*Enfin l'homologation doit prévoir différentes solutions afin d'être universelle :*

- *le dispositif isolé pouvant être monté sur différents types de véhicules ;*
- *le montage de ce dispositif sur un type de véhicule ;*
- *la fonction directement sur un véhicule si celui-ci est conçu avec la fonction limitation de vitesse. »*

- Les explications données ensuite par la direction de sécurité routière ont varié, allant de l'erreur matérielle ayant fait transmettre à Genève un projet de norme qui n'était pas le bon ! jusqu'à la nécessité d'une diplomatie progressive au niveau de l'Union, visant à obtenir le soutien de pays mieux disposés que l'Allemagne à adopter une telle norme. Quelle que soit la bonne explication, il faut remarquer que ce projet a bel et bien existé, qu'il est de bonne qualité, précis et prouve le niveau de conscience des

décideurs de l'intérêt d'un tel projet qui ne peut exister "par erreur". La formulation du renoncement français a été justifiée comme suit dans une lettre datée du 28 décembre 1999, adressée par la Déléguée interministérielle à la sécurité routière à l'un des membres de notre association : « *En mars 1999, nous avons obtenu aux Nations Unies à Genève que la limitation par construction soit inscrite au programme du groupe d'experts du roulement et du freinage du WP29. Celui-ci ne se réunissant que deux fois par an, en septembre et février, il fallait pour que notre proposition puisse être discutée qu'elle soit déposée début mai. Une proposition de document de travail, rédigée dans l'urgence, a pu être remise dans les délais au secrétariat mais elle contenait une erreur liée au croisement accidentel entre le fichier sur la limitation de vitesse qui correspond à la décision gouvernementale, et celui de la boîte noire, encore au stade des études techniques en amont de toute décision. Le représentant français, lors de la réunion de septembre, a dû réparer cette erreur en retirant de la proposition d'amendement la partie concernant l'enregistrement des données* ». Ces précisions sont totalement dépourvues de crédibilité, on n'envoie pas un texte aussi complexe et élaboré à la suite du « *croisement accidentel* » de deux fichiers, d'autre part ce n'est pas seulement la partie concernant l'enregistrement qui a été retiré, c'est surtout l'impossibilité de régler le limiteur de vitesse au delà d'une vitesse définie (140 km/h). Le projet ambitieux de limiteur de vitesse était transformé en simple régulateur d'allure pouvant être réglé sur 200 km/h si l'utilisateur le souhaitait. Cet épisode est une parfaite illustration de l'attitude de décideurs qui ont des ambitions importantes et rationnelles et qui ensuite font marche arrière avec des explications sans crédibilité.

- Quand le retournement de la position française a été connu des membres du conseil d'orientation de l'observatoire interministériel de sécurité routière, ces derniers ont recommandé au gouvernement de maintenir la version initiale de la norme, ce qui n'a pas été l'attitude de l'administration et des décideurs politiques. La formulation de leur recommandation datée du 20 janvier 2000 a été la suivante : " *Le Conseil d'Orientation de l'Observatoire de Sécurité Routière, après avoir entendu le rapport de sa commission d'études sur l'usage des boîtes noires à bord des voitures, conseille au Gouvernement de maintenir sa proposition initiale de normalisation associant un dispositif permettant de limiter la vitesse des véhicules entre un maxima et un minima à un système permettant d'enregistrer la vitesse et les actions du conducteur sur le limiteur de vitesse. Cette limitation devrait à terme être mise en œuvre par un système extérieur au véhicule.*"

Le gouvernement actuel a exprimé à plusieurs reprises sa position en faveur de la limitation de vitesse à la construction des véhicules légers.

Le communiqué publié à l'issue du premier comité interministériel tenu le 18 décembre 2002 a indiqué que : « *La France poursuivra au niveau communautaire ses démarches pour favoriser la prise en compte de la limitation de la vitesse sur l'ensemble des véhicules à la construction.* ».

Cette position a de nouveau été affirmée lors de la réunion informelle des ministres des transports de l'Union Européenne qui s'est tenue à Vérone le 23 octobre 2003, M. Gilles de Robien a répété cette volonté de la France dans la phrase suivante : « *Enfin, aurons-nous un jour le courage d'aborder la question du bridage des véhicules techniquement appelé limitation par construction de la vitesse ? La France y est prête* ».

Lors de la réunion du 6 avril 2004 à Dublin des ministres des transports de l'Union, M. Gilles de Robien a rappelé cette nécessité et précisé l'argumentation sous la forme suivante : *« Aurons nous un jour le courage d'aborder la question de la limitation par construction de la vitesse des véhicules. La capacité qu'ont certains véhicules d'atteindre des vitesses déraisonnables et non autorisées, sauf sur circuit, n'est plus comprise par l'opinion. C'est un chantier commun que nous devons lancer sans plus attendre. »*

### **5.3. L'attitude de l'Union Européenne.**

Plusieurs décisions successives concernant la limitation de vitesse de certains véhicules dès la construction ont été prises au niveau de l'Union Européenne. La directive 92/6/CEE rend obligatoire les limiteurs de vitesse pour les véhicules de plus de 10 tonnes. La directive 2002/85/CE étend cette obligation aux véhicules de plus de 3,5 tonnes.

A l'occasion de cette extension, la commission a clairement indiqué qu'elle estimait nécessaire l'extension du dispositif aux voitures particulières, mais a constaté que les désaccords entre les États membres ne le permettaient pas.

Dans ses considérants, la directive 2002/85/CE rappelle que :

*« (1) La sécurité des transports et les questions environnementales liées aux transports sont essentielles pour la mobilité durable.*

*(2) L'utilisation de limiteurs de vitesse pour les catégories de véhicules à moteur les plus lourds a eu des effets positifs sur l'amélioration de la sécurité routière. Elle a aussi contribué à la protection de l'environnement.*

*(3) La directive 92/6/CEE du Conseil(4) prévoit que les exigences relatives à l'installation et à l'utilisation de limiteurs de vitesse pourraient par la suite, compte tenu des possibilités techniques et de l'expérience des États membres, être étendues aux véhicules utilitaires légers. »*

Le « *Rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise œuvre de la directive 92/6/CEE* » du 14 juin 2001 présentant l'abaissement de 10 tonnes à 3,5 tonnes de la limite inférieure de poids au dessus de laquelle un véhicule sera équipé d'un limiteur de vitesse à la construction est particulièrement net dans ses conclusions concernant l'intérêt de tels dispositifs pour les voitures particulières. A la section « *4.3 EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE AUX VÉHICULES DES CATÉGORIES M1 (VOITURES PARTICULIÈRES) ET N1 (CAMIONNETTES)* », il est écrit :

*« Il est évident que les autobus et les poids lourds ne sont pas les seuls responsables des émissions et des accidents de la route - en réalité, ils n'en sont même pas la cause principale. L'argument concernant le rapport entre la vitesse, d'une part, et la sécurité routière et les aspects environnementaux, d'autre part, est également valable pour les camionnettes et les voitures particulières. Cependant, il faut reconnaître que la limitation de la vitesse maximale des voitures particulières constituerait un problème politique extrêmement controversé. Il faut donc approfondir le débat politique avant l'éventuelle introduction d'un quelconque système de contrôle de la vitesse dans les véhicules des catégories M1 et N1, c'est-à-dire les voitures particulières et les camionnettes. »*

#### **5.4. La position de structures associatives impliquées dans la sécurité routière.**

Elles se sont prononcées à plusieurs reprises en faveur de la limitation de vitesse à la construction des véhicules légers. Nous citerons deux positions qui montrent que le souci est largement partagé.

##### ***Ligue contre la violence routière***

Cette association s'est prononcée à de multiples reprises en faveur de la limitation de la vitesse des voitures à la construction depuis la participation de Geneviève Jurgensen à la commission qui a rédigé le Livre blanc de sécurité routière de 1989. Quand l'Express a fait réaliser le premier sondage sur cette question avant la Toussaint 2000, la journaliste de cet hebdomadaire a interrogé la Présidente de la Ligue :

*« C'est la surprise de ce sondage IFOP effectué pour L'Express et la Prévention routière avant le week-end le plus meurtrier de l'année: 3 Français sur 4, jeunes comme vieux, accepteraient que soit installé un limiteur de vitesse sur le moteur des automobiles en construction pour diminuer le nombre des accidents de la route. Bien entendu, les femmes (86%) se montrent beaucoup plus favorables à une telle mesure que les hommes (63%). Mais même la relative adhésion de ces derniers paraît très encourageante à Geneviève Jurgensen, présidente de la Ligue contre la violence routière: «Nous préconisons cette mesure depuis des années. On nous répondait invariablement que les Français ne l'accepteraient jamais. C'est la première fois qu'un sondage prouve le contraire et c'est une très bonne nouvelle.» »*

La prise de position la plus récente est extraite de l'allocution prononcée par Geneviève Jurgensen, actuelle porte parole de la Ligue, lors de la journée de l'OMS consacrée à la sécurité routière le 7 avril 2004 :

*« Si je n'ai qu'un message à vous délivrer aujourd'hui, je voudrais que ce soit celui-ci. En plusieurs endroits, la brochure de l'OMS désigne, à juste titre, la vitesse comme un facteur majeur de dangerosité. Les recommandations de l'OMS aux Etats sont limpides en ce sens, et il est souligné qu'une réduction de 1% des vitesses moyennes épargnerait 3% des accidents. Dès lors, comment se fait-il que pas un mot ne soit écrit concernant la puissance inutile et dangereuse des véhicules ? Pourquoi l'OMS reste-t-elle, comme tous les Etats sauf la France depuis 2003, silencieuse sur cette question ? »*

##### ***Fédération française des automobile-clubs et des usagers de la route.***

La fédération des automobile-clubs et des usagers de la route a rendu public le 15 mai 2004 le texte suivant, sous le titre « Propositions et demandes des automobile-clubs ».

*« Les Automobile-Clubs appuient les suggestions qui ont été faites par la Commission du CNSR compétente pour les véhicules.*

*Pour contribuer à favoriser la maîtrise de la vitesse et aider le conducteur à respecter les réglementations en vigueur en matière de vitesse en France, les deux mesures suivantes sont notamment souhaitables :*

*- l'équipement par les constructeurs français de la totalité des véhicules qu'ils vendent en France de dispositifs qui soient « régulateurs - limiteurs volontaires de vitesse ».*

- l'adoption au niveau européen d'une obligation d'équipement de la totalité des véhicules vendus sur le territoire européen de dispositifs limiteurs volontaires de vitesse. Le délai correspondant est difficile à évaluer et sera nécessairement long (7 ans peut-être ?). Le CNSR demanderait au gouvernement français de mettre tout en oeuvre pour obtenir un consensus européen et abrégé au maximum ce délai.

Lorsque tous les véhicules neufs vendus en Europe seront équipés de limiteurs volontaires de vitesse, les responsables politiques de l'époque auront à leur disposition, s'ils l'estiment souhaitable, un moyen technique simple pour aller plus loin et plafonner les vitesses accessibles au conducteur pour les véhicules mis sur le marché au-delà d'une date à définir. Il appartiendra aux pouvoirs publics de l'époque de prendre le moment venu position sur ce point.

*Proposition de décision :*

*Le Gouvernement demandera aux deux groupes constructeurs français d'équiper volontairement dans un délai de deux ans la totalité de leur production de véhicules de dispositifs de "régulation/limitation volontaire de vitesse". Il incitera parallèlement les importateurs à procéder de même. Le gouvernement prendra l'initiative de demander à la Commission de Bruxelles de rendre obligatoire l'installation de ces dispositifs sur tous les véhicules vendus sur le territoire de l'Union Européenne dans les meilleurs délais possibles en vue d'en faire la promotion mondiale. »*

## **5.5. Les sondages d'opinion.**

Le plus ancien a été réalisé lors de la publication du Livre blanc de 1989. Le sondage effectué par l'institut Louis Harris pour Auto-Plus le 26 avril 1989 posait la question suivante : êtes-vous plutôt favorable ou plutôt défavorable à ce que les voitures soient construites de manière à ne pas dépasser les 160 km/h ? 69% étaient plutôt favorables, 26% plutôt défavorables et 5% sans réponse.

Sondage de l'Express effectué par l'IFOP avant le week-end de la Toussaint 2000.

Trois questions concernaient la limitation de la vitesse à la construction :

- actuellement, une voiture sur trois mise sur le marché peut dépasser les 200 km/h. Avec laquelle des deux opinions suivantes êtes-vous le plus d'accord ?
  - ce n'est pas normal, car cela peut inciter les conducteurs à dépasser les vitesses autorisées : 70%
  - c'est normal, car les conducteurs sont responsables et sont capables de limiter leur vitesse eux-mêmes : 29%
  - ne se prononcent pas 1%
- Voici un certain nombre de mesures que l'on peut envisager pour limiter le nombre d'accidents de la route. Seraient-elles efficaces ou non pour en limiter le nombre ? La limitation de la puissance des véhicules, dès leur construction, en bridant les moteurs :
  - total efficace : 79%
  - total non efficace 20%

- ne se prononcent pas 1%
- Et vous, en tant que conducteur, seriez-vous prêt à accepter de vous y plier ? cette question concernait chacune des mesures proposées, dont la limitation de puissance dès la construction, les réponses à cette question particulière ont été :
  - oui 82%
  - non 17%
  - ne se prononcent pas 1%

Sondage du Conseil National de la Sécurité Routière effectué par la société IPSOS en mars 2004.

Cinq questions ont abordé directement la limitation de la puissance dès la construction, ou ont provoqué des réponses non suggérées la concernant. Il est important des les classer dans l'ordre où elles ont été posées :

- Selon vous que faudrait-il faire en priorité pour réduire encore le nombre d'accidents de la route ? (réponses non suggérées - question 12)
  - responsabiliser les automobilistes : 21%
  - améliorer l'information des automobilistes/développer les campagnes de communication : 21%
  - limiter la vitesse des véhicules lors de la construction : 20%
  - neuf autres propositions dépassaient 3%
- Je vais vous citer différentes actions ou mesures qui pourraient être envisagées. Pour chacune de ces actions ou mesures vous me direz si elles peuvent selon vous, être, très, assez, peu ou pas du tout efficaces pour réduire le nombre d'accidents sur les routes

(question 13)

- limiter l'usage du téléphone mobile en conduisant : très efficace 72% assez efficace 20%
- diminuer le taux d'alcoolémie du conducteur : 47% et 21%
- limiter la puissance des véhicules : 45% et 27%
- contrôler l'état de santé des conducteurs : 37% et 41%
- augmenter la sanction en cas de non port de la ceinture de sécurité : 34% et 32%
- diminuer la vitesse autorisée en ville : 21 et 25%
- les autres mesures sont en dessous de 15% de reconnaissance de leur caractère très efficace.

- Justification de la limitation de la puissance des véhicules (question 29)
  - tout à fait justifiée : 40%
  - plutôt justifiée : 28%
  - plutôt pas justifiée : 13%
  - pas du tout justifiée : 19%
- Cible perçue pour la limitation de puissance des véhicules (question 29B)
  - à tous les conducteurs : 79%
  - uniquement à certains types de conducteurs : 20%
    - les personnes venant d'obtenir leur permis de conduire (59% de ces 20%)
    - les jeunes conducteurs (56%)
    - les conducteurs ayant commis des infractions au code de la route (54%)
  - ne se prononcent pas : 1%
- Sensibilité à une limitation de la vitesse des véhicules pour tous les conducteurs (question 31)
  - serait tout à fait justifiée : 68%
  - serait exagérée : 32%
- Je vais vous citer différentes mesures ou actions envisageables pour lutter contre l'insécurité routière. Quelle serait selon vous la mesure à mettre en place...? En priorité (deux positions étaient possibles pour les quatre propositions faites : en premier et ensuite, nous reviendrons sur cette formulation de cette question 32) :
  - interdire la consommation d'alcool pour le conducteur :
    - en premier : 31%
    - ensuite : 25%
  - limiter la puissance des véhicules pour les jeunes conducteurs :
    - en premier : 26%
    - ensuite : 34 %
  - interdire l'utilisation du téléphone mobile en conduisant :
    - en premier : 14%
    - ensuite : 46%

- contrôler l'aptitude à conduire des personnes de plus de 75 ans :
  - en premier : 14%
  - ensuite : 38%
- cinq autres propositions recueillaient moins de 4% d'avis de les placer en première priorité.

De façon un peu surprenante, les 9 propositions qui étaient faites pour dégager la "première priorité et une seconde priorité ne permettaient pas de s'exprimer sur la limitation de la puissance des véhicules en dehors de toute référence à l'âge. Nous avons vu que dans trois questions spécifiques (13, 29 et 29B et 31), les personnes questionnées reconnaissaient majoritairement la justification de la mesure, sans la limiter aux jeunes conducteurs (20% seulement souhaitaient la limitation à certains conducteurs dans la réponse à la question 29B).

Sondage de la "Prévention Routière" (Galard et associés - mars 2004).

A la différence du précédent qui ne se limitait pas aux conducteurs, ce sondage a été réalisé auprès d'un échantillon national représentatif de 1057 conducteurs, hommes et femmes de plus de 18 ans (méthodes des quotas, interrogation par téléphone).

- Etes vous plutôt favorable ou hostile au fait que les voitures soient bridées, c'est à dire bloquées à une vitesse maximale de 130/150 km/h ?
  - favorable : 62%
  - hostile : 38%

## **6. Les atteintes à l'environnement provoquées par les véhicules inutilement rapides.**

La directive 92/6/CEE rendant obligatoire les limiteurs de vitesse pour les poids lourds invoquait déjà explicitement dans ses considérants « *les effets bénéfiques des limiteurs de vitesse du point de vue de la protection de l'environnement et la consommation d'énergie* ».

Il existe en effet une relation entre les niveaux de production de dioxyde de carbone ou d'autres gaz susceptibles de polluer l'atmosphère et des variables telles que la vitesse de circulation, mais également la puissance maximale des véhicules (à vitesse identique en ville, deux véhicules de poids équivalents qui ont des puissances maximales différentes auront des consommations différentes).

L'importance du lien entre les caractéristiques de puissance, de vitesse et de poids des véhicules et leur consommation est déjà mise en évidence par les valeurs de consommation normalisées publiées par les constructeurs. Il faut cependant se méfier de ces indications qui ne correspondent pas aux conditions d'usage et sont inférieures aux consommations réelles. Nous avons déjà été confrontés à une telle discordance entre la norme et la réalité avec les mesures de goudrons ou de nicotine produits lors de la combustion de cigarettes. Les machines à fumer utilisées par les industriels et par les laboratoires assurant les contrôles ne correspondaient pas aux pratiques des fumeurs. Cette absence de pertinence de la norme a permis de développer le mythe du faible risque des cigarettes dites « légères ». Dans le domaine de la consommation des véhicules de tourisme, il suffit de mettre en relation la consommation sur route et la consommation en ville pour constater que les valeurs observées sur route avec un pied léger sur l'accélérateur produisent des résultats proportionnellement plus favorables que les valeurs obtenues en ville où la réduction artificielle de la consommation est plus difficile. Quand des possibilités d'accélération importantes sont utilisées très largement, la consommation observée est très supérieure à celle obtenue dans les conditions de la norme. Pour tenir compte de ce fait, il faudrait qu'une consommation maximale soit mesurée, ce qui n'est jamais fait (l'annexe 9 indique les relations entre poids, puissance, consommation sur route et consommation urbaine d'un groupe de véhicules représentatifs de la production.)

La mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée sur nos routes augmente de façon parfaitement inutile la consommation d'énergie fossile, la pollution et l'effet de serre.

Elle est donc contraire à l'article L 318-1 du code de la route :

*« Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à minimiser la consommation d'énergie, la création de déchets non valorisables, les émissions de substances polluantes, notamment de dioxyde de carbone, visés à l'article 2 de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, ainsi que les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique ».*

Elle ne respecte pas non plus l'article L.200-1 de la loi 95-101 du 2 février 1995 :

*« Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du*

*patrimoine commun de la nation. Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants : le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ; le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable »*

Deux documents de synthèse viennent de présenter de façon très complète l'ampleur du risque lié à l'effet de serre :

- le « *Plan climat 2004* » de la France publié en juillet 2004 et disponible sur le site du ministère de l'écologie,
- le rapport de l'Agence européenne de l'environnement publié le 17 août 2004 et disponible sur le site internet de cette agence ([www.eea.eu.int](http://www.eea.eu.int)).

La nécessité de réduire la production de dioxyde de carbone et de polluants atmosphériques est reconnue par le gouvernement français.

Le plan climat 2004 il notamment indiqué :

*« Les transports, avec le quart des émissions françaises de gaz à effet de serre et le tiers des émissions de CO<sub>2</sub> constituent la première source de gaz à effet de serre. En outre la croissance des émissions des transports de 23% entre 1990 et 2002 montre une évolution préoccupante. Les mesures contenues dans ce plan permettront de modérer cette tendance à la hausse, sans toutefois pouvoir l'inverser avant 2010. »*

*« La réduction des émissions de gaz à effet de serre permise par les progrès de la motorisation a fait l'objet d'accords entre l'Union européenne et les constructeurs automobiles, ayant pour objectif de ramener la valeur moyenne des émissions des véhicules particuliers neufs vendus sur le marché européen à 140 gCO<sub>2</sub>/km en 2008-09. La moyenne actuelle se situe pour la France en 2003 à 155 gCO<sub>2</sub>/km, comme en 2002.*

*La France soutiendra au niveau européen, la fixation d'un nouvel objectif de 120 gCO<sub>2</sub>/km, à l'horizon 2012. Parallèlement la France renforcera ses actions en vue d'obtenir un accord de même nature sur les véhicules utilitaires légers (VUL) »*

Le même document contient des précisions sur les méthodes que le gouvernement compte favoriser pour limiter la production de dioxyde de carbone :

*« Par ailleurs, dans un double objectif de sécurité routière et de maîtrise des émissions, la France a demandé à la Commission européenne que les limiteurs volontaires de vitesse soient rendus obligatoire au niveau européen pour les véhicules neufs. En parallèle, le Gouvernement cherche à susciter un engagement volontaire des constructeurs pour le développement des limiteurs volontaires de vitesse. »*

Un système de bonus-malus pénalisant financièrement l'achat de véhicules les plus producteurs de dioxyde de carbone est également annoncé dans le plan climat 2004 sous la

forme suivante :

*« Une concertation nationale et européenne sera entreprise afin d'étudier la mise en place d'un système de Bonus-Malus fondé sur l'Etiquette Energie à l'achat des véhicules particuliers neufs. Ce dispositif, fiscalement équilibré, vise à encourager les acheteurs des véhicules les moins émetteurs et à dissuader l'achat des véhicules à forte consommation énergétique. »*

Il faut se souvenir que l'annonce avait d'abord été faite comme si la décision était prise et applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2004. Un abandon de ce calendrier a été ensuite annoncé et la mesure renvoyé au résultat d'une négociation européenne.

Comme pour le traitement du problème de sécurité routière, il y a un contraste évident entre les objectifs annoncés et les méthodes envisagées. Un limiteur volontaire de vitesse ne limite la vitesse que des conducteurs qui souhaitent respecter les limitations de vitesse ou réduire leur consommation de carburant. Ce dispositif n'a aucune influence sur les usagers qui n'ont pas de telles intentions. Soumettre le bonus-malus à un accord européen est une façon de le remettre à une date indéterminée.

## **7. L'obligation de limiter la vitesse des véhicules à la construction.**

Selon la jurisprudence *Doublet* (CE, 14 décembre 1959), l'obligation de prendre des mesures de police est soumise à des conditions contraignantes : il faut que les mesures soient indispensables pour faire cesser un péril grave résultant d'une situation particulièrement dangereuse.

Cependant, un certain nombre de jurisprudences sont venues depuis considérablement assouplir ces conditions. C'est le cas en particulier de la jurisprudence *Ville de Chevreuse* (CE 8 juillet 1992) : le refus du maire de faire usage de son pouvoir de police pour remédier aux nuisances sonores nées des activités d'un club de tir a été jugée illégale.

En outre, la jurisprudence est encore beaucoup moins contraignante quand il s'agit de réparation des préjudices résultant de l'abstention de prendre les mesures de police nécessaires. Or, comme le fait remarquer Chapus (*Droit Administratif Général*, 1998, page 675), il est difficile de justifier le fait d'admettre des conditions différentes pour l'annulation et la réparation.

La différence d'appréciation concernant l'obligation de prendre des mesures de police qui est faite entre « l'avant » et « l'après » peut trouver, à défaut de justification, une forme d'explication en cas de connaissance incertaine, la survenue de l'événement amenant l'élément de certitude qui faisant défaut.

Dans le cas d'espèce, la question ne se pose pas, car il n'y a pas d'incertitude. Nous sommes déjà dans « l'après » : la mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée sur nos routes provoque chaque année le décès prématuré d'un grand nombre de personnes.

Quand une situation a produit un dommage grave et évitable et que le juge administratif estime que l'Etat a commis une faute en ne mettant pas fin à cette situation, ce constat est le résultat d'une évaluation objective de la déficience de l'Etat. Lorsqu'il est avéré qu'une situation analogue produit ou produira un dommage grave et évitable, le constat de la réunion des conditions établissant la faute de l'Etat doit permettre d'obtenir l'annulation de la décision de maintenir cette situation, la prévention devant toujours être préférée à la réparation.

### **7.1. L'existence d'un péril grave résultant d'une situation particulièrement dangereuse.**

Nous avons présenté dans la section 3 des exemples types d'accidents provoqués par des véhicules roulant à une vitesse supérieure à 130 km/h, se traduisant par le décès de personnes.

Nous avons ensuite analysé en détail dans la section 4 le surrisque induit par la mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse de 130 km/h. L'ensemble des données disponibles sur le risque routier en France permet d'affirmer qu'il s'agit d'un surrisque très important, qui se mesure en centaines de décès par an. L'existence de ce surrisque est documentée notamment par les assureurs, elle est bien connue de tous les responsables publics et n'est évidemment pas contestée dans la réponse du ministre à notre demande.

Il importe de souligner que nous sommes face à un risque prouvé en utilisant des méthodes reconnues. Cette garantie place l'action dans le domaine de la prévention et non dans celui de la précaution qui caractérise la prise de décision dans des conditions d'incertitudes relatives. Invoquer la précaution ne peut se faire que dans des circonstances particulières prévues par la loi, prenant en compte l'importance et le risque d'irréversibilité des dommages.

## **7.2. L'existence d'obligation légale d'assurer la sécurité routière.**

La sécurité routière fait l'objet de dispositions législatives et réglementaires spécifiques qui font peser des obligations sur tous les acteurs et en particulier sur le gouvernement.

La mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée sur nos routes expose les usagers de ces voies à un risque accru d'accident et particulièrement d'accidents mortels.

De ce fait, elle ne respecte pas l'article L 311-1 du code de la route qui dispose que:

*« Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route. »*

En outre, elle porte atteinte à l'un des droits fondamentaux des individus, le droit à la sûreté, sans la moindre contrepartie qui puisse justifier cette atteinte.

Ce droit est garanti en France par la constitution au travers de l'article 2 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen : *« Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté et la résistance à l'oppression »*. Il l'est aussi au plan international par l'article 3 de la déclaration universelle des droits de l'homme : *« Tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne »*.

## **7.3. La nécessité de limiter la vitesse des véhicules à la construction.**

La limitation de la vitesse maximale à la construction est une mesure éprouvée, qui a déjà été mise en œuvre pour les tracteurs, les cyclomoteurs et les poids lourds.

C'est à l'évidence la seule mesure susceptible de supprimer le surrisque de dommage corporel engendré par les véhicules roulant au-delà de la vitesse maximale autorisée. En effet, quelle que soit l'importance du contrôle du respect des limitations de vitesse mis en place, il se trouvera toujours une fraction des conducteurs pour utiliser en certaines circonstances la réserve de vitesse de leur véhicule.

Comme nous l'avons indiqué à la section 5, les experts, le gouvernement et la Commission Européenne reconnaissent le bien fondé et la nécessité de la limitation de la vitesse maximale des véhicules à la construction.

Il est important que cette mesure ait été recommandée par des experts du problème, la reconnaissance de sa nécessité par les décideurs politiques constituant un second argument décisif. Il devient difficile de contester la nécessité d'adopter une mesure très spécifique

relevant des responsabilités de l'Etat dans un domaine de la sécurité sanitaire quand ceux qui détiennent le pouvoir de décider ont reconnu la mesure comme nécessaire. Le débat ne devrait plus porter que sur les modalités de la prise de décision.

Le gouvernement actuel a à plusieurs reprises exprimé des intentions d'actions fortes correspondant à notre demande :

- Communiqué publié à l'issue du comité interministériel de sécurité routière du 18 novembre 2002 : « *La France poursuivra au niveau communautaire ses démarches pour favoriser la prise en compte de la limitation de vitesse sur l'ensemble des véhicules à la construction.* »
- Déclarations du ministre de l'équipement Gilles de Robien le 23 octobre 2003 : « *Aurons nous un jour le courage d'aborder la question du bridage des véhicules, techniquement appelée limitation par construction de la vitesse ? La France y est prête* ».

Le problème se pose en effet uniquement en terme de courage. Malheureusement, la réponse faite à notre recours gracieux par le ministre des transports confirme que le courage nécessaire pour passer à l'acte fait encore défaut :

*« Aujourd'hui, l'évolution majeure envisageable est l'introduction dans la réception communautaire, de l'obligation du limiteur de vitesse modulable sur les voitures particulières. Ce dispositif présente un triple avantage : d'une part il fait déjà l'objet d'une homologation internationale, et à ce titre il ne peut pas être techniquement controversé ; d'autre part, c'est une aide à la conduite, non une contrainte extérieure, et cette aide qui respecte en permanence la responsabilité du conducteur est disponible pour toutes les configurations de circulation urbaine, routières et autoroutières ; enfin ce dispositif est compatible avec toutes les réglementations nationales de circulation ainsi que leurs éventuelles évolutions dans le temps. »*

Quand les pouvoirs publics ont souhaité limiter la vitesse des poids lourds à la construction, ils n'ont pas fait procéder à l'installation d'un « *limiteur de vitesse modulable* » sur ces véhicules pour respecter « *la responsabilité du conducteur* », ils ont contraint les constructeurs à limiter la vitesse des véhicules à la construction. Un limiteur volontaire de vitesse modulable n'est pas un limiteur de vitesse, un accélérateur est à ce titre également un limiteur de vitesse modulable qui permet de fixer sa vitesse à un niveau défini. Un limiteur volontaire de vitesse ne limite la vitesse que des conducteurs qui souhaitent respecter les limites légales ou réduire leur consommation de carburant. Ce dispositif n'a aucune influence sur les usagers qui n'ont pas de telles intentions.

Le « *limiteur de vitesse modulable* » n'est donc pas une mesure alternative à la limitation de la vitesse à la construction qui serait susceptible de supprimer le surrisque de dommage corporel engendré par les véhicules roulant à plus de 130 km/h.

La divergence entre la reconnaissance de la nécessité de la mesure et l'absence de capacité à faire évoluer le dossier au niveau européen traduit une situation de blocage qui n'a pas évolué sensiblement depuis la première recommandation par un groupe d'experts de l'adoption de cette mesure en 1989,

#### **7.4. L'absence de contreparties négatives.**

Le plus souvent, en matière de santé publique ou de sécurité, le décideur se trouve à devoir arbitrer entre des avantages et des inconvénients. Le choix du maintien d'un risque pour bénéficier d'avantages est fréquent. La commercialisation d'un médicament peut être autorisée ou maintenue malgré la survenue de complications thérapeutiques si le produit n'est pas remplaçable par un autre possédant la même efficacité sans produire de dommages et si l'importance de ces derniers est nettement inférieure aux services rendus.

Ce qui est remarquable avec la limitation de la vitesse des véhicules à la construction, c'est qu'il s'agit d'une mesure qui n'a aucune contrepartie négative.

Elle ne limite en rien la liberté des automobilistes, puisqu'il est de toute façon interdit de rouler au-delà de 130 km/h.

Elle ne présente aucune difficulté technique de conception ou de mise en œuvre. Les limiteurs de vitesse sont déjà couramment utilisés : ils sont obligatoires sur plusieurs catégories de véhicules (camions par exemple) et certains constructeurs de voitures haut de gamme (Audi et BMW par exemple) en installent eux-mêmes systématiquement sur leurs modèles les plus puissants, à cette différence près que le limiteur est réglé à ... 250 km/h au lieu 130 km/h.

Elle est d'un coût négligeable pour les voitures neuves et l'adjonction d'un limiteur sur des voitures déjà en circulation est d'un coût très faible si les dispositifs sont produits en grande série à la suite d'une décision d'équipement de l'ensemble du parc en circulation.

Reste à examiner un argument, qui s'il n'est pas ou plus utilisé explicitement pour défendre la vitesse inutile, est encore implicitement présent dans les publicités de certains constructeurs. Ceux-ci mettent en avant l'intérêt d'une « réserve de vitesse » permettant d'accélérer pour dépasser « en toute sécurité ». Si cette affirmation correspondait à la réalité, elle indiquerait une possible contrepartie négative à la mesure proposée dont il faudrait évaluer la portée exacte.

Derrière le bon sens apparent de l'argument se cache en fait une série d'erreurs.

Il convient d'abord de remarquer que la possibilité de rouler à plus de 130 km/h ne présente aucun intérêt pour effectuer des dépassements. A 130 km/h, les véhicules sont par définition sur un réseau autoroutier et ne courent jamais de risque en dépassement du fait d'une vitesse insuffisante qui ne permet pas d'achever rapidement la manoeuvre, aucun véhicule n'étant susceptible de venir en sens inverse.

Il convient d'ajouter à cela que la limitation à 130 km/h de la vitesse des véhicules à la construction ne réduit en rien leurs possibilités d'accélération à des vitesses inférieures, de sorte que s'il était vrai que des capacités d'accélération élevées étaient susceptibles d'améliorer la sécurité des dépassements, cette caractéristique ne serait en rien affectée par la limitation de la vitesse maximale des véhicules à 130 km/h. En effet, la vitesse maximale et la capacité d'accélération sont deux caractéristiques qui peuvent être entièrement dissociées. Le développement de l'électronique embarquée favorise toutes les modulations de la limitation de la vitesse qui étaient déjà possibles avec les alimentations par carburateur sans intervention d'une régulation électronique. Il est en particulier possible de donner une plus grande

souplesse aux actions de régulation, et même si cela était nécessaire de permettre de dépasser la vitesse limite pendant une période brève.

Enfin, l'affirmation elle-même, selon laquelle des capacités d'accélération élevées seraient susceptibles d'améliorer la sécurité en cas de dépassement, n'est pas confirmée par l'accidentologie car le conducteur intègre à son comportement les capacités d'accélération de son véhicule, et ce sont de fait les véhicules les plus puissants qui ont le plus d'accidents en dépassement. Cet aspect mérite d'être développé en détail, même si ce n'est pas nécessaire pour notre démonstration, puisque pour les raisons indiquées précédemment la limitation de la vitesse des véhicules à la construction n'y change rien.

L'affirmation en question joue sur une confusion entre la capacité de dépasser sans risque et la facilitation des dépassements qui est une notion bien différente. Certains constructeurs connaissant l'accidentologie, notamment Volvo, ont d'ailleurs perçu récemment le caractère aventureux de l'affirmation et abandonné son usage publicitaire ou modifié sa rédaction, remplaçant la notion de « sécurité » par la notion de « facilité ». Il est évident que la possibilité d'une forte accélération à une vitesse donnée rend le dépassement "plus facile", mais elle peut dans le même temps rendre la manœuvre dangereuse du fait qu'elle a été facilitée. Deux types d'éléments peuvent être utilisés à l'appui de l'hypothèse que l'accroissement de la capacité d'accélération peut accroître le risque : ceux qui relèvent de l'analyse des facteurs de risque en dépassement et ceux qui proviennent des études d'accidents.

Quand un conducteur évalue ses possibilités de dépassement sur une route à deux voies où la circulation s'effectue dans les deux sens, il va tenir compte de la vitesse estimée du véhicule à dépasser et du temps qu'il va mettre pour effectuer son dépassement et pouvoir se rabattre, avant de gêner un éventuel véhicule venant en face. Ces paramètres vont être traduits en distance nécessaire pour effectuer ce déplacement, donc en temps compte tenu de l'expérience que l'on a des capacités d'accélération de son véhicule. Quand un véhicule avait une vitesse maximale peu élevée et de très faibles possibilités d'accélération à la vitesse à laquelle il circulait, comme par exemple les 2 CV Citroën des années cinquante, voire soixante, leurs conducteurs étaient confrontés à la lenteur de dépassement de poids lourds roulant à une vitesse légèrement inférieure à la vitesse maximale de ces 2 CV. Le temps de dépassement était très long, il fallait prendre de multiples précautions, le risque ressenti était élevé, le risque réel était très faible car le peu de différence entre la vitesse du véhicule dépassant et du dépassé permettait de renoncer sans risque et de se replacer derrière le camion que l'on souhaitait dépasser. La situation est très différente avec un véhicule disposant d'un couple très élevé et dont le conducteur sera incité à entreprendre un dépassement aventureux parce qu'il a confiance dans ses capacités de reprise. Une fraction de seconde d'erreur dans son estimation peut être dramatique du fait du cumul de deux risques, d'une part le rapport entre l'erreur absolue dans l'appréciation du temps de dépassement et la réalité de ce dernier est plus élevée du fait de la diminution du dénominateur, d'autre part le différentiel de vitesse entre le véhicule dépassé et le dépassant est élevé en fin de dépassement. Pour dire les choses autrement, un conducteur de 2 CV renonçait à son dépassement par une décision se situant en début ou au milieu de sa manœuvre et mettait facilement en œuvre ce renoncement. Le conducteur d'un véhicule doté de très fortes reprises va se trouver dans une impasse en fin de manœuvre et aura beaucoup de difficultés à renoncer à sa manœuvre car il a pu accroître dans des proportions importantes sa différence de vitesse avec le véhicule dépassé.

Confondre la facilité ressentie pour effectuer une manoeuvre et le risque qui lui est lié est une

faute élémentaire. Cette confusion est fréquente, chaque fois qu'une modification technique d'un véhicule est présentée comme un facteur de sécurité, le premier artifice utilisé consiste à décrire l'effet de la mesure « toutes choses égales par ailleurs », ce qui ne correspond pas à la réalité. Un véhicule est conduit par un être humain qui est le décideur final et qui interprète en permanence les données qui lui parviennent concernant les autres véhicules, leur position, leur vitesse, leur comportement, mais aussi les données concernant l'infrastructure. A ces données « externes » il va confronter et adapter des données « internes » qui sont celles qui dépendent de lui, ou plus exactement de sa relation avec son véhicule, c'est-à-dire des capacités qu'il prête au couple qu'il forme avec cet instrument plus ou moins familier. Dans ce contexte assimiler facilité et sécurité est un abus de langage dangereux et bien entendu voulu. Une démarche de type publicitaire ne recherche pas la vérité, elle cherche à convaincre pour vendre. Pour illustrer cette ambiguïté nous pouvons utiliser des exemples relevant de la même problématique. Quand les freins dotés d'un système d'antiblocage des roues sont apparus, l'argument objectif d'une amélioration de la stabilité sur chaussée mouillée au freinage a été avancé pour promouvoir ce dispositif. Cette réalité indiscutable ne signifie pas que les accidents sur chaussée mouillée vont être moins fréquents avec ce dispositif et les assureurs qui avaient fait l'hypothèse de cette réduction du risque ont rapidement rétabli leurs tarifs d'origine en constatant qu'il n'y avait pas d'effet suffisamment significatif sur le risque pour justifier une telle ristourne. Les raisons peuvent être multiples, soit un mauvais usage des capacités nouvelles introduites par le dispositif, le conducteur n'utilisant pas ses capacités d'agir avec un moindre risque sur sa direction pendant son freinage, ce qui réduit ses capacités d'évitement, soit une surestimation de l'apport du dispositif, l'incitant à aller plus vite par temps de pluie. Disposer d'une capacité particulière permet de réduire le risque si elle est utilisée de façon « sécuritaire », elle peut provoquer une aggravation du risque si l'utilisateur surestime l'avantage apporté par la mesure et modifie son comportement jusqu'à provoquer un accroissement du risque réel, qui est bien distinct du risque ressenti.

Les données accidentologiques sur le risque lié au dépassement en fonction de la puissance ou de la vitesse maximale des véhicules sont pratiquement inexistantes en France. Un chercheur de l'INRETS, Jean-Louis Martin, a publié une étude déjà citée sur le risque en fonction de la masse des véhicules impliqués. (Estimation du risque de décès ou de blessure pour un conducteur en fonction des caractéristiques des véhicules par une analyse multivariée de séries appariées – conférence ESV 2003). L'un des auteurs de cette requête lui a demandé s'il avait documenté le risque en dépassement suivant la puissance des véhicules lors d'accident impliquant deux véhicules légers. Les données communiquées sont les suivantes :

- les véhicules notés en dépassement à gauche ne représentent que 2,9% des véhicules légers dans les accidents impliquant deux véhicules,
- cette proportion est de 2.5% pour les véhicules de moins de 70cv, 2.9% pour 70-89cv, 3.6% pour les 90-109 et 4% pour les 110 cv et plus.

Ces résultats n'ont pas été publiés car le phénomène ne lui apparaissait pas très important, et il n'avait pas d'évaluation de la qualité du remplissage de la variable concernant le dépassement dans les bordereaux d'accidents corporels de la circulation. Il faut cependant remarquer qu'ils confirment que ce sont bien les véhicules les plus puissants qui ont le plus d'accidents en dépassement. A l'opposé, l'affirmation qu'une réserve de puissance réduit le risque d'accident en dépassement n'a jamais été documentée par une étude accidentologique.

## **7.5. L'existence d'effets bénéfiques complémentaires.**

En matière de sécurité routière, la limitation de la vitesse à la construction supprimera bien-sûr le surrisque provoqué par le dépassement de la vitesse à 130 km/h, mais elle aura aussi pour effet, comme nous l'avons indiqué dans la section 4 :

- de diminuer le risque d'accident survenant à des vitesses inférieures à 130 km/h ;
- d'entraîner une désescalade progressive dans la commercialisation de véhicules puissants et lourds, qui induira elle-même une diminution de la fréquence et de la gravité des accidents.

Outre l'amélioration de la sécurité routière, cette mesure entraînera de manière certaine un certain nombre d'effets bénéfiques complémentaires, que nous avons discutés à la section 6 :

- la diminution de la consommation de carburant ;
- la diminution de la contribution à la pollution et à l'effet de serre.

A cela s'ajoutent des avantages économiques pour les usagers déjà mis en évidence par la Commission Européenne consécutivement à la limitation de la vitesse à la construction des poids lourds

- la diminution du coût des assurances, du fait de la diminution du nombre et de la gravité des accidents ;
- la diminution des coûts de maintenance (pneus, freins, moteur).

## **7.6. L'obligation d'agir de l'Etat.**

Du point de vue de la gestion des risques par les autorités publiques, l'autorisation de mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée sur nos routes constitue une situation caricaturale. Cette autorisation a comme seul intérêt de fournir aux usagers de la route un moyen d'enfreindre la loi qui se traduit de manière certaine par le décès de centaines de personnes par an - doublée d'une augmentation de la pollution et de l'effet de serre - sans qu'aucun bénéfice ne vienne contrebalancer ce gâchis humain.

La mesure pour mettre fin à cette situation est connue et relève de la seule responsabilité gouvernementale : l'obligation d'installer des limiteurs de vitesse à la construction. Il faut insister sur le fait que cette mesure est nécessaire, qu'elle ne présente aucune difficulté technique de mise en oeuvre, qu'elle est éprouvée puisque utilisée avec succès pour les poids lourds, qu'elle est d'un coût négligeable, qu'elle présente de surcroît des avantages économiques pour les usagers du fait de la réduction de leur consommation de carburant et des dommages accidentels, qu'elle est recommandée par les experts depuis 15 ans, que son utilité et sa nécessité sont reconnues par le gouvernement et qu'elle est largement approuvée par la population en général et par les conducteurs eux-mêmes

Dans ces conditions décider d'autoriser mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée sur nos routes est une faute de l'État.

Il convient ici d'établir un parallèle avec la prévention des risques liés à l'exposition aux poussières d'amiant, qui a fait l'objet, le 3 mars dernier, d'une décision du Conseil d'État

reconnaissant la responsabilité de l'État pour faute. Les juges administratifs ont considéré que l'État avait commis une faute pour ne pas avoir édicté des mesures réglementaires suffisantes pour assurer la sécurité des salariés exposés aux poussières d'amiante.

La cour de cassation avait auparavant reconnu la « faute inexcusable » d'un certain nombre d'employeurs qui n'avaient pas protégé leurs salariés exposés aux poussières d'amiante. Le Conseil d'État a jugé dans sa décision du 3 mars que l'existence de responsabilités évidentes des employeurs n'exonérait pas l'État de ses responsabilités propres. Il l'a fait dans un attendu de principe dépassant le cas de l'amiante qui définit les obligations de l'État en matière de prévention des risques professionnels:

*« Considérant que si, en application de la législation du travail désormais codifiée à l'article L. 230-2 du code du travail, l'employeur a l'obligation générale d'assurer la sécurité et la protection de la santé des travailleurs placés sous son autorité, il incombe aux autorités publiques chargées de la prévention des risques professionnels de se tenir informées des dangers que peuvent courir les travailleurs dans le cadre de leur activité professionnelle, compte tenu notamment des produits et substances qu'ils manipulent ou avec lesquels ils sont en contact, et d'arrêter, en l'état des connaissances scientifiques, au besoin à l'aide d'études ou d'enquêtes complémentaires, les mesures les plus appropriées pour limiter et si possible éliminer ces dangers. »*

Dans le cas de la vitesse inutile, nous sommes, comme pour l'amiante, dans le domaine du risque avéré et, au terme de la décision du Conseil d'État, il incombe aux autorités publiques de prendre les mesures appropriées pour faire cesser le danger que fait courir aux salariés l'utilisation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée.

L'attendu de principe du Conseil d'État visant explicitement la prévention des risques professionnels, il ne s'applique directement qu'aux véhicules utilisés par des salariés. Cependant le raisonnement à l'oeuvre dans cet attendu ne fait intervenir que le cadre législatif qui organise la prévention de ces risques. Il vaut donc pour d'autres risques, dès lors qu'existe un cadre législatif comparable.

Concernant les risques encourus par les usagers de la route, ce cadre législatif existe. L'article L 311-1 du code de la route qui dispose que « *Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route.* » fait peser une obligation générale de sécurité sur les constructeurs, vendeurs, exploitants et utilisateurs de véhicules, qui peut être comparée à celle que fait peser l'article L 230-2 du code du travail sur les employeurs.

Pas plus que l'article L 230-2 du code du travail n'exonère les autorités publiques de leurs responsabilités en matière de sécurité au travail, l'article L 311-1 du code de la route ne les exonère de leurs responsabilités en matière de sécurité routière. Au contraire, il fait peser sur elles l'obligation de prendre les décrets d'applications nécessaires. A ce titre, il leur incombe, comme l'a rappelé le Conseil d'État à propos de la sécurité au travail, de se tenir informées des dangers que peuvent courir les usagers de la route, et d'arrêter, les mesures les plus appropriées pour limiter et si possible éliminer ces dangers. Le risque que font courir aux usagers de la route les véhicules inutilement rapides étant grave et avéré, elles ont obligation de prendre la mesure qui en l'occurrence s'impose: interdire leur mise en circulation.

## 8. L'absence d'obstacle au niveau européen.

Pour justifier sa décision de rejet de notre demande, le ministre indique que « *la réglementation technique n'est concevable juridiquement [...] que dans le cadre de l'Union européenne* » et que « *ce cadre est incontournable pour les catégories de véhicules qui font l'objet d'une réception communautaire* ».

Ainsi le ministre prétend que l'existence d'une réception communautaire pour les voitures particulières ferait obstacle à la possibilité pour la France de rendre obligatoire la limitation de leur vitesse à la construction.

Nous montrons dans ce qui suit que cet argument ne peut être retenu.

### 8.1. L'exception de santé publique au traité CE.

Le traité instituant la Communauté Européenne [traité CE] pose le principe général de la libre circulation des marchandises entre les États membres : au terme des articles 28 et 29 de ce traité, les restrictions quantitatives à l'importation et à l'exportation, ainsi que de toutes mesures d'effet équivalent, sont interdites entre les États membres.

Ce principe général est expressément limité par l'article 30 qui prévoit que « *les dispositions des articles 28 et 29 ne font pas obstacle aux interdictions ou restrictions d'importation, d'exportation ou de transit, justifiées par des raisons de [...] protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou de préservation des végétaux* ». Cet article précise que « *toutefois ces interdictions ou restrictions ne doivent constituer ni un moyen de discrimination arbitraire ni une restriction déguisée dans le commerce entre les États membres* ».

La portée exacte du principe de la libre circulation des marchandises et de l'exception de santé publique a été établie par la Cour de Justice Européenne qui a produit une abondante jurisprudence sur le sujet.

La Cour donne au principe de la libre circulation des marchandises une extension large : selon une jurisprudence constante, elle considère comme « *mesures d'effet équivalent à des restrictions quantitatives* », « *toute réglementation commerciale des États membres susceptible d'entraver directement ou indirectement, actuellement ou potentiellement, le commerce intracommunautaire* ».

Cependant la Cour considère que les restrictions à la libre circulation des marchandises justifiées par l'article 30 constituent des « *exigences fondamentales* » (Arrêt du 18 mars 1998, C-1/96, point 47). Elle a défini de manière précise aussi bien les circonstances permettant son invocation que les modalités de son application (voir en particulier : Arrêt du 2 mars 1983, Commission / Belgique, C-155/82, point 12 ; Arrêt du 14 juillet 1983, Sandoz, C-174/82, points 16-19 ; Arrêt du 30 novembre 1983, Van Bennekom, C-227/82, points 35-40 ; Arrêt du 27 avril 1993, Commission / Grèce, C-375/90, point 19, Arrêt du 19 mars 1998, The Queen / Minister of Agriculture, Fisheries and Food, C-1/96, points 47-49, 64 ; Arrêt du 23 septembre 2003, Commission des Communautés européennes / Royaume de Danemark, C-192/01, points 42-54 ; Arrêt du 1<sup>er</sup> avril 2004, Bellio, C-286/02, points 57-60).

La jurisprudence constante de la Cour est la suivante (Arrêt du 30 novembre 1983, Leendert van Bennekom, précité). :

*« Ce n'est que lorsque des directives communautaires prévoient l'harmonisation complète de toutes les mesures nécessaires à assurer la protection des animaux et des personnes et aménagent des procédures de contrôle de leur observation que le recours à l'article 36 [devenu depuis article 30] cesse d'être justifié. »* (point 35)

*« Dans la mesure où des incertitudes subsistent en l'état actuel de la recherche scientifique, il appartient aux États membres, à défaut d'harmonisation, de décider du niveau auquel ils entendent assurer la protection de la santé et la vie des personnes, tout en tenant compte des exigences de la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la communauté. »* (point 38).

*« Il appartient à cet égard aux autorités nationales de démontrer, dans chaque cas, que leur réglementation est nécessaire pour protéger effectivement les intérêts visés à l'article 36 du traité et notamment que la commercialisation du produit en question présente un risque sérieux pour la santé publique. »* (point 40)

La première condition pour pouvoir invoquer l'exception de santé publique est donc l'absence de directives prévoyant l'harmonisation complète des mesures nécessaires à assurer la santé des personnes dans le domaine considéré où pour le dire en d'autres termes *« l'harmonisation des mesures nécessaires à la réalisation de l'objectif spécifique que poursuivrait le recours à l'article 36 [devenu depuis article 30] »* (Arrêt du 19 mars 1998, The Queen / Minister of Agriculture, Fisheries and Food, précité, points 47)

La deuxième condition est l'existence d'un risque sérieux pour la santé des personnes, étant précisé que depuis la jurisprudence Sandoz (Arrêt du 14 juillet 1983, C-174/82, point 2), il n'est pas nécessaire que les conséquences dommageables soient certaines, mais que des incertitudes réelles subsistent en l'état actuel de la recherche scientifique. Plus précisément, lorsqu'*« une incertitude persiste quant à l'existence ou à la portée de risques réels pour la santé publique [...] il doit être admis qu'un État membre peut, en vertu du principe de précaution, prendre des mesures de protection sans avoir à attendre que la réalité et la gravité de ces risques soient pleinement démontrées. Toutefois, l'évaluation du risque ne peut pas se fonder sur des considérations purement hypothétiques »* (Arrêt du 23 septembre 2003, Commission des Communautés européennes / Royaume de Danemark, précité, point 49)

Lorsque ces deux conditions sont réunies, *« il appartient aux États membres de décider du niveau auquel ils entendent assurer la protection de la santé »*. Il convient de souligner que la formulation, retenue par la Cour selon une jurisprudence constante, laisse aux États membres un pouvoir d'appréciation qui leur donne une véritable responsabilité : les États membres ont la responsabilité de décider du niveau auquel ils entendent assurer la protection de la santé et dans l'exercice de cette responsabilité, ils sont seulement tenus de respecter *« les exigences de la libre circulation des marchandises »* que la Cour a précisément délimitées :

*« En exerçant leur pouvoir d'appréciation relatif à la protection de la santé publique, les États membres doivent respecter le principe de proportionnalité. Les moyens qu'ils choisissent doivent donc être limités à ce qui est effectivement nécessaire pour assurer la sauvegarde de la santé publique; ils doivent être proportionnés à l'objectif ainsi poursuivi, lequel n'aurait pas pu être atteint par des mesures restreignant d'une manière moindre les*

*échanges intracommunautaires.* » (Arrêt Commission des Communautés européennes / Royaume de Danemark, précité, point 45 ; voir aussi Sandoz, précité, point 16;, Bellon, C-42/90, point 11 et Harpegnies, C-400/96, point 33).

## **8.2. Le cas particulier de la limitation de la vitesse des véhicules à la construction.**

Pour savoir si le ministre des transports est en droit, du point de vue de la Communauté Européenne, de décider de rendre obligatoire la limitation de la vitesse à la construction au titre de l'exception de santé publique, il convient d'examiner successivement les trois conditions fixées par la Cour de Justice Européenne :

- la réalité du risque invoqué ;
- l'absence d'harmonisation complète des mesures de protection contre ce risque ;
- la proportionnalité des mesures de protection proposées.

Nous avons montré dans la section 4 la réalité du risque invoqué : il ne s'agit pas ici de principe de précaution, mais de simple prévention d'un risque avéré, qui se traduit chaque année par le décès injustifiable de centaines de personnes.

Nous avons aussi montré dans la section 7.3 que la mesure de protection proposée, à savoir l'obligation de la limitation de la vitesse à la construction était une mesure nécessaire. Aucune autre mesure moins contraignante n'est susceptible d'empêcher les voitures de circuler au-delà de la vitesse maximale autorisée et de prévenir les accidents qui en découlent. De plus cette mesure constitue une restriction minimale à la libre circulation des marchandises : il ne s'agit pas d'une interdiction de commercialisation d'une catégorie de produits, mais de l'obligation d'adjoindre un élément supplémentaire, un limiteur de vitesse, qui est déjà obligatoire pour d'autres catégories de véhicules au niveau européen. La mesure est donc à l'évidence proportionnée.

Il reste à examiner la question de l'harmonisation invoquée par le ministre dans sa réponse au travers de la « réception communautaire » des voitures particulières.

La dite réception communautaire est régie par la « directive 92/53/CEE du Conseil du 18 juin 1992 modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ». Elle est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

Pour mesurer la portée exacte des dispositions qu'elle comporte, il y a lieu selon la jurisprudence de la Cour « *de tenir compte non seulement des termes de celles-ci, mais également de leur contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elles font partie* » (Arrêt *The Queen / Minister of Agriculture, Fisheries and Food*, précité, point 49)

Les considérants de la directive sont sans ambiguïté. Il s'agit « *dans l'intérêt de l'établissement et du fonctionnement du marché intérieur de la Communauté* », de « *remplacer les systèmes de réception actuels des États membres par la procédure de réception communautaire* ». La réception communautaire d'un type de véhicule est faite par l'un des États sur la base d'une liste d'exigences techniques prévues par la directive et fixées dans des directives particulières.

La directive ne se donne nullement pour objectif d'assurer la sécurité routière. Au contraire elle précise explicitement dans ces considérants **« qu'un véhicule peut être conforme aux dispositions de la présente directive tout en présentant cependant certaines caractéristiques indubitablement susceptibles de compromettre la sécurité routière; qu'il est, dès lors, souhaitable de permettre aux États membres de refuser de réceptionner de tels types de véhicules, d'en interdire la vente et la mise en service, et d'en refuser l'immatriculation; que, pour ce dernier cas, des conditions appropriées sont établies »**.

En conséquence elle prévoit au paragraphe 2 de l'article 4 que *« si un État membre estime qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique satisfaisant aux dispositions du paragraphe 1 [i.e. satisfaisant aux exigences techniques requises pour la réception communautaire] risque néanmoins de compromettre gravement la sécurité routière, il peut refuser d'accorder la réception. Il en informe immédiatement les autres États membres et la Commission, en indiquant les motifs de sa décision. »* Mais elle ne prévoit aucune harmonisation des critères permettant de juger si un véhicule compromet gravement la sécurité routière.

Elle prévoit aussi au paragraphe 3 de l'article 7 que *« si un État membre établit que des véhicules, des composants ou des entités techniques d'un type particulier [ayant fait l'objet d'une réception communautaire] compromettent gravement la sécurité routière, il peut, pendant six mois au maximum, refuser d'immatriculer de tels véhicules ou interdire la vente ou la mise en service sur son territoire de tels véhicules, composants ou entités techniques. Il en informe immédiatement les autres États membres et la Commission, en motivant sa décision. Si l'État membre qui a procédé à la réception conteste les risques allégués pour la sécurité routière dont il a reçu notification, les États membres intéressés s'emploient à régler le différend. La Commission est tenue informée et procède, en tant que de besoin, aux consultations nécessaires pour aboutir à une solution. »*

La directive organisant la réception communautaire n'harmonise donc nullement les mesures nécessaires à assurer la sécurité des personnes. Elle laisse à l'État membre qui procède à la réception communautaire d'un véhicule le pouvoir et la responsabilité d'apprécier si le véhicule compromet la sécurité routière. Conséquemment elle laisse à un Etat autre que celui qui a accordé la réception communautaire à un véhicule, la possibilité de refuser son immatriculation pour raisons de sécurité routière, l'appréciation des différents États en cette matière n'ayant aucune raison d'être identique.

Le refus motivé d'immatriculation pour raisons de sécurité routière par un État est de fait le moyen privilégié de prendre en compte et de faire progresser la sécurité routière au niveau européen, aucune procédure spécifique n'étant prévue à cet effet par la directive.

C'est précisément ce qui s'est passé pour l'adoption de la directive européenne 92/6/CEE rendant obligatoire les limiteurs de vitesse sur les poids lourds. La France a pris l'initiative de limiter la vitesse des poids lourds à la construction et c'est, comme le rappelle la directive, en *« considérant que plusieurs États membres ont imposé l'installation de limiteurs de vitesse pour certaines catégories de véhicules »* que la mesure a été prise ensuite au niveau européen.

Nous sommes actuellement dans une situation où la commission elle-même estime que l'extension de la mesure aux voitures particulières est nécessaire du point de vue de la sécurité routière, mais n'est pas encore possible à prendre au niveau européen du fait de désaccords entre les États membres. Ce point est indiqué explicitement dans le *« Rapport de la*

*Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise œuvre de la directive 92/6/CEE » du 14 juin 2001. A la section « 4.3 EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE AUX VÉHICULES DES CATÉGORIES M1 (VOITURES PARTICULIÈRES) ET N1 (CAMIONNETTES) », il est écrit :*

*« Il est évident que les autobus et les poids lourds ne sont pas les seuls responsables des émissions et des accidents de la route - en réalité, ils n'en sont même pas la cause principale. L'argument concernant le rapport entre la vitesse, d'une part, et la sécurité routière et les aspects environnementaux, d'autre part, est également valable pour les camionnettes et les voitures particulières. Cependant, il faut reconnaître que la limitation de la vitesse maximale des voitures particulières constituerait un problème politique extrêmement controversé. »*

Il apparaît donc clairement que la directive organisant la réception communautaire ne s'oppose en aucune façon à ce que le ministre des transports décide de rendre obligatoire la limitation de la vitesse à la construction pour raison de sécurité. Bien plus, le fait que la Commission estime à la fois que cette mesure est nécessaire du point de vue de la sécurité routière et qu'il est impossible de la faire adopter au niveau européen, constitue une raison supplémentaire de prendre une décision unilatérale.

## **10. Conclusions**

**PAR CES MOTIFS** et tous autres à produire, déduire ou suppléer au besoin d'office, le requérant sollicite qu'il plaise au Conseil d'État

- 1) d'annuler la décision du ministre en charge des transports de rejet de notre demande d'interdire la mise en circulation de véhicules dont la vitesse maximale dépasse la valeur la plus élevée autorisée sur nos routes;
- 2) d'enjoindre au ministre en charge des transports de supprimer le surrisque de dommage corporel induit par la mise en circulation de véhicules dont la vitesse maximale dépasse la valeur la plus élevée autorisée sur nos routes et pour ce faire de rendre obligatoire la limitation de la vitesse à la construction.

Paris, le 2 septembre 2004

Michel PARIGOT  
Secrétaire de l'APIVIR

## LISTE DES PIÈCES JOINTES.

- 1 - Lettre de l'APIVIR au ministre en charge des Transports en date du 3 mai 2004.
- 2 - Réponse du ministre en charge des Transports à l'APIVIR en date du 1<sup>er</sup> juillet 2004.
- 3 - Déclaration de l'APIVIR, JO du 1<sup>er</sup> mai 2004, n° 1191.
- 4 - Statuts de l'APIVIR.
- 5 - Composition du bureau de l'APIVIR.
- 6 - Procès verbal de la réunion du bureau de l'APIVIR du 13 juillet 2004.
- 7 - W.F. Frith et T.L. Patterson (Research and Statistics, Land Transport Safety Authority, New Zealand), *Speed variation, absolute speed and their contribution to safety, with special reference to the work of Salomon*, IPENZ, 2001.
- 8 - M. Bohlin, *A statistical analysis of 28 000 accident cases with emphasis on occupant restraint value*, SAE Transactions, Vol. 76, 1988.
- 9 - M.C. Taylor, A. Baruya et J.C. Kennedy, *The relationship between speed and accidents on rural single-carriageway roads*, TRL report TRL511, 2002.
- 10 - *Recueil de données statistiques sur l'assurance automobile en France*, Association générale des sociétés d'assurance contre les accidents, 1984 (extrait).
- 11 - S. Cohen, H. Duval, S. Lassarre, J-P. Ortefeuill, *Limitations de vitesse : les décisions publiques et leurs effets*, Hermes, 1998 (extrait)
- 12 - *La sécurité routière*, Livre blanc présenté au Premier ministre, La Documentation Française, 1989 (extrait)
- 13 - *Gisements de sécurité routière*, rapport général, La Documentation Française, 2002 (extrait)