

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 1 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

I. INTRODUCTION

Vitesse et accidents de la route

Dans le présent document, la vitesse excessive sera définie comme la vitesse au-delà des limitations de vitesse, et la vitesse inappropriée, une vitesse qui tout en restant en deçà des limitations fixées ne tient pas compte des circonstances particulières qui impliquent en l'occurrence de rouler à une vitesse inférieure (exemple conduite sur autoroute à 120 km/h par temps de brouillard épais).

Les études et recherches menées depuis de nombreuses années sont unanimes, la vitesse excessive ou inappropriée est une des causes principales des accidents de la route, et un des facteurs qui influencent de façon significative la gravité des accidents.

- Suivant différentes études, la vitesse excessive ou inappropriée interviendrait de façon prépondérante dans approximativement 30 % des accidents de la route.
- Suivant une étude réalisée en Angleterre (Finch et Al., 1994) aux vitesses moyennes actuelles, une variation de 1 km/h de la vitesse moyenne impliquerait une variation de 3 % du nombre d'accidents, et de 5 % du nombre de blessés graves et de tués.
- En outre les dommages corporels augmentent en fonction de la vitesse ; le taux de mortalité des occupants d'un véhicule impliqué dans un accident est 20 fois plus élevé si le véhicule roulait à 80 km/h que s'il roulait à 30 km/h. Le risque de décès d'un piéton heurté par un véhicule roulant à 30 km/h est de 5 %, mais il est de 45 % pour un véhicule roulant à 50 km/h. En effet, l'énergie cinétique dégagée lors d'un accident est proportionnelle au carré de la vitesse.

Suivant une étude réalisée par le TRL (M.C. Taylor et al 2000) l'impact d'une réduction de la vitesse moyenne sur le nombre d'accidents est plus important sur les routes en zones urbaines que sur les routes de liaison. L'impact est par ailleurs supérieur sur les routes de liaisons que sur les routes à grandes vitesses.

Cette même étude a en outre mis en lumière que le risque d'accident augmentait en proportion :

- des différences de vitesses entre usagers,
- de la proportion des usagers ne respectant pas les limitations. L'étude indique une augmentation du risque d'accident de 10 % si la proportion des usagers ne respectant pas les vitesses double.

Une amélioration sensible de la sécurité routière pourrait donc être obtenue en amincissant la courbe (de Gauss) des vitesses (c'est-à-dire en réduisant l'écart-type entre les vitesses, et en veillant à ce qu'aussi peu de conducteurs que possible ne dépassent les limites de vitesses).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 2 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

Limitations de vitesses

Les limitations de vitesses actuellement en place dans les pays Européens sont en majorité homogènes pour les zones urbaines (50 km/h), relativement homogènes sur autoroutes (120 km/h avec des exceptions à 100, 110, et 130 km/h) et marquées par une plus grande diversité sur les routes de liaison (de 70 à 110 km/h voir annexe I).

Plusieurs études confirment le faible respect par les usagers des limitations de vitesses (voir annexe II tableau ETSC).

En 2000, l'IBSR a réalisé une étude sur les vitesses des véhicules en Brabant flamand (Het snelheidsgedrag in Vlaams Brabant- W. Vanlaar 2001). Les résultats de cette étude montrent un non-respect fréquent des limitations de vitesse. 41 % des conducteurs commettent une infraction grave (dépassent de plus de 10 km/h la vitesse autorisée) lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h, 26 % lorsqu'elle est limitée à 50 km/h et 17 % en cas de limitation à 120 km/h. L'étude a révélé un meilleur respect des limitations à 70 et 90 km/h (Voir annexe III).

Il convient cependant de tenir compte du fait que cette étude a été réalisée dans des zones n'ayant pas fait l'objet d'aménagements particuliers au niveau de l'infrastructure.

Il convient enfin de tenir compte des résultats d'une étude (Finch et al 1994) qui indique qu'en dehors de mesures complémentaires, une diminution des limitations de vitesses sur un tronçon déterminé conduit à une diminution de la vitesse moyenne correspondant à 25 % de la variation de la limitation de vitesse. Ainsi en dehors de toute politique active de répression, une diminution de la vitesse maximum autorisée de 90 km/h à 80 km/h ne conduirait qu'à une diminution de la vitesse moyenne de 2,5 km/h.

Il en résulte que l'insécurité routière pourrait être significativement réduite dans le cadre de la réglementation existante, mais moyennant la mise en œuvre de mesures visant à faire respecter ces règles, en ce compris les mesures concernant les infrastructures routières et leur environnement.

Il est difficile d'établir le profil type du conducteur qui commet régulièrement des excès de vitesse, car toutes les catégories de conducteurs sont concernées, mais certaines tendances peuvent être dégagées. En Grande-Bretagne, le TRL (Transport Research Laboratory) a ainsi rassemblé les données de plusieurs études en la matière, dont SARTRE II auquel l'IBSR a participé. Il en ressort que les conducteurs commettant régulièrement des excès de vitesse sont souvent :

- des hommes jeunes, conduisant seuls dans la voiture. Par ailleurs, il semblerait qu'à partir de 40 ans, les conducteurs commencent à « lever le pied »,
- des conducteurs de véhicules de société, et/ou de voitures puissantes.

Il ressort également de cette étude que les conducteurs accompagnés roulent moins vite, sauf dans le cas de jeunes conducteurs accompagnés d'autres jeunes de sexe masculin, auquel cas le conducteur a tendance à rouler plus vite.

La sécurité inhérente de voitures récentes et bien conçues permet de préserver la vie des occupants pour des chocs à maximum 70 km/h en cas de choc frontal (contre un obstacle fixe) et 50 km/h pour des chocs latéraux. Des infrastructures adaptées pourraient permettre des chocs à des vitesses supérieures.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 3 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

Le tableau suivant donne le résultat d'un système qui n'engendrerait pas de blessure graves ou de mort suivant le concept de la "Vision Zéro" initié par la Suède. Il faut noter qu'une telle stratégie est basée sur une certaine amélioration des véhicules, et des systèmes de retenue donnant un résultat maximum. Il suppose également que l'utilisateur de la route utilise le système de manière adéquate.

Type d'infrastructure et de trafic	Vitesse possible (km/h)
Endroits où des conflits peuvent exister entre piétons et voitures	30
Intersections avec possibilité de collision latérale entre voitures	50
Routes avec possibilité d'impact frontal entre voitures	70
Routes sans possibilité d'impact latéral ou frontal (uniquement impacts avec l'infrastructure)	100+

En outre, une vitesse limitée à 70 km/h présente l'avantage que la variance entre les véhicules lourds (limités à 60 km/h) et les voitures est moins importante.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 4 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

II. MESURES EN COURS

Education / Sensibilisation

L'IBSR consacre annuellement une campagne générale grand public ciblée sur le respect des limitations de vitesses ou sur le respect des distances de sécurité.

Les régions consacrent en outre en général une des périodes d'affichages le long des autoroutes à une campagne de sensibilisation sur le respect des vitesses.

Diverses actions sont en outre menées de façon plus locale (panneaux de sensibilisation, pistes d'éducation routière de la police fédérale, ...)

Rappelons enfin l'obligation d'inclure un volet « conduite défensive » dans les programmes d'apprentissage à la conduite.

Réglementation limitations de vitesse

Au travers du « Mobiliteitsplan Vlaanderen » la **région Flamande** a introduit sa demande de modifier les limitations de vitesses sur les routes secondaires des 90 km/h actuels à 70 km/h. Des dérogations pourraient cependant être mises en place pour porter les limitations de vitesse à 90 km/h aux endroits où l'infrastructure routière et ses abords le permettraient. Un des avantages de cette inversion, serait que les panneaux permettant une limitation à 90 km/h seraient placés à des endroits dégagés alors que les panneaux limitant à 70 km/h sont actuellement placés à des endroits où par définition l'attention des conducteurs est plus sollicitée.

Dans l'attente d'une éventuelle modification de la législation – de compétence Fédérale – la région flamande va intensifier les limitations des vitesses à 70 km/h sur les routes régionales en fonction de quatre critères :

- présence de zones noires
- distances inter-agglomérations (bebouwingsdichtheid)
- présence de pistes cyclables et configuration de ces dernières
- obstacles en bordure des voiries

Il est à remarquer que cette dernière démarche se rapproche des principes découlant de la hiérarchisation du **réseau régional wallon** en sous-catégorie, en particulier des caractéristiques du RESI II (routes périurbaines), où la vitesse devait être limitée à 70 km/h. Bien que souvent appliquée dans les faits, la définition du RESI II n'a toutefois pas été généralisée à l'ensemble des zones correspondantes du réseau. De manière générale, il y a d'ailleurs lieu de remarquer que les principes d'application de la hiérarchisation wallonne prévoient une adéquation des vitesses de chaque sous-catégorie aux fonctions d'accessibilité et de mobilité de ces dernières.

Enfin, la **région de Bruxelles-capitale** a mis en place une hiérarchisation de son réseau au travers du plan régional de développement et du plan IRIS des déplacements, et met en place des efforts importants pour adapter les infrastructures en fonction de cette hiérarchisation (zones 30, voies centrales à 70 km/h s'il existe des voies latérales, sites propres pour les transports en commun, giratoires, pistes cyclables,).

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 5 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

Equipement des véhicules

Actuellement trois types d'équipements sont disponibles ou font l'objet d'analyses et d'études :

- 1) Les limiteurs de vitesses : Tous les camions présentant une masse maximale autorisée de plus de 12 tonnes, et les autocars et autobus d'une masse maximale autorisée de plus de 10 tonnes (exceptés ceux affectés exclusivement au transport urbain) doivent être équipés de limiteurs de vitesse (max. 90 km/h) (A.R. du 15 mars 1968). En outre, la directive européenne 98/14/EG imposant des limiteurs de vitesse pour les camions présentant une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes, et les autocars et autobus d'une masse maximale autorisée de plus de 5 tonnes devrait à terme être intégrée dans la réglementation Belge. Ces équipements permettent de limiter la vitesse maximale des véhicules, mais ne garantissent dès lors pas le respect des limitations lorsque ces dernières sont inférieures à la vitesse maximale autorisée du véhicule.

- 2) Des études ont recherché l'effet de l'installation de « boîtes noires » dans les véhicules. La boîte noire enregistre en permanence la date, l'heure, la vitesse, l'utilisation des freins, de la boîte de vitesse et de tous les circuits électriques. Les réactions du véhicule en cas d'accident, choc frontal ou latéral, tonneau et tête à queue sont également mis en mémoire.

Même les chocs successifs en cas de collision en chaîne sont enregistrés pendant 15 sec.

La bande magnétique efface au fur et à mesure toutes ces données, sauf en cas de choc qui interrompt le mécanisme d'effacement. Tout ce qui est arrivé au véhicule, 30 sec avant jusqu'à 15 sec après le dernier choc sera préservé.

En Allemagne on a constaté que l'installation d'une telle boîte noire sur une flotte de véhicules avait diminué le nombre d'accidents de 30 %.

Au sein du programme Drive 2 de la Commission de l'Union Européenne, l'étude SAMOVAR (Safety Assessment Monitoring On Vehicle with Automatic Recording) a été réalisée par différents organismes dont le TRL et le SWOV.

Dans le cadre de cette étude, on a recherché l'effet de la boîte noire dans des voitures, camionnettes et camions.

Pour l'ensemble des flottes impliquées dans l'étude on peut estimer à environ 20 % la réduction du nombre d'accidents. Ceci est une valeur moyenne et l'on peut obtenir des résultats inférieurs ou supérieurs en fonction notamment du niveau initial de la sécurité de la flotte. (Wouters & Bos, 1997. R-97-8.SWOV).

- 3) Plusieurs projets « ISA » (Intelligent Speed Adaptation) ont été menés dans divers pays (Pays-bas et Suède notamment) en vue d'évaluer de tels systèmes. Le projet PROSPER financé par la CE vise à évaluer les systèmes ISA, notamment l'acceptabilité par les utilisateurs, l'impact de tels systèmes sur le comportement des conducteurs, les aspects techniques, et les stratégies d'implémentation. Un groupe de travail a été mis en place en Belgique en vue de lancer un projet pilote ISA en région flamande.

- 4) "Distance Warning System"

Enfin, les systèmes anti-collisions laissent entrevoir des perspectives d'amélioration de la sécurité routière évaluées à 50 % au sein de l'Union Européenne.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 6 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

Répression

En matière de répression, nous disposons d'informations sur les temps consacrés par la Gendarmerie, (devenue en 2001 la Police Fédérale) aux contrôles du respect des limitations de vitesses, et sur le nombre de PV établis. Nous ne disposons cependant pas de données similaires sur les activités correspondantes des forces de polices.

Il apparaît dès lors essentiel au Comité d'accompagnement de pouvoir disposer de données fiables concernant les heures consacrées par les polices locales aux divers contrôles, et du nombre de PV dressés.

Les activités de la gendarmerie en matière de répression concernant la sécurité routière pour les années 1995 à 1999 correspondent à 650.000 à 820.000 constatations (PV + PI + PVA) dont 330.000 à 390.000 infractions liées à la vitesse. (voir annexe IV)

Il convient cependant de tenir compte des statistiques de répression dans des pays qui présentent une sécurité routière significativement meilleure que la Belgique, par exemple aux Pays-Bas qui enregistrent environ 6 millions d'infractions par an dont 4 millions d'excès de vitesse.

Au Royaume Uni, l'infraction de loin la plus fréquente est celle du non-respect des limitations de vitesse ($\pm 1.000.000$ /an) (Road Traffic penalties - A consultation paper – dec. 2000)

Il convient enfin de rappeler que les procédures actuelles liées à la constatation des infractions, et à leur notification aux contrevenants sont extrêmement lourdes. La constatation d'infractions aux limitations de vitesses souffre d'un taux d'approximativement 15 % de plaques illisibles. Les procédures pourraient être sensiblement allégées par l'utilisation de caméras digitales. Par ailleurs, le taux de plaques illisibles (qui progresserait à 30 % en cas d'utilisation de caméras digitales) pourrait être réduit par l'amélioration de la lisibilité des plaques minéralogiques des véhicules.

Toutes les études confirment l'excellent rapport coûts/bénéfices des mesures de répression, mais l'extension de la répression en matière de sécurité routière se heurte souvent à des problèmes soit de priorités, soit de nature budgétaire.

Infrastructures routières

Une infrastructure adaptée, c'est à dire qui met en concordance ses caractéristiques et la fonction de la route ainsi que le comportement souhaité des conducteurs est essentielle pour améliorer le respect des limitations de vitesses.

Dans ce contexte, une attention toute particulière doit être apportée aux équipements de la route, en particulier à la signalisation. De la pertinence (visibilité, adéquation à l'environnement) et de la qualité (entretien, lisibilité) de celle-ci dépend en effet la bonne perception du message par l'utilisateur et l'acceptation du message par ce dernier.

Ces aspects seront abordés dans le cadre des dossiers traitant de l'infrastructure.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 7 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

Aspects judiciaires

La mise en œuvre des sanctions liées aux infractions au code de la route se heurte souvent à l'engorgement des parquets et tribunaux.

Soulignons par ailleurs l'émergence de la mise en œuvre de peines alternatives pour les auteurs d'infractions routières dont la gravité est révélatrice d'un comportement inadapté au volant et pour les auteurs de comportements agressifs dans la circulation.

En 2000, 73 formations ont été dispensées par l'IBSR pour l'ensemble du pays. Au total, 488 participants ont ainsi été sensibilisés.

Il n'existe pas de statistiques sur la part des personnes ayant été condamnées à une peine alternative suite à un excès de vitesse. On considère cependant que ce type d'infraction représente 10 à 20 % des cas. Des études réalisées à l'étranger, essentiellement pour les cours relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool, indiquent un taux de récidive significativement inférieur dans le cas des peines alternatives (de 5 à 30 %) que dans le cas des peines traditionnelles.

Suivant les études réalisées, il apparaît que les personnes ayant suivi une formation présentent une meilleure perception des risques, une amélioration du respect des règles, et une amélioration du sentiment de responsabilité.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 8 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

III. MESURES PROPOSEES

1) Mise en place d'un indicateur de comportement en matière de vitesse excessive

Mesure 1.1 : L'objectif des mesures étant de modifier le comportement des usagers, le comité d'accompagnement recommande de mettre en place une mesure systématique de la vitesse moyenne, du V85 (= vitesse qui n'est pas dépassée par 85 % des conducteurs), et du pourcentage de véhicules dépassant la limitation de vitesse de plus de 10 km/h sur un certain nombre de sites afin de pouvoir contrôler le comportement des usagers, et vérifier l'impact des mesures prises.

2) Modifications de la législation

Le Comité d'accompagnement des Etats Généraux de la Sécurité Routière plaide pour maintenir une cohérence au niveau Belge en matière de réglementation sur les limitations de vitesses.

Compte tenu du peu de respect des limitations de vitesses sur base de la réglementation existante, le Comité d'accompagnement propose, dans un premier temps, de maintenir la réglementation actuellement en place, de veiller à une amélioration substantielle du respect des limitations de vitesses, au travers d'un renforcement de l'éducation, de la sensibilisation, de la répression, et de la politique de suivi, ainsi que par l'optimisation des infrastructures routières en fonction du comportement attendu des conducteurs. En fonction de l'évolution de l'insécurité routière par rapport aux objectifs fixés, il conviendra de décider si un renforcement des réglementations actuelles s'avère nécessaire. Cette position n'empêche aucunement d'adapter les limitations de vitesses sur certaines portions de voiries en fonction des caractéristiques de l'infrastructure, dans le cadre des règles existantes. Le comité d'accompagnement confirme ainsi par exemple la nécessité d'étendre le nombre de zones 30.

Mesure 1.2 : Une majorité de représentants du comité d'accompagnement marque une attitude positive sur la proposition présentée par la région flamande, visant à établir comme limitation de vitesse générale sur les routes secondaires 70 km/h au lieu des 90 km/h actuels. Le comité d'accompagnement décide la mise sur pied d'un groupe de travail qui étudiera en détails les avantages, les inconvénients, et les conditions de mise en place de la modification de la limitation de vitesse sur les routes secondaires présentée notamment par la région Flamande au travers du "Mobiliteitsplan Vlaanderen").

Le groupe de travail devra faire rapport sur ce sujet pour le 30/03/2002 au plus tard au Comité d'accompagnement afin de permettre ainsi à ce dernier de prendre position.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 9 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

3) Mesures au niveau de l'éducation, ou de la sensibilisation

Mesure 1.3 : En matière d'éducation, le Comité d'accompagnement recommande l'intégration en dernière année du troisième degré du cycle secondaire de cours visant à sensibiliser les étudiants à la sur-représentation des jeunes dans les accidents de la route, aux causes d'une telle sur-représentation, dont notamment la vitesse excessive ou inadaptée.

Une telle formation pourrait s'envisager dans le cadre plus large d'une formation à la citoyenneté responsable qui pourrait faire l'objet de formations régulières réparties au cours du cycle d'enseignement. Pour ce qui concerne la sécurité routière, une formation devrait intervenir aux différentes périodes au cours desquelles on constate une croissance du risque en matière de sécurité routière.

La formation du troisième cycle intégrerait une sensibilisation aux modes de transport doux, et à des choix raisonnés en matière de modes de déplacement, et une sensibilisation à la sécurité routière axée sur les comportements à risque, la vitesse excessive et inadaptée, la conduite sous l'influence de l'alcool ou des drogues.

Un groupe de travail sera mis sur pied au sein du Comité d'accompagnement afin de définir plus en détail le contenu de ces formations.

L'éducation à la sécurité – et la mobilité devrait ainsi faire partie des compétences terminales de la communauté francophone, et des « eindtermen » de la communauté flamande comme cela a déjà été mentionné au point 2.1.4 du Plan Fédéral .

Des objectifs similaires devraient être fixés au niveau de la communauté germanophone.

Mesure 1.4 : Le Comité d'accompagnement recommande en outre la mise sur pied d'une stratégie de sensibilisation afin de lutter contre l'image actuellement trop positive de la vitesse sur la route et de renforcer le refus social de la vitesse excessive et inappropriée. Cette stratégie ferait appel aux moyens de communication de masse, et intégrerait des actions de communication ciblée notamment vers les jeunes qui sont sur-représentés dans les excès de vitesse, et les conducteurs de voitures de sociétés. Cette stratégie de communication intégrera en outre un volet de sensibilisation via la constitution de « chartes » de comportement au sein d'entreprises disposant d'une importante flotte de véhicules.

Afin d'atteindre un maximum d'efficacité, ces mesures de sensibilisation seront en outre complétées par un renforcement des mesures de répression, et une large diffusion des résultats de la répression.

Mesure 1.5 : Le comité d'accompagnement recommande un renforcement du caractère contraignant de la déontologie en matière de publicité des constructeurs de voitures, soit au travers d'une nouvelle législation soit par le renforcement du code de déontologie mis sur pied par la FEBIAC. En particulier, le comité d'accompagnement recommande que toute campagne lancée par des constructeurs obtienne préalablement le « nihil obstat » de la FEBIAC.

4) Mesures sur le plan des infrastructures routières

Voir le dossier traitant des infrastructures.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 10 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

5) Mesures sur le plan de l'équipement des véhicules

Mesure 1.6 : Le Comité d'accompagnement recommande la mise en place d'un groupe de travail chargé de l'évaluation et de l'analyse des modalités d'introduction de « boîtes noires » sur les nouveaux véhicules. La mise en place de tels dispositifs vise à responsabiliser le conducteur quant à son comportement, par rapport à d'autres solutions plus interventionnelles qui risquent de les dé-responsabiliser. La mise en place de tels dispositifs pourrait viser, éventuellement dans un premier temps, certains usagers à risques. Le Comité d'accompagnement recommande que, pour les récidivistes en matière de non-respect des limitations de vitesse, le permis de conduire ne soit maintenu que sur des véhicules adaptés d'une telle "boîte noire". Un code sur le permis devra permettre d'identifier ces récidivistes. Le Comité d'accompagnement recommande en outre que des incitants fiscaux soient mis en place afin de favoriser l'installation de boîtes noires sur les voitures.

Mesure 1.7 : Le Comité d'accompagnement recommande en outre que la priorité soit accordée à la réalisation d'études et d'évaluations concernant la mise en place de systèmes « ISA », afin d'en permettre la mise en œuvre à moyen terme. Le comité d'accompagnement recommande qu'un projet pilote « ISA » soit réalisé dans les 3 ans dans chacune des régions. Dans le cadre de ces études, une attention particulière devra être accordée à l'impact de tels systèmes sur une « déresponsabilisation » des conducteurs.

6) Mesures sur le plan des contrôles

Dans l'attente de la mise en œuvre des moyens techniques ci-dessus mentionnés, il sera nécessaire de renforcer les mesures de répression afin d'obtenir un meilleur respect des limitations de vitesses et donc une diminution de la vitesse moyenne, et des différences de vitesses entre usagers.

Mesure 1.8 : Le comité d'accompagnement recommande une augmentation importante du volet répressif, tant pour le volet constatations que pour le volet sanctions.

En ce qui concerne le volet constatations, le comité d'accompagnement recommande l'installation très large de caméras contrôlant la vitesse (ainsi que le respect des feux aux carrefours) et l'intensification des contrôles par les services de police. L'objectif serait d'atteindre une probabilité objective de verbalisation (activité cumulée des polices locales, et de la police fédérale), comparable à celui des Pays-Bas.

Afin de mettre cette mesure en place de façon effective et efficace, un ensemble de sous-mesures doivent être mises en place. Certaines de ces mesures sont interdépendantes. Ainsi, les mesures permettant la simplification des procédures sont indispensables pour permettre l'accroissement des contrôles. Ces mesures doivent donc être mises en place avant d'augmenter significativement le nombre des contrôles.

Mesure 1.8 a : Le Comité d'accompagnement recommande que la réglementation soit adaptée dans des délais courts en vue de permettre l'usage de caméras digitales, ce qui permettrait une simplification significative des procédures.

Mesure 1.8 b : Le comité d'accompagnement recommande l'adaptation de la réglementation afin d'imposer l'usage de plaques d'immatriculation présentant une meilleure lisibilité.

Mesure 1.8 c : Le Comité d'accompagnement recommande d'accélérer la procédure de verbalisation et de poursuite. En particulier, le comité d'accompagnement recommande de généraliser et d'assouplir la réglementation concernant la perception immédiate, et de permettre ainsi l'application de la perception immédiate pour des

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		Date Mise à jour : : 29/1/02 page 11 de 21

montants supérieurs aux 1.000 FB actuels, et de permettre le paiement en liquide ou par cartes de crédit. L'extension de la perception immédiate éviterait en outre des recours d'usagers de la Communauté Européenne pour traitement discriminatoire.

Le comité d'accompagnement recommande également que les propositions de transactions soient directement envoyées avec le P.V. par les services de police, et que le délai pour la transmission des P.V. soit porté à 15 j au lieu des 8 j actuellement prévus. L'envoi des propositions de transactions par la police pourrait être limité aux infractions pour excès de vitesse comprises entre une fourchette à définir. La procédure devrait prévoir une progressivité au niveau du montant de la transaction en fonction du stade auquel le paiement est effectué afin d'éviter une contestation abusive trop généralisée par les auteurs des infractions.

Mesure 1.8.d : Le comité d'accompagnement recommande que lors de la mise en place des systèmes informatiques au sein du Ministère de la Justice, et de ceux des forces de police, un minimum de compatibilité soit assuré afin de permettre la transmission électronique de données et éviter ainsi les encodages multiples.

Mesure 1.8.e : La mise en place d'indicateurs requiert préalablement la mise en place des outils nécessaires à l'enregistrement standardisé, par zone de police locale (et l'adaptation éventuelle aux procédures standardisées des enregistrements statistiques déjà effectués par la police fédérale), sur base cohérente et fiable des temps consacrés au contrôle du respect de la législation en matière de circulation routière, du nombre d'usagers contrôlés et des PV dressés, et ce pour l'ensemble des forces de police.

La mise en place de tels outils fait l'objet d'un groupe de travail conformément au plan fédéral de sécurité routière, et se réfère aux logiciels PIP/ ISLP qui fait l'objet d'une mise en place progressive au sein des forces de police. La mise en place de ces statistiques devra veiller à limiter les encodages multiples de données similaires.

Mesure 1.8.f : Enfin, le volet répressif doit faire l'objet d'une large communication afin d'augmenter la perception par les usagers des risques subjectifs d'être verbalisé en cas d'infraction. Cette augmentation du risque subjectif d'être verbalisé en cas d'infraction doit permettre de modifier le comportement des usagers après avoir adapté l'attitude au travers des actions d'éducation et de sensibilisation.

Mesure 1.8.g : Le comité d'accompagnement recommande la mise en place de moyens de contrôle, ou d'incitants en vue de s'assurer que les objectifs proposés aux polices locales soient effectivement atteints.

7) Mesures sur le plan légal

Mesure 1.9 : Dans le cadre de la catégorisation des infractions au code de la route, le Comité d'accompagnement recommande de renforcer la sévérité des sanctions afin de modifier le comportement des conducteurs.

Les mesures suivantes sont proposées :

- Mesure 1.9.a : Suppression de la peine de prison pour certaines infractions et remplacement par la déchéance du permis de conduire.
- Mesure 1.9 b : Ajouter les infractions aux limitations de vitesse (de plus de x km/h en fonction des vitesses maximales autorisées) aux infractions de l'article 38 permettant aux juges de prononcer une immobilisation temporaire du véhicule.
- Mesure 1.9.c : Etendre les cas dans lesquels le juge peut prononcer l'immobilisation temporaire du véhicule aux cas où la déchéance du droit de conduire est inférieure à 6 mois.
- Mesure 1.9 d : Le comité d'accompagnement recommande de mettre en place une procédure qui sanctionne l'attitude d'attente passive du contrevenant. Dans

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		Date Mise à jour : : 29/1/02 page 12 de 21

cet esprit, le comité d'accompagnement recommande que la proposition de transaction soit exigible de plein droit si le contrevenant n'a pas introduit une réclamation endéans les 15 jours de la réception du PV accompagné de la proposition de transaction.

- Mesure 1.9. e : le Comité d'accompagnement recommande de permettre une extension de la période pendant laquelle le juge peut prononcer un retrait du permis de conduire (actuellement 15 jours, renouvelable deux fois)

8) Mesures sur le plan judiciaire

Mesure 1.10 : Le comité d'accompagnement recommande de mettre en place une concertation avec des représentants des juges afin de sensibiliser ces derniers à l'importance de la problématique de l'insécurité routière, aux causes majeures de cette insécurité, et à l'importance de mettre en place une politique de répression et de sanction sévère afin de modifier le comportement des conducteurs.

Le Comité d'accompagnement souhaite sensibiliser les juges à l'importance d'appliquer des sanctions telles le retrait du permis ou la déchéance du droit de conduire, l'immobilisation ou la saisie du véhicule, en cas d'infractions particulièrement graves (délits de fuite, excès de vitesses de plus de 60km/h, véhicule non assuré, conduite sans permis, récidives,....)

Mesure 1.11 : Le comité d'accompagnement recommande que la procédure de suivi des infractions respecte une planification avec des délais à ne pas dépasser, et qu'il n'y ait pas de PV classés sans suite (sauf motivation) pour des infractions liées à des excès de vitesse de plus de 10 km/h. Le comité d'accompagnement recommande la mise en place d'indicateurs en ce qui concerne le suivi des procédures judiciaires : pourcentage d'amendes payées, contestées, classées sans suite,...., et suivi des délais de la procédure.

Mesure 1.12 : Le Comité d'accompagnement recommande de renforcer les peines alternatives (cours de sensibilisation, et les travaux d'intérêt général) pour les contrevenants récidivistes. Les mesures suivantes devraient être mises en œuvre :

Mesure 1.12.a : le comité d'accompagnement recommande une généralisation des peines alternatives dans les différents arrondissements judiciaires, et la prise en charge des coûts de formation par les contrevenants.

Mesure 1.12.b : le comité d'accompagnement recommande de permettre au juge de proposer ces cours de sensibilisation ou les travaux d'intérêt général indépendamment du prononcé d'autres peines.

Mesure 1.12.c : Mise en place d'un organe qui veillerait au respect de critère de qualité, et d'efficacité des formations alternatives.

Mesure 1.13 : le Comité d'accompagnement recommande que des limitations de vitesses plus basses soient imposées sur autoroute aux véhicules pour le transport de choses de moins de 3,5 tonnes, aux véhicules tractant des remorques et en cas de pluie.

Un groupe de travail sera mis en place afin de préciser les modalités de mise en œuvre de ces mesures.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 13 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

IV. CONCLUSIONS

La mise en place d'une politique ambitieuse de réduction de l'insécurité routière implique incontestablement une politique volontariste en matière de diminution de la vitesse moyenne. Dans la mesure où toute diminution de la vitesse moyenne de 1 km/h implique une diminution de 3 à 5 % du nombre de tués sur les routes, la réalisation de l'objectif, ambitieux mais incontournable, de réduire le nombre de tués sur les routes de 50 % à l'horizon 2010 ne pourra se faire que moyennant une réduction d'approximativement 5 km/h de la vitesse moyenne. Cette mesure à elle seule permettra de réaliser la moitié de l'objectif fixé.

Compte tenu des délais nécessaires à la mise au point, à l'adaptation des réglementations, et à la généralisation des adaptations technologiques permettant d'influencer le respect des limitations de vitesses (systèmes ISA, « boîtes noires », ...) une politique volontariste en matière de limitation des vitesses moyennes ne pourra que s'appuyer sur une stratégie associant une politique de communication (éducation – sensibilisation), un renforcement substantiel des contrôles et de la répression, ainsi qu'une communication systématique des résultats des contrôles afin d'augmenter la probabilité subjective d'être verbalisé en cas d'infraction..

Dès lors les mesures prioritaires en matière de vitesse inappropriée, et excessive sont la mesure 1.4 qui prévoit la mise en place d'une stratégie de communication visant à « casser » l'image encore trop souvent positive de la vitesse au volant, et de renforcer l'aspect asocial de tels comportements, la mesure 1.8 qui concerne le renforcement de la répression des excès de vitesse, et dans certains cas un traitement simplifié des infractions, la mesure 1.9 qui concerne le renforcement des sanctions judiciaires, et la mesure 1.11 prévoyant le respect de délais maximum pour le traitement des poursuites judiciaires.

Ces dernières mesures font l'objet d'une analyse plus détaillée en section V.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 14 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

V. MESURES PRIORITAIRES

Mesure 1.1 : Mise en place des indicateurs de comportement

Commentaire : Le suivi des mesures en matière de vitesses excessives requiert de mettre en place des indicateurs permettant de mesurer l'évolution du comportement des usagers.

Objectif : L'objectif est de mettre en place une procédure de mesure de la vitesse moyenne, de la vitesse V85, et du nombre d'usagers dépassant la vitesse maximale de plus de 10km/h, de façon périodique et de faire le suivi de l'évolution annuelle.

Moyens : Mise en place de mesures de la vitesse sur base d'une procédure à définir (nombre de localisations, types de voiries, périodicité des mesures, ...).

Planification :

- définition des procédures à respecter 03/02
- mise en place des contrôles périodiques 12/02

Indicateurs :

Les objectifs recommandés pour les différents indicateurs sont :

- Une diminution à l'échéance 2008 de 5 km/h de la vitesse moyenne.
- La vitesse V85 ne doit pas être supérieure de plus de 5 km/h à la vitesse maximum.
- Le % des infractions graves aux limitations de vitesses doit être inférieur à 5 %.

Mesure 1.4 : Stratégie de sensibilisation en vue de casser l'image positive de la vitesse

Commentaires : L'image de la vitesse excessive et inadaptée est aujourd'hui encore trop positive, ainsi lors d'un sondage réalisé en 1999, seuls 52% des sondés considèrent que la vitesse c'est « risquer sa vie et celle des autres » et seuls 40% des sondés considèrent la vitesse comme socialement inacceptable.

Objectif : L'objectif est de casser cette image trop positive de la vitesse excessive et inadaptée et d'arriver pour l'année 2008 à un taux de minimum 80 % des sondés qui considèrent que la vitesse c'est risquer sa vie et celle des autres, et qu'il s'agit d'un comportement socialement inacceptable.

Moyens : Mise en place d'une stratégie de communication en vue de modifier l'attitude des usagers vis-à-vis de la vitesse excessive et inadaptée. Cette stratégie pourra inclure tant des actions de communication « média » que des actions de communication plus ciblée vers les conducteurs à risque :

- conducteurs jeunes masculins
- conducteurs de véhicules de société
-

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 15 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

Planification de la mesure :

- Elaboration de la stratégie communication 2002 - 2004 03/02
- Première période d'évaluation de la stratégie 12/04
- Elaboration de la stratégie communication 2005 – 2006 03/05
- Nouvelle évaluation de la stratégie 12/07

Outre ces évaluations, un suivi annuel sera réalisé afin de contrôler l'évolution des indicateurs.

Indicateurs : Le Comité d'accompagnement recommande la réalisation annuelle d'un sondage d'opinion centré sur l'attitude des usagers vis-à-vis de la vitesse, intégrant notamment les questions reprises dans le tableau ci-dessous. Les objectifs recommandés par le comité d'accompagnement sont également indiqués :

Taux de réponse « oui »	<u>1999</u>	<u>Objectif 2004</u>	<u>Objectif 2006</u>	<u>Objectif 2008</u>
La vitesse excessive c'est risquer sa vie et celle des autres	52%	60 %	70%	80%
La vitesse est un moyen de gagner du temps	26%	20%	15%	8%
Commettre des excès de vitesses est socialement inacceptable	40%	60%	70%	80%

Mesure 1.8 Renforcement de la politique de contrôle

Commentaires : Le Comité d'accompagnement recommande une augmentation importante du volet répressif, tant par l'installation d'un nombre important de caméras contrôlant la vitesse (ainsi que le respect des feux aux carrefours) que via les contrôles radar organisés par les forces de police.

Objectif : L'objectif est d'atteindre 40 millions de véhicules contrôlés par an au moyen de radars, soit une probabilité de 8 contrôles par véhicule et par an. Cet objectif tient compte de 30 radars à la police fédérale (10 millions de contrôles en 1999) et des 450 radars à la disposition des polices locales. L'objectif est par ailleurs d'atteindre 250.000 heures de contrôles par an au moyen de caméras.

Moyens : Acquisition et installation d'environ 400 caméras automatiques pour la Flandre, qui viendraient se rajouter aux 40 caméras déjà installées. Approximativement 200 caméras

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 16 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

devraient être acquises et installées en Wallonie. Les caméras à acquérir devraient être digitales après agrégation de telles caméras par le Ministère des Affaires Economiques. Les priorités des polices locales devraient être fixées en tenant compte d'un objectif de contrôles à réaliser par les polices locales en fonction d'un critère à définir (population ?).

Planification des actions :

- | | |
|---|-------|
| - Agrégation des caméras automatiques digitales | 12/02 |
| - Définition des sites accidentogènes wallons à équiper | 12/02 |
| - Généralisation des perceptions immédiates | 12/03 |
| - Adaptation de la législation pour l'envoi de propositions de transactions avec les P.V. | 12/03 |
| - Acquisition et installation de 200 caméras (Flandre) | 12/03 |
| - Acquisition et installation de 100 caméras (Flandre) + phase 1 (Wallonie) | 12/04 |
| - Acquisition et installation de 100 caméras (Flandre)+ phase 2 (Wallonie) | 12/05 |
| - Acquisition et installation de caméras - phase 3 (Wallonie) | 12/06 |
| - Acquisition et installation de caméras - phase 4 (Wallonie) | 12/07 |
| - Mise en place du programme statistiques dans les polices locales | 12/04 |
| - Analyse des indicateurs trimestriels | 04/05 |

Préalablement à l'acquisition des caméras pour la Wallonie, la problématique de la prise en charge financière de ces acquisitions devra être réglée.

Indicateurs : L'objectif de la mesure est de parvenir à faire respecter la législation et les règlements en matière de limitations de vitesse. Le nombre de procès verbaux dressés dépend à la fois du comportement des conducteurs, des moyens de contrôle mis en place, de la densité du trafic, de l'adéquation des localisations choisies, Dès lors, le meilleur indicateur (meilleur en terme de coûts / efficacité) nous semble être le nombre de véhicules contrôlés, ou éventuellement le nombre d'heures de contrôle.

Lors de la fixation des objectifs, nous avons estimé que 65% des caméras contrôleraient le respect des feux de signalisation, et 35 % la vitesse.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 17 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

Le Comité d'accompagnement recommande dès lors les objectifs suivants en matière de répression :

		<u>Nbre véhicules</u> <u>Contr par radars</u> "000"	<u>Nbre heures</u> <u>Caméras</u>
1999	(1)	10.664	49.482
2002			50.000
2003			125.000
2004		30.000	175.000
2005		32.500	225.000
2006		35.000	240.000
2007		37.500	250.000
2008		40.000	250.000
2009		40.000	250.000
2010		40.000	250.000
(1) contrôles radars pour la gendarmerie, à l'exclusion des forces de police.			

En plus de ces indicateurs, les indicateurs ci-dessous seront suivis trimestriellement :

- Rapport des infractions constatées par rapport au nombre de contrôles réalisés
- Dossiers finalisés par rapport au nombre d'infractions constatées.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 18 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

ANNEXE I

ETSC "Pol. Enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe" – May 1999

Speed limits in European countries (Source : SARTRE 2) (km/h)				
	Built-up areas	Secondary/Regional roads	Highways/main roads	Motorways
Austria	50	100	100	130
Belgium	50	90	90	120
Czech Republic	60	90	90	110
Germany	30/50	100	100	No limit
Finland	50	100	100	120
France	30/50/70	90	90/110	110/130
Greece	50	110	110	120
Hungary	50	80	80/100	120
Ireland	48	96	96	112
Italy	50	90	110	130
Netherlands	30/50/70	80	100	100/120
Poland	20/60	90	90/110	110
Portugal	50	90	100	120
Slovakia	50	90	90	110 in 1997 : 130
Slovenia	60	80	80/100	120
Spain	50	90	100/120	120
Sweden	50	70/90	90/110	110
Switzerland	50	80	80	120
United Kingdom	30/48	96	96	112

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 19 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

ANNEXE II

Percentage of cars exceeding general speed limits in different countries

(ETSC – January 1995 – "Reducing traffic injuries resulting from excess and inappropriate speed")

	50 km/h* urban roads	80/90 km/h rural single carriageway	100/110 km/h expressways	100-130,km/h motorways
Denmark (Danish Rd dir, 1994)		67		40
Finland (Mäkinen, 1990)		52	23	15
France (ONSR, 1994)	64	58	44	40
Great Britain (DoT, 1993)		7	39	56
Ireland (Crowley, 1991)		36		
Netherland (SWOV, 1994)		40		20/55**
Spain (DGT, 1993)	71	16	22	25

* Monitoring of local 30 km/h limits in residential areas in Germany found 74 per cent of cars exceeding them (Blanke, 1993), and that of local 30 and 40 km/h limits in Catalonia 97-98 per cent (GdeC, 1992, 1993).

** 20 per cent where the limit was 120 km/h and 55 per cent where it was 100 km/h.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 20 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

ANNEXE III

Régime de vitesse	Paramètre	Résultat
30 km/h	Vitesse minimale (km/h)	21
	<i>Vitesse maximale (km/h)</i>	61
	<i>% Infractions légères</i>	42,5
	<i>% Infractions graves</i>	40,8
	<i>V85 (km/h)</i>	45
	<i>Vitesse moyenne (km/h)</i>	37,9
50 km/h	Vitesse minimale (km/h)	20
	<i>Vitesse maximale (km/h)</i>	93
	<i>% Infractions légères</i>	21,3
	<i>% Infractions graves</i>	26,4
	<i>V85 (km/h)</i>	65
	<i>Vitesse moyenne (km/h)</i>	48,5
70 km/h	Vitesse minimale (km/h)	21
	<i>Vitesse maximale (km/h)</i>	108
	<i>% Infractions légères</i>	15,9
	<i>% Infractions graves</i>	5,3
	<i>V85 (km/h)</i>	73
	<i>Vitesse moyenne (km/h)</i>	60,6
90 km/h	Vitesse minimale (km/h)	21
	<i>Vitesse maximale (km/h)</i>	131
	<i>% Infractions légères</i>	4,2
	<i>% Infractions graves</i>	1,8
	<i>V85 (km/h)</i>	82
	<i>Vitesse moyenne (km/h)</i>	67,5
120 km/h	Vitesse minimale (km/h)	81
	<i>Vitesse maximale (km/h)</i>	185
	<i>% Infractions légères</i>	23,8
	<i>% Infractions graves</i>	16,9
	<i>V85 (km/h)</i>	131
	<i>Vitesse moyenne (km/h)</i>	118,5
Tous régimes confondus	<i>% Infractions légères</i>	17,7
	<i>% Infractions graves</i>	11,8

EGSR	Comité d'accompagnement	Date création : 17/09/01 Date Mise à jour : : 29/1/02 page 21 de 21
Dossier 1 – VITESSE INAPPROPRIEE ET EXCESSIVE		

ANNEXE IV

Synthèse des activités de la gendarmerie (police fédérale) en matière de répression concernant la sécurité routière.

	1995	1996	1997	1998	1999
Procès-verbaux (PV)	556.706	576.708	545.701	508.497	510.065
Perceptions immédiates (PI)	84.404	93.543	62.614	73.391	71.069
Procès-verbaux d'avertissement (PVA)	141.341	150.572	107.220	98.458	91.502
Total	782.451	820.823	715.535	655.917	672.636
Infractions vitesse (PV + PI)	381.600	385.754	390.393	331.043	346.501
<u>Contrôles de vitesses par radar :</u>					
Nbre d'heures de contrôles sur place	-	-	28.302	27.245	23.829
Nbre de véhicules contrôlés	-	-	12.182.436	12.045.408	10.664.230
Nbre de procès-verbaux	-	-	370.645	319.336	281.325