



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2004/14
9 juillet 2004

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Quarante-cinquième session, 27-30 septembre 2004,
point 5 b) de l'ordre du jour)

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE
(R.E.1)**

Note du secrétariat

Aux fins de son examen lors de sa quarante-cinquième session, les membres du WP.1 trouveront ci-après le projet de texte sur les contrôles routiers élaboré par le groupe restreint constitué à cet effet (France, Portugal, Suisse (présidence) et secrétariat).

Les contrôles routiers

Introduction

L'expérience démontre très clairement que les mesures réglementaires sont d'autant plus efficaces que leur application est bien contrôlée, c'est-à-dire que la probabilité pour les contrevenants d'être identifiés et sanctionnés est la plus forte possible.

Rôle des contrôles

Un haut niveau de surveillance permet non seulement de repérer et de punir les conducteurs qui ont un comportement dangereux, mais encore d'influencer le comportement de tous les usagers de la route. Les contrôles ont donc à la fois un rôle répressif et préventif. Ils peuvent aussi avoir un rôle éducatif, par exemple en montrant aux conducteurs, par le biais de vidéos enregistrées à bord de véhicules de la police, les infractions qu'ils viennent juste de commettre. Ce type de contrôle permet d'amener les conducteurs infractionnistes à prendre conscience sur-le-champ de leur propre comportement et du risque qu'ils encourent et font courir aux autres.

Il y a lieu cependant de noter que bien souvent l'amélioration du comportement induit par la surveillance, ne dure qu'aussi longtemps que la perception du risque d'être pris est forte. La fréquence des contrôles est donc un facteur important de dissuasion. Toutefois, comme il est irréaliste de surveiller en permanence, en tout temps et en tous lieux chaque conducteur, il apparaît essentiel d'améliorer l'impact des contrôles en combinant deux types de surveillance : l'une bien visible à laquelle il est donné une très large publicité, l'autre plus discrète. Il est important que les usagers de la route aient le sentiment qu'ils peuvent être contrôlés partout et à n'importe quel moment, ce qui doit les amener à se montrer plus vigilants et respectueux des règles en permanence.

Politique du contrôle

Compte tenu des moyens limités dont disposent en général les forces de police, il est important de cibler les contrôles sur les causes principales des accidents et de faire appel le plus possible aux systèmes automatisés.

L'élaboration de plans de contrôles - qui sont évalués à intervalles réguliers et le cas échéant adaptés - permet d'optimiser les contrôles. A cet effet, il est nécessaire d'élaborer ces plans en particulier à partir des indicateurs d'accidentologie locale, dans le temps et dans l'espace, de manière à définir les axes routiers ou les zones les plus accidentogènes qui devraient faire l'objet d'une attention plus spécifique, sans pour autant négliger les zones non prioritaires dans lesquelles les contrôles aléatoires seront privilégiés.

Rôle de la sanction

Le but du système répressif n'est pas uniquement d'écarter du trafic celles et ceux qui mettent la vie des autres en danger, mais aussi d'éduquer les usagers de la route à bien se

comporter sur la voie publique. Aussi, les sanctions devraient-elles être aménagées de manière à avoir également une fonction pédagogique, par exemple en réduisant le délai entre la commission de l'infraction et le prononcé de la peine, en adaptant leur sévérité à la gravité de l'infraction et/ou en développant des sanctions alternatives (par exemple: stages en hôpitaux).

Les cours de recyclages pour les récidivistes permettent également de sensibiliser les contrevenants aux risques qu'ils encourent ou font encourir aux autres.

Aider les conducteurs à respecter les règles

Enfin, bien qu'il ne s'agisse pas de contrôles routiers à proprement parlé, effectués par les forces de police ou de gendarmerie ou par d'autres autorités, il convient de mentionner les dispositifs techniques qui permettent au conducteur de se contrôler lui-même. Il peut s'agir :

- de dispositifs à bord du véhicule (par exemple, témoin de rappel de la ceinture, limiteur de vitesse modulable et réglable qui permet au conducteur de respecter les limitations de vitesse sans avoir les yeux sur le compteur en permanence),
- de dispositifs faisant partie de l'infrastructure routière (par exemple, marquages routiers ou dispositifs lumineux placés à intervalle régulier dans les tunnels, aidant le conducteur à garder une interdistance de sécurité suffisante entre les véhicules),
- ou encore de dispositifs installés au bord des routes indiquant par exemple la vitesse pratiquée par le conducteur.

Ces dispositifs et d'autres encore, qui pourraient être qualifiés d'aide à la conduite, méritent une attention toute particulière de la part des instances de réglementation.

Recommandations

Au regard des principes définis ci-dessus, les mesures suivantes sont recommandées :

- 1) Effectuer des contrôles routiers qui ont un rôle préventif, en donnant aux conducteurs le sentiment de pouvoir être contrôlés en permanence. A cet effet, il est souhaitable de combiner les contrôles routiers avec des campagnes d'information visant à sensibiliser l'opinion publique à l'importance que revêt, pour la sécurité, le respect de la règle contrôlée et son bien fondé.
- 2) Intensifier le nombre des contrôles, en particulier sur les causes principales des accidents, à savoir :
 - la vitesse excessive et inadaptée,
 - la non utilisation des dispositifs de retenue,
 - la consommation d'alcool et de drogues,
 - la fatigue, plus particulièrement chez les chauffeurs professionnels,
 - une interdistance insuffisante entre les véhicules

en utilisant les moyens et dispositifs appropriés.

2.1) S'agissant des contrôles de la vitesse, il convient de mettre en place, voire d'accroître le nombre des dispositifs automatiques, fixes et mobiles, permettant de contrôler en permanence tous les conducteurs et de les placer surtout aux endroits où les risques d'accidents sont les plus élevés ainsi que dans les tunnels. En outre, l'installation, le transport, l'utilisation de détecteurs de radars doivent être interdits et les forces de police devraient être équipées d'appareils qui permettent de les repérer.

2.2) Le contrôle de la non utilisation des dispositifs de retenue, devrait être effectué en permanence. Toutefois, des actions de contrôle ciblées devraient également être organisées systématiquement plusieurs fois l'an et porter sur une période d'au moins deux semaines; elles peuvent être menées conjointement avec d'autres actions.

2.3) Concernant l'alcool, il convient d'intensifier le nombre des contrôles aux endroits et aux heures les plus critiques, en particulier la nuit et en fin de semaine. Il faut aussi autoriser et développer les contrôles aléatoires.

2.4) S'agissant de la fatigue, il est essentiel que les temps maximum de conduite et de repos définis dans les réglementations internationales et nationales pertinentes et applicables aux conducteurs professionnels de véhicules affectés au transport de voyageurs et de marchandises soient effectivement et fréquemment contrôlés tant sur route qu'en entreprises, notamment par l'exploitation des données enregistrées par l'appareil de contrôle, appelé tachygraphe, dont sont équipés ces véhicules.

2.5) L'interdistance entre les véhicules devrait faire l'objet de contrôles réguliers, en particulier sur autoroutes et dans les tunnels

3) Utiliser des appareils de contrôle homologués et périodiquement vérifiés par des services agréés pour éviter toute contestation de la valeur probante des données ou des valeurs enregistrées.

4) Assurer une plus grande sécurité dans les tunnels en procédant à des contrôles inopinés des poids lourds par divers procédés (par exemple le passage des chargements aux rayons X, l'établissement de connexions en ligne avec les systèmes de transport intelligents, l'utilisation de dispositifs de détection etc.)

Une détection (automatique ou autre) de la surchauffe des poids lourds, notamment du moteur ou des freins, mise en place avant l'entrée des longs tunnels, du moins pour ceux dont l'approche est longue et raide (comme c'est souvent le cas des tunnels de montagne), permet de limiter les risques d'incendie qui pourrait survenir à bord de ces véhicules lors de la traversée des tunnels. Néanmoins, cette détection n'est possible que si la configuration de l'infrastructure le permet (présence soit d'un poste de péage (pour les détections automatiques), soit d'un espace suffisant pour inspecter les véhicules et immobiliser ceux dont le refroidissement est nécessaire avant de pénétrer dans le tunnel).

5) Concernant les sanctions:

- veiller à ce que les infractions constatées soient sanctionnées systématiquement, rapidement, proportionnellement à la gravité de l'acte commis, afin que la peine appliquée soit véritablement dissuasive ;
- veiller à ce que le conducteur fautif n'ait pas la possibilité de se soustraire aux poursuites ;
- développer la coopération internationale relative à l'information mutuelle entre Etats sur les infractions commises par les conducteurs non résidents dans le pays de commission de l'infraction afin que le conducteur puisse être sanctionné dans son pays de domicile.

6) Instaurer ou développer des stages de sensibilisation à la sécurité routière destinés à modifier durablement le comportement, en particulier à l'intention des conducteurs alcooliques, des récidivistes à la vitesse, ceux dont le permis a été annulé ou invalidé plusieurs fois, etc. Ces stages doivent être conçus de manière à rendre les contrevenants conscients de la dimension collective du risque, afin d'éviter la répétition de leur comportement dangereux. Ces cours peuvent aussi être l'occasion d'aborder la question de l'agressivité au volant, phénomène préoccupant qui a tendance à se développer considérablement.

7) Développer et favoriser tous les moyens permettant d'aider les conducteurs à respecter les règles du code de la route, notamment par l'équipement des véhicules et des infrastructures de dispositifs techniques et par la mise en œuvre de contrôles à but préventif ou éducatif en faisant appel aux technologies modernes.
