



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/100/Add.2
27 octobre 2005

FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Quarante-septième session, 12-15 septembre 2005)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE DE LA SÉCURITÉ ET
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA QUARANTE-SEPTIÈME SESSION**

Additif 2

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

Contrôles routiers

Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte relatif aux contrôles routiers (base TRANS/WP.1/2004/14/Rev.1) tel que modifié par le Groupe de travail au cours de sa quarante-septième session (voir TRANS/WP.1/100, paragraphes 12 -16).

Le contenu de ce texte sera incorporé dans la Résolution d'ensemble R.E.1 en cours de refonte complète par le WP.1.

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 à la fois de repérer et de punir les conducteurs qui ont un comportement dangereux et d'influencer de manière positive le comportement de tous les usagers de la route. Il permet aussi d'évaluer le niveau de respect de la réglementation par les usagers pour chaque type de réglementation contrôlée.

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.

Le nombre et la fréquence de ces contrôles contribuent également à mesurer leur efficacité dans le temps et de recueillir des informations utiles pour l'établissement des plans de contrôles.

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 décès et des blessés graves sur les routes (notamment non respect des limites de vitesse, conduite sous l'emprise de l'alcool, non-utilisation des dispositifs de retenue ou du casque de protection) sans négliger toutefois d'autres causes comme par exemple le mauvais état des véhicules. Pour ce faire, il convient de faire appel, lorsque cela est possible, aux systèmes automatisés qui permettent de contrôler en permanence les conducteurs tout en mettant en œuvre des contrôles aléatoires et des opérations de grande envergure.

L'élaboration de plans de contrôle - qui sont évalués à intervalles réguliers et le cas échéant adaptés en fonction des informations recueillies par l'exploitation des résultats des

contrôles précédents - permet d'optimiser les contrôles. À cet effet, il est nécessaire d'élaborer ces plans en particulier à partir des indicateurs d'accidentologie locale,

- dans le temps afin de déterminer les tranches horaires sur lesquels l'effort devra être porté en priorité,
- dans l'espace de manière à définir les axes routiers ou les zones les plus accidentogènes où il convient d'insister tout particulièrement en matière de contrôles.

Pour les zones non prioritaires, les contrôles aléatoires seront privilégiés.

Les opérations de contrôle devraient être combinées avec des campagnes d'information visant à sensibiliser les usagers de la route sur l'importance que revêt, pour la sécurité, le respect de la règle qui fait l'objet du contrôle et sur son bien-fondé. Elles devraient aussi leur faire comprendre qu'ils peuvent être contrôlés partout et à tout moment.

Il est également important de rappeler que les contrôles sont d'autant plus efficaces et acceptés qu'ils sont crédibles, ce qui nécessite que les règles de circulation et la signalisation soient en cohérence avec l'environnement routier.

Rôle de la sanction et autres mesures complémentaires à caractère contraignant

Le but du système répressif est non seulement de punir les contrevenants et, le cas échéant, de les écarter du trafic, mais aussi d'éduquer les usagers de la route à bien se comporter sur la voie publique et à respecter les règles de circulation. 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 mesures alternatives ou complémentaires aux sanctions.

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

Dispositifs techniques facilitant le respect des 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, à des niveaux différents, facilitent le respect de la réglementation par les conducteurs. Il peut s'agir :

- de dispositifs à bord du véhicule (par exemple, témoin de rappel de la ceinture, système d'anti-démarrage en cas d'alcoolémie positive, limiteur de vitesse réglable, etc.);
- de dispositifs faisant partie de l'infrastructure routière (par exemple, marquages routiers et/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 le respect ou non par le conducteur de la vitesse limite autorisée.

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

Par ailleurs, il importe que la signalisation routière (verticale ou marquage au sol) et autres équipements de la route soient rigoureusement conformes aux prescriptions techniques édictées par la réglementation et soient maintenus en bon état.

Recommandations

Au regard des principes définis ci-dessus, il est recommandé de mettre en œuvre les mesures suivantes :

1. Élaborer des plans de contrôle visant à définir et à mettre en œuvre les meilleures stratégies. À cette fin, il convient d'effectuer des contrôles routiers en nombre suffisant en utilisant les moyens et les dispositifs appropriés et de leur donner une large publicité. Il s'agit notamment d'assurer un rôle préventif et de créer le sentiment, chez tout usager de la route, qu'il peut être contrôlé en permanence.
 2. Parmi l'ensemble des règles devant faire l'objet d'un contrôle, porter une attention accrue sur:
 - les dépassements des vitesses maximales autorisées;
 - l'utilisation des dispositifs de retenue ou du casque de protection;
 - la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de drogues;
 - l'interdistance insuffisante entre les véhicules;
 - le non respect de la législation relative à la durée des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.
- 2.1 S'agissant des contrôles de la vitesse :
- Recourir de plus en plus à des dispositifs automatiques, fixes et mobiles;
 - Effectuer en priorité les contrôles non seulement aux endroits où les risques d'accident sont les plus élevés mais également là où leurs conséquences sont les plus graves (par exemple, à proximité des écoles, dans les tunnels, près des chantiers routiers);
 - Interdire l'installation et l'utilisation de détecteurs de radars et équiper les forces de police d'appareils qui permettent de les repérer.
- 2.2 S'agissant des dispositifs de retenue ou du casque de protection :
- Effectuer en permanence le contrôle de leur non-utilisation;
 - Organiser systématiquement plusieurs fois l'an et sur une période suffisamment longue (au moins sur plusieurs jours), des actions de contrôle ciblées en les menant éventuellement conjointement avec d'autres actions.
- 2.3 Concernant l'alcool et les drogues:
- Intensifier le nombre des contrôles aux endroits et aux heures les plus critiques, en particulier la nuit et en fin de semaine;
 - Autoriser et développer les contrôles aléatoires.

- 2.4 Contrôler l'interdistance entre les véhicules, en particulier sur les autoroutes et dans les tunnels.
 - 2.5 Contrôler effectivement et fréquemment les temps de conduite et de repos définis dans les réglementations internationale et nationale pertinentes, applicables aux conducteurs professionnels de véhicules affectés au transport de voyageurs et de marchandises, tant sur route qu'en entreprises, en exploitant notamment les données enregistrées par l'appareil de contrôle, appelé tachygraphe, dont sont équipés ces véhicules.
 3. Assurer une plus grande sécurité dans les tunnels en procédant à des contrôles inopinés ou automatiques des véhicules lourds par divers procédés (par exemple, passage des chargements aux rayons X, dispositifs de détection des surcharges, dispositifs de détection de la surchauffe du moteur ou des freins des véhicules lourds) mis en place avant l'entrée des longs tunnels dont l'approche est longue et raide, etc.
 4. 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.
 5. Veiller à la formation de toutes les personnes habilitées à effectuer les contrôles.
 6. 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 soit effectivement sanctionné.
 7. Instaurer ou développer des stages de sensibilisation à la sécurité routière destinés à modifier durablement le comportement, en particulier à l'intention des conducteurs sanctionnés pour alcoolémie au volant, des infractionnistes récidivistes à la vitesse ou ceux qui ont commis d'autres infractions graves ayant entraîné l'annulation ou l'invalidation de leur permis de conduire. Ces stages devraient être adaptés à la nature de l'infraction commise de manière répétitive par les contrevenants et être conçus de manière à rendre ces derniers conscients de la dimension collective du risque afin de réduire la probabilité d'une 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.
 8. Développer et favoriser les moyens techniques permettant d'aider les conducteurs à respecter les règles du code de la route.
-