



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2001/37  
4 juillet 2001

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière  
(Trente-septième session, 10-14 septembre 2001,  
point 7 de l'ordre du jour)

**APPLICATION DE L'INFORMATIQUE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Document transmis par la Suisse

**1. Aperçu du contenu du document**

Le document présenté par l'Allemagne (TRANS/WP.1/2001/15) renferme une analyse des systèmes permettant d'exercer une influence externe sur la vitesse d'un véhicule et regroupés sous la désignation ISA (Intelligent Speed Adaptation = adaptation intelligente de la vitesse). Il aboutit aux conclusions suivantes:

- 1.1 Les dispositifs qui informent par signal visuel ou sonore le conducteur que la vitesse maximale autorisée a été atteinte sont compatibles avec les prescriptions de la CCR<sup>1</sup>, dans la mesure où ils ne modifient pas la responsabilité du conducteur.
- 1.2 Les dispositifs que le conducteur peut enclencher ou neutraliser à sa guise, pour employer automatiquement des données mémorisées sur les vitesses maximales activées de l'extérieur, laissent au conducteur un degré de responsabilité suffisant au regard de la CCR et sont donc compatibles avec celle-ci.
- 1.3 Les dispositifs qui adaptent automatiquement la vitesse d'un véhicule par une intervention externe, en fonction des circonstances locales, et qui ne peuvent être désactivés par le conducteur sont incompatibles avec les articles 8 et 13 de la CCR. Les pouvoirs publics ne

---

<sup>1</sup> CCR: Convention de Vienne sur la circulation routière, de 1968.

sont pas autorisés à accepter ces dispositifs pour des raisons de sécurité routière. Toutefois, les politiques en matière de sécurité routière relevant de la compétence de chaque État contractant, il n'est pas réellement possible d'introduire des prescriptions de droit positif instaurant une réglementation uniforme dans le cadre de la CCR.

## 2. Notre évaluation

Précisons d'emblée que nos observations ne porteront que sur le système ISA décrit au paragraphe 1.3, les deux autres types de systèmes (décrits aux paragraphes 1.1 et 1.2) ne posant aucun problème juridique au regard de la CCR.

### 2.1 Prescriptions de la CCR

Le paragraphe 5 de l'article 8 prévoit que «tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux».

Le paragraphe 1 de l'article 13 stipule: «tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux exigences de la prudence et à être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent. Il doit, en réglant la vitesse de son véhicule, tenir constamment compte des circonstances, notamment de la disposition des lieux, de l'état de la route, de l'état et du chargement de son véhicule, des conditions atmosphériques et de l'intensité de la circulation, de manière à pouvoir arrêter son véhicule dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant ainsi que devant tout obstacle prévisible. Il doit ralentir et, au besoin, s'arrêter toutes les fois que les circonstances l'exigent, notamment lorsque la visibilité n'est pas bonne».

### 2.2 Sens des prescriptions de la CCR précitées

Correspondance entre les règles nationales suisses de circulation routière et les prescriptions de la CCR:

- Le paragraphe 1 de l'article 31 de la loi suisse sur la circulation routière (LCR) et l'article 3 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) correspondent au paragraphe 5 de l'article 8 et à la première phrase du paragraphe 1 de l'article 13 de la CCR;
- Le paragraphe 1 de l'article 32 de la LCR et l'article 4 de l'OCR correspondent aux deuxième et troisième phrases du paragraphe 1 de l'article 13 de la CCR.

Ces prescriptions nationales et internationales ont en commun le fait que la responsabilité de la maîtrise du véhicule et du réglage de sa vitesse en fonction des circonstances et des limites autorisées incombe au **conducteur**. Toute erreur de comportement engage la responsabilité civile et pénale du conducteur. Pour ce qui est de la responsabilité pénale en particulier, qui n'est engagée qu'en cas de faute, il convient de préciser que le conducteur ne peut être sanctionné que pour un comportement impliquant une faute (intentionnelle ou par négligence) **de sa part**. La responsabilité pénale du conducteur ne peut donc être retenue en cas de faute d'un tiers, à moins que le conducteur lui-même soit coauteur, instigateur ou complice de l'infraction. Bien entendu, la responsabilité pénale présuppose une infraction résultant de comportements punissables par le droit pénal (excès de vitesse, par exemple).

### 2.3 Utilisation du système ISA décrit au paragraphe 1.3

Selon la description qui en est faite dans le document, ce système ISA fonctionne de la manière suivante: un dispositif embarqué maîtrise la vitesse du véhicule par l'intermédiaire d'un second dispositif installé à l'extérieur du véhicule, sans que le conducteur puisse intervenir pour accélérer. Le conducteur ne peut que ralentir ou s'arrêter.

### 2.4 Considérations juridiques

Conformément aux prescriptions citées et interprétées aux paragraphes 2.1 et 2.2, le conducteur est responsable de la maîtrise de son véhicule et de la vitesse de ce dernier. Dans la mesure où le système ISA décrit au paragraphe 1.3 impose au véhicule les vitesses applicables localement (vitesse réduite dans les agglomérations, par exemple), il ôte dans le même temps au conducteur la possibilité de maîtriser la vitesse de son véhicule, lui retirant ainsi toute responsabilité personnelle, encore que cette absence de maîtrise de la vitesse ne concerne que l'accélération: avec ce système, le conducteur ne peut dépasser une vitesse limite imposée depuis l'extérieur. Les limitations de vitesse jouent un rôle précieux dans la sécurité routière et il est indispensable de tout faire pour en assurer le respect. Le système ISA ne sert qu'à empêcher les excès de vitesse et, donc, à faire respecter une limitation de vitesse ponctuellement signalée ou prescrite de façon générale. En permettant la décélération automatique du véhicule, le système ISA décrit au paragraphe 1.3 ne favorise pas les infractions pénales, mais tend au contraire à les prévenir. Dans cette optique, le conducteur, qui n'a plus à s'assurer lui-même du respect des limitations de vitesse prescrites (et c'est bien là l'unique élément de maîtrise de sa vitesse qui lui est retiré), ne peut plus commettre de faute au sens strictement juridique, car aucun élément objectif ne permet plus d'attester l'existence d'une faute. Certes, le conducteur perd, quoique dans une mesure très restreinte, la possibilité d'assumer ses responsabilités concernant la maîtrise de la vitesse de son véhicule, mais du point de vue du législateur et de la sécurité routière, cette perte de responsabilité offre l'avantage de garantir le respect des limitations de vitesse prescrites. Nous considérons par conséquent qu'il n'existe aucune incompatibilité entre un tel système et les articles 8 et 13 de la CCR.

Cependant, ce système pourrait avoir certains effets négatifs sur la sécurité routière. S'il n'est pas possible d'installer le système de façon générale sur tous les véhicules d'une même région, le risque de voir se multiplier les collisions par l'arrière devient réel. Plus la décélération (par exemple, à l'entrée d'une agglomération) des véhicules équipés de ce système est forte, plus il est difficile aux conducteurs de véhicules non équipés du système qui les suivent de ralentir en temps voulu, surtout si les feux de stop du véhicule équipé ne se déclenchent pas. Même si la responsabilité du conducteur du véhicule équipé n'est pas véritablement mise en cause dans ce cas de figure, ce type de situation n'en est pas moins désagréable. C'est là l'unique point sur lequel nous aurions des réserves à formuler au sujet du système, pour des raisons qui ne sont pas liées à la responsabilité du conducteur, mais à la sécurité routière en général.

### 2.5 Conclusions

Le système ISA décrit au paragraphe 1.3 impose, par une intervention extérieure et indépendamment de l'action du conducteur, le respect des limitations de vitesse prescrites. Ainsi, il offre une garantie contre toute possibilité d'excès de vitesse de la part du conducteur. Avec ce système, le conducteur n'a plus la possibilité de régler lui-même sa vitesse sur la limite fixée,

mais il ne devient pas pour autant responsable en droit pénal de cet état de choses, puisqu'il ne commet pas d'infraction au code de la route. Selon nous, le fait que le dispositif ISA décrit au paragraphe 1.3 contraigne le conducteur à respecter les limitations de vitesse prescrites par la législation nationale ou internationale ne rend pas ce système incompatible avec les articles 8 et 13 de la CCR. Nous ne pensons pas qu'il soit judicieux de modifier la CCR de façon à en interdire l'installation.

Nos seules réserves concernant ce système ont trait à la sécurité routière en général, dans la mesure où il ne sera pas installé au même moment sur tous les véhicules et en tous lieux.

Se pose également la question de savoir si ce système doit être simplement toléré, déconseillé ou effectivement recommandé. Cette question mérite selon nous une étude approfondie qui devrait notamment tenir compte du rapport de 1993 sur la sécurité routière.

-----