



HAL
open science

Les régulations juridiques de la vitesse

Anne Kletzlen

► **To cite this version:**

Anne Kletzlen. Les régulations juridiques de la vitesse. LA VITESSE : ENJEUX CONTEMPORAINS ET POLITIQUES PUBLIQUES, L'Harmattan, 2023, Sécurités et mobilités, 978-2-336-40402-8. hal-04494691

HAL Id: hal-04494691

<https://hal.science/hal-04494691v1>

Submitted on 7 Mar 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Les régulations juridiques de la vitesse

Anne Kletzlen, MESOPOLHIS

En mai 2021, le centième anniversaire du Code de la route a rappelé que hier comme aujourd'hui on a besoin de règles juridiques pour organiser la coexistence sur la voie publique de plusieurs types d'usagers (piétons, automobilistes, cyclistes, motocyclistes etc.) et établir des normes de comportement pour les uns et les autres.

L'essor anarchique de la circulation automobile et la nécessité d'en ordonner les pratiques expliquent le recours à la codification dès 1921. Le droit, dans le domaine de la circulation routière, procède moins d'incriminations nouvelles que d'ajustements successifs de normes, ajustements rendus nécessaires par les recompositions à l'échelle nationale comme supranationale, de champs juridiques internes comme externes à la matière (Kletzlen, 2003). Ainsi, le Code de la route de 1921 a été maintes fois modifié notamment en 1939, 1954 et 1958. Pour la première fois, le Code de 1958 - il nous régit toujours malgré un toilettage en 2000- réunit la réglementation administrative et le dispositif pénal qui la sanctionne.

La fabrique du droit est marquée par les opportunités et stratégies de législateurs soucieux de ne pas froisser leurs électeurs. Il en est ainsi à propos de la vitesse, valeur collective fondamentale. Alors qu'elle intervient comme cause principale ou non d'accidents, le Code de la route n'érige pas la question de la vitesse en priorité.

Dans ce chapitre, les régulations juridiques de la vitesse sur la route sont appréhendées dans une perspective socio-historique. On peut ainsi rendre compte des hésitations, des difficultés et des résistances qui façonnent l'élaboration du droit dans ce domaine et qui en sont aussi le produit. Les unes et les autres représentent l'état de la société.

On va constater que jusqu'aux années 2000 les institutions ont témoigné d'un faible voire d'une absence d'intérêt pour la question de la vitesse sur la route (I). Les régulations juridiques des dépassements de la vitesse autorisée s'avèrent difficiles en dépit de la palette d'outils répressifs déployés (II).

I. LE DENI DES INSTITUTIONS POUR LES PROBLEMES POSES PAR LA VITESSE SUR LA ROUTE

Les pouvoirs publics n'ont ni anticipé ni traité en temps réel les problèmes posés par la vitesse des automobiles. Les conducteurs ont très vite éprouvé les dysfonctionnements du système de contrôle-sanction des dépassements de vitesse.

1.1 Des législateurs frileux pour régler les limitations de vitesse

Le poids au sein de l'Etat central des associations d'automobilistes, des constructeurs et des municipalités explique la difficulté d'imposer des normes restrictives à propos de la vitesse. Sur la protection de ces divers intérêts sectoriels se greffe l'ancrage des représentations sociales de la vitesse.

La vitesse ayant enregistré des progrès vertigineux à partir de 1830, il est apparu très vite nécessaire de la réguler sur la route. Les premières mesures de limitation de la vitesse sont édictées par les municipalités. Celles-ci répondent à la demande des habitants des villes et des villages effrayés par les nuisances occasionnées par les automobilistes : bruit, poussière, accidents (Fridenson, 1991).

En l'absence d'instruments de mesure performants, les sanctions des excès de vitesse divergent d'un magistrat à l'autre, d'une commune à l'autre. Les pratiques judiciaires, hétérogènes, sont contestées par les automobilistes regroupés en associations créées au début du XXème siècle pour protester contre les premières limitations de vitesse. Les groupes d'automobilistes, soutenus par les constructeurs et les municipalités, demandent l'abrogation des limitations de vitesse

(Fridenson, 1991). Celle-ci est opérée par le Code de la route de 1921. Le texte précise que le conducteur doit rester maître de sa vitesse.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la généralisation de la limitation de vitesse apparaît nécessaire pour endiguer l'explosion des accidents créée par la démocratisation de l'automobile. Bien que les travaux scientifiques établissent déjà que la vitesse accroît la gravité des accidents et est la cause de polytraumatismes, le Code de la route de 1958 est silencieux sur ce point. Cependant, des expérimentations sont tentées sur plusieurs parties du territoire et sur des temps plus ou moins longs.

Dans les années 1970, période de mise en œuvre d'une politique interministérielle volontaire de sécurité routière, la généralisation de la limitation de la vitesse sur l'ensemble du réseau routier est réalisée par étapes. Tout d'abord, en juin 1973, la vitesse est limitée à 100 km/h sur toutes les routes, à 110 km/h sur autoroutes, et à 60 km/h en agglomérations. Ensuite, en décembre 1973, effet du premier choc pétrolier intervenu deux mois plus tôt, la vitesse sur autoroutes est élevée à 120 km/h et réduite sur toutes les routes à 90 km/h. Mais, en mars 1974, le président de la République G. Pompidou, grand amateur de grosses cylindrées et farouche opposant à la limitation de vitesse relève le plafond à 140 km/h sur les autoroutes. Et en octobre 1974, le gouvernement de J. Chirac rabaisse à 130 km/h la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes sur la base d'une harmonisation internationale. Depuis cette date, elle n'a pas été modifiée.

On retrouvera plus tard cette frilosité des institutions à réglementer la vitesse. À la suite du Livre blanc sur la sécurité routière (1989), la vitesse en agglomération passe à 50 km/h en décembre 1990. Peu de moyens sont alloués pour faire respecter la mesure par les automobilistes qui sont réticents à se conformer à ce nouveau seuil. Il en est de même, en juin 2018, à propos du passage à 80 km/h sur les routes à double sens non équipées d'un séparateur central. Cette mesure dont l'expérimentation devait durer deux années a été

demandée notamment par les associations de victimes de la route sur la base de travaux scientifiques. Son édicition dans un contexte de protestations sociales portées par les Gilets jaunes, a été suivie d'une vague de contestations de son utilité par les automobilistes, motards, collectifs et certains conseils départementaux. À tel point que le Parlement, via la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, a permis aux conseils départementaux qui le souhaitent de revenir aux 90 km/h.

Le Code de la route attribuant au conducteur la responsabilité de la sécurité routière, la norme pénale est le principal outil de régulation des vitesses excessives. Au fil du temps, sous l'effet du constat de son impact limité sur les comportements des conducteurs, la palette des instruments juridiques a été élargie. Trois types de contraventions proportionnent les sanctions à l'ampleur des dépassements de vitesse et deux délits concernent les très grands excès de vitesse. L'amende, la peine de prison et le retrait de points sur le permis de conduire sont assortis de peines complémentaires (suspension du permis, confiscation du véhicule, stage de sensibilisation à la sécurité routière).

Un manque de lisibilité certain en résulte d'autant plus que les règles édictées ne sont pas les mêmes en et hors agglomération. De la sorte, les petits excès de vitesse inférieurs à 20 km/h forment une contravention de 3^{ème} ou 4^{ème} classe selon qu'ils se produisent hors ou en agglomération (cf. tableau ci-dessous).

Tableau 1 : Infractions et sanctions liées à la vitesse

Infraction	Nature	Amende	Retrait de points et autres sanctions
Dépassement de vitesse autorisée ≤ à 20 km/h	Contravention 3 ^{ème} classe	450 €	1 point
Dépassement de vitesse ≤ à 20 km/h lorsque la vitesse maximale autorisée est ≤ à 50 km/h.	Contravention 4 ^{ème} classe	750 €	1 point
Dépassement de vitesse compris entre 20 et 30 km/h	Contravention 4 ^{ème} classe	750 €	2 points

Dépassement de vitesse entre 30 et 40 km/h	Contravention 4 ^{ème} classe	750 €	3 points
Dépassement de vitesse entre 40 et 50 km/h	Contravention 4 ^{ème} classe	750 €	4 points Rétention et suspension du permis
Dépassement de vitesse \geq 50 km/h	Contravention de 5 ^{ème} classe	1500 €	6 points Peines complémentaires
Récidive de dépassement de vitesse \geq 50 km/h	Délit	3750 €	6 points 3 mois prison Peines complémentaires
Défaut de maîtrise de la vitesse	Contravention de 4 ^{ème} classe	750 €	Non
Mise en danger de la vie d'autrui	Délit	15 000 €	6 points 1 an prison Peines complémentaires

Durant les années 1970-2000, au cours desquelles vitesse et conduite automobile symbolisent la liberté individuelle, les infractions routières oscillent entre 1,5 et 2 millions par an (Carnis, 2001). Les pratiques de contrôle-sanction des excès de vitesse, dictées par le souci de désengorger un système asphyxié par ce contentieux, ne sont pas homogènes. Elles ne parviennent pas à modifier les comportements des automobilistes et donc à réduire le nombre et la gravité des accidents.

1.2. Les dysfonctionnements du système de contrôle-sanction

À l'instar des institutions centrales en charge de l'élaboration des politiques publiques, la circulation routière ne constitue pas une priorité pour les forces de l'ordre chargées de constater les infractions et pour les tribunaux chargés de les juger. Très rapidement, les automobilistes expérimentent les dysfonctionnements du système de contrôle-sanction des excès de vitesse.

En effet, les forces de l'ordre ciblent en priorité les excès de vitesse les plus importants. Les autres font l'objet d'admonestations c'est-à-

dire de mises en garde ou de sermons ou de tolérance pour de multiples raisons : il n'y a pas de mise en danger autrui, l'arrestation des véhicules est accidentogène au regard de la configuration géographique des lieux. Sur ces éléments se greffe le souci de ne pas se mettre à dos la population locale.

Les dépassements de vitesse font également l'objet d'indulgences de la part des acteurs de la chaîne de contrôle-sanction des infractions. En effet, 50% des infractions constatées (Guyot, 2001) quittent peu à peu les divers échelons du système pénal : procès-verbaux retirés des dossiers avant leur transmission au parquet, procès-verbaux classés sans suite par le ministère public, amendes non recouvrées par le trésor public, etc. Les automobilistes exerçant des professions intermédiaires et libérales sont les principaux bénéficiaires de ces indulgences. Ces dernières, dépourvues de toute assise légale, présentent des contours divers en fonction de la sociologie locale. Mais elles remplissent toutes des fonctions similaires : construction d'une identité professionnelle pour les forces de police, gestion des contentieux pour l'institution judiciaire, établissement de bons rapports avec les populations concernées pour les forces de l'ordre, échange de services entre institutions, relations clientélares. (Pérez-Díaz, 1998). C'est pourquoi, ces pratiques, forcément moins nombreuses depuis l'automatisation de la chaîne de contrôle-sanction, n'ont sans doute pas toutes disparu. Reste à savoir comment elles s'exercent de nos jours.

L'amnistie concerne tous les automobilistes sans distinction. Codifiée, elle consiste pour le chef de l'Etat fraîchement élu d'effacer l'infraction. Le pardon collectif en est le motif. Mais des experts de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière ont constaté que l'amnistie était perçue comme une assurance de l'impunité, ce qui a pour effet d'accroître la délinquance routière et la mortalité sur les routes. D'où la suppression de cette pratique régaliennne en 2002, ce qui représente une évolution certaine dans la prise de conscience par les institutions des questions de délinquance routière.

Afin de remédier au faible impact des pratiques de contrôle-sanction sur la normalisation des comportements sur la route, un contrôle-sanction automatisé est mis en place au début des années 2000 dans le cadre d'une action publique volontariste. Il est devenu le principal mode de contrôle des vitesses excessives. Le contrôle par interception du véhicule demeure avec ses seuils de tolérance, avec aussi les contraintes et rationalités organisationnelles des forces de police.

2. DES REGULATIONS DIFFICILES DES EXCES DE VITESSE

Le système de contrôle-sanction automatisé institué en 2003 est parvenu à normaliser grand nombre de comportements relatifs aux excès de vitesse. L'entreprise est plus difficile pour les très grands excès de vitesse. D'autant qu'on note toujours des résistances de la part des automobilistes et des collectivités locales.

2.1. La régulation des petits excès de vitesse

Du fait de l'automatisation du contrôle-sanction, la mortalité routière a été divisée par deux entre 2002 et 2007 (Got, 2020). Les vitesses moyennes des voitures ont diminué de 10 km/h environ. Parallèlement, le contentieux a explosé : 10 millions de contraventions ont été dressées pour les seules vitesses excessives (Carnis, 2013). Ce chiffre, en 2019, s'établit à 13 millions (ONISR, 2020). Plus de 90% du contentieux est constitué des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h à la vitesse autorisée.

Les retraits de permis de conduire attachés aux excès de vitesse, plus fréquents en raison de la multiplication des infractions constatées par des radars de plus en plus nombreux, ont pénalisé les automobilistes qui conduisent dans le cadre de leurs activités professionnelles. C'est pourquoi, à l'initiative du Comité Interministériel de la Sécurité Routière, en mars 2011, les délais de récupération de points ont été raccourcis. Désormais, le point retiré sur le permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 20

km/h fait l'objet d'une récupération automatique au bout de 6 mois (au lieu d'un an), la récupération totale des points est automatique au bout de deux ans (au lieu de trois), le stage de sensibilisation à la sécurité routière est possible chaque année (au lieu de deux ans).

Cette réforme a été suivie en 2014 d'une remontée des vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes sur tous les réseaux hors agglomération. Elle a été aussi suivie de deux augmentations, l'une de 1,1% des contraventions notamment celles liées à la vitesse, l'autre de 3,6% du nombre de points retirés sur le permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h hors agglomération (ONISR, 2015).

Le système de contrôle sanction automatisé porte ses propres limites lorsque les photos sont floues, les plaques d'immatriculation des véhicules fausses ou floutées ou encore l'appareil défaillant sur le plan technique. De plus, les automobilistes ont intégré dans leur conduite le positionnement des radars et la tolérance liée à l'imprécision du matériel. Enfin, les fichiers de permis de conduire ou de cartes d'immatriculation des véhicules souffrent d'un défaut de mise à jour régulière. D'autres éléments externes au système participent à ses dysfonctionnements : des entreprises ne dénoncent pas leurs employés ayant commis un excès de vitesse au volant de leurs véhicules de fonction, des adresses désertées par les conducteurs ou les propriétaires de véhicules empêchent le recouvrement des amendes ou bien tout simplement la notification de la perte du permis de conduire. Dans ce dernier cas de figure, et lorsque les points ne sont pas retirés en temps réel, les automobilistes concernés continuent de conduire. En outre, les officiers du ministère public ne peuvent pas toujours traiter matériellement la masse des infractions constatées. Par conséquent, des excès de vitesse relevés par des radars fixes ou embarqués non défaillants demeurent sans suite. Le taux de déperdition des infractions d'excès de vitesse saisies par radars s'élève à 30%. Ce chiffre englobe les infractions non poursuivies à l'encontre des conducteurs étrangers.

2.2. La difficile régulation des grands excès de vitesse

Les tribunaux sanctionnent très peu les dépassements de plus de 40 ou 50 km/h de la vitesse maximale autorisée. Objets d'une forte réprobation chez les automobilistes (Cestac et al., 2016), ces grands excès de vitesse sont sans doute moins nombreux à être commis depuis la mise en place du système de contrôle-sanction automatisé et encore moins nombreux à être constatés et sanctionnés.

En 2015, les grands excès de vitesse, objets d'une contravention de la 5^{ème} classe, ont donné lieu à 12 500 condamnations. La peine prononcée est essentiellement une amende d'un montant moyen de 370 € (Chabanne, Timbart, 2017). En d'autres termes, les grands excès de vitesse sont moins sanctionnés que les excès de vitesse assortis d'une amende forfaitaire majorée (375 €) dans le cadre d'une contravention de 4^{ème} classe.

L'application des délits de mise en danger d'autrui et de récidive de très grands excès de vitesse n'est pas aisée pour différentes raisons. Tout d'abord, la vitesse excessive - rouler à plus de 200 km/h sur une autoroute - n'est pas suffisante pour caractériser le délit de mise en danger d'autrui. Ainsi, la Cour de cassation, par une jurisprudence constante depuis 2000, considère qu'un comportement particulier (comme doubler par la droite) doit s'ajouter à la vitesse excessive. Ensuite, le délit de récidive de grand excès de vitesse nécessite une récidive de la contravention préalablement jugée dans le délai de trois ans, délai de prescription de la sanction. Peu utilisé (Carnis, 2013), il a donné lieu à 99 condamnations en 2015, 75 en 2018 et 144 en 2019 (Chabanne, Timbart, 2017, ONISR, 2020). Là comme ailleurs, les juges ont tendance à être indulgents face à des personnes qui présentent le même profit socio-démographique qu'eux. Mais le recours aux procédures simplifiées (comparution immédiate, ordonnance pénale) apporte des réponses pénales standardisées aux excès de vitesse, ce qui unifie les pratiques judiciaires et leurs « clientèles ». Enfin, et ceci explique sans doute les chiffres exposés ci-dessus, l'utilisation de ces incriminations n'est pas « rentable ».

D'une part la condamnation des intéressés n'est pas certaine. D'autre part la circulation routière n'est pas une matière « noble », techniquement intéressante pour les magistrats des tribunaux correctionnels (Guyot, 2001).

2.3. Des résistances qui perdurent

La gestion de la question des limitations de vitesse dans le temps montre la permanence de la résistance des automobilistes face aux mesures arrêtées par l'Etat central. En effet, les normes juridiques ne corroborent pas ou peu les normes sociales.

Sur ce point, la vitesse, quel que soit le domaine concerné, est socialement valorisée. Elle représente même un gage de sécurité tant pour les transports collectifs qu'individuels (Renouard, 1995). C'est pourquoi, la loi constitue un outil, peut-être nécessaire, en tout cas insuffisant pour normaliser les comportements des automobilistes. D'autant que la loi s'adresse à des conducteurs « désocialisés », autrement dit à des identités abstraites, extraites de tout environnement (Kletzlen, 2003). Or ce sont les situations auxquelles ils sont confrontés qui déterminent les comportements des conducteurs (Renouard, 1995). Ces derniers roulent donc à la même vitesse que le flux de circulation plutôt que d'observer les limites de vitesse.

Les conducteurs adoptent leur vitesse de base en fonction de leurs propres systèmes de normes légales, sociales et informelles et systèmes de valeurs. La pratique de la vitesse de base est dès lors plus ou moins déconnectée de la norme légale (Biecheler-Frétel, 1986). En conséquence, les automobilistes considèrent que les petits excès de vitesse ne présentent pas de risque de dangerosité (Cestac al., 2016).

De manière générale, comme l'a montré le passage de la vitesse à 80 km/h sur les routes à double sens dépourvues de séparateurs centraux, les limitations de vitesse sont peu légitimes et difficiles à respecter. Pour ces motifs, la norme pénale est enfreinte, l'infraction

contestée. En effet, les automobilistes qui le peuvent utilisent toute la palette des recours possibles pour faire annuler l'infraction et surtout échapper à la sanction tandis que les étrangers se servent des ressources du droit européen pour échapper à toute poursuite.

Sur les difficultés des conducteurs à intérioriser les normes pénales de sécurité routière se greffent, quelle que soit la période considérée, les résistances des collectivités locales. Celles-ci sont soucieuses de leur autonomie et, pour les communes, de la maîtrise de l'usage de leurs pouvoirs de police. Ainsi, les départements ruraux ont soutenu l'opposition de leurs administrés face à l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur certaines routes. Il s'agissait de ne pas pénaliser les habitants de ces territoires qui conduisent davantage que les citadins en raison de la disparition des services publics et de l'éloignement des lieux de travail des domiciles. Ceci explique l'importance des taux élevés d'accidents dans les zones rurales. C'est peut-être la raison pour laquelle peu de départements sont revenus à une limitation à 90 km/h.

Ce débat a montré l'absence de consensus entre l'Etat et les collectivités locales sur le caractère potentiellement accidentogène de la vitesse -et certainement aussi le souci pour les départements de reprendre en main la politique de sécurité routière qu'ils géraient jusqu'alors au niveau local. Le débat renvoie aussi à la question -récurrente- de l'auto-acceptation par les conducteurs des règles relatives à la vitesse.

En conclusion, l'Etat central, en dépit de ses hésitations et volte-faces, en dépit également des résistances des automobilistes et des collectivités locales, est parvenu à infléchir les vitesses moyennes pratiquées. Le contrôle-sanction automatisé, du fait d'une plus grande probabilité de contrôle, de la certitude et de la sévérité des sanctions, constitue l'outil adéquat de ces modifications de comportement des automobilistes.

On note pourtant une certaine usure des mesures mises en place, ce qui appelle un renouvellement des actions en faveur de la sécurité

routière (Cestac et al., 2016). L'illustre notamment le fait que les grands excès de vitesse ont été plus nombreux en 2020 en raison de la diminution drastique des flux de circulation causée par la crise sanitaire.

Bibliographie

1. Biecheler-Frétel, M-B., (1986), « L'automobile et les contentieux de masse. Interdits légaux et normes sociales : une approche du risque routier », *Revue de sciences criminelles*, 3, 561-573.
2. Carnis, L., (2001), *Entre intervention publique et initiative privée : une approche économique de la sécurité routière. Une application aux législations sur la vitesse*, Thèse de sciences économiques, Université de Reims-Champagnes-Ardennes.
3. Carnis. L., (2013), Quels enseignements peut-on tirer des statistiques des infractions au Code de la route sur la politique publique de sécurité routière ? *Recherche Transports Sécurité*, 02, 87-104.
4. Cestac, J., Carnis, L. , Assailly, J-P., Eyssartier, C., Garci, C., (2016), *Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français*, Champ/Marne, IFFSTAR.
5. Chabanne, M., Timbart, O., (2017), La délinquance routière devant la justice, *Infostat justice*, 153.
6. Fridenson, P., (1991). La société française et les accidents de la route. 1890-1914, *Ethnologie française*, 21, 3, 306-313.
7. Got, C., (2020), Le vaccin contre la vitesse et les dégradations climatiques est disponible, *Le Monde*, 11 juillet.
8. Guyot, R., (2001), *Gisements de sécurité routière*, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer. Direction de la recherche et des affaires scientifiques, La Défense.

9. Kletzlen, A., (2003), Le code de la route et le comportement des conducteurs français, *Revue de la gendarmerie nationale*, 207, 103-106.

10. ONISR, (2015) (2020) Observatoire des vitesses, Résultats 2014, 2019.

11. Pérez-Díaz, C., (1998), *Jeux avec des règles pénales. Le cas des contraventions routières*, Paris. L'Harmattan.

12. Renouard, J-M., (2000), *As du volant et chauffards. Sociologie de la circulation routière*, Paris, L'Harmattan.

Anne Kletzlen est chercheuse associée au MESOPOLHIS, (Centre méditerranéen de sociologie, science politique et histoire, AMU/CNRS/Science po, Aix-en-Provence), Axe 6 « Normes, déviances et savoirs de gouvernement »

Ses recherches portent sur la socio-histoire des normes et des politiques publiques dans le domaine de la sécurité routière et sur les usages du droit en la matière. Elles s'inscrivent à l'articulation entre la sociologie, la science politique et l'histoire. Ses travaux concernent aussi les dispositifs de contrôle de la délinquance organisée appréhendés d'un point de vue sociologique.