



# 10 KM/H DE PLUS OU DE MOINS - QUELLE DIFFÉRENCE?

Avec le soutien du



Les conséquences des petites différences de vitesse  
sur la sécurité routière et la durée du trajet

Association Transports  
et Environnement



Pour une mobilité d'avenir

## Table des matières

<b>Avant-propos</b>	<b>3</b>
<b>Accidents graves en localité</b>	<b>5</b>
<b>+/- 10 km/h: la vitesse comme facteur déterminant</b>	<b>6</b>
Perception – une conduite plus lente pour plus d’informations	9
Distance d’arrêt – une vitesse réduite pour un arrêt précoce	11
Conséquences d’un accident – une vitesse réduite pour protéger les plus vulnérables	13
<b>+/- 10 km/h et la durée de trajet</b>	<b>16</b>
Mesures par GPS à 50 km/h et à 40 km/h	16
Pourquoi la perte de temps est-elle si limitée?	18
1,5 minute pour la sécurité routière	18
<b>Recommandations pour les automobilistes</b>	<b>19</b>
1. Ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée	20
2. Le bon choix	20
<b>Bases légales</b>	<b>22</b>
<b>L’essentiel en un coup d’œil</b>	<b>23</b>



### **Chère conductrice, cher conducteur,**

Dans les localités, une voiture sur cinq est en excès de vitesse. Que ce soit pour gagner du temps ou par inattention. Quel conducteur n’a encore jamais reçu d’amende pour quelques km/h en trop? Est-ce si grave de rouler 5 ou 10 km/h trop vite?

Cette brochure vous le démontre: les écarts de vitesse minimales ont sur la sécurité routière des conséquences bien plus graves que ce que l’on ne pense généralement. En effet, les différences en termes de distances de freinage sont énormes. Et, dans les localités, tous – voitures, vélos, motos et piétons – partagent le même espace souvent restreint. 10 km/h en trop doublent le risque de décès pour les piétons qui croisent la route des automobilistes.

### *«Je maîtrise»*

L’automobiliste qui roule trop vite se dit généralement: «avec mes qualités de conduite, je maîtrise la situation. Le risque d’accident augmente juste un peu: un peu plus vite = un peu plus dangereux.» Erreur. Chère lectrice, cher lecteur, si vous réduisez votre vitesse de 10 km/h, vous doublez les chances de survie d’un piéton en cas de collision. Cette petite différence peut être vitale.

### *«Je dois gagner du temps»*

La pression du temps et/ou du groupe sert souvent à justifier un excès de vitesse. On espère arriver plus vite à destination. Nous vous prouverons dans les pages qui suivent que le calcul théorique ne tient pas dans la pratique. Au contraire: celui qui roule de façon plus détendue en adaptant systématiquement sa vitesse en localité ne perd que peu de temps.

Votre dévouée ATE Association transports et environnement  
Michael Rytz, Responsable Sécurité routière

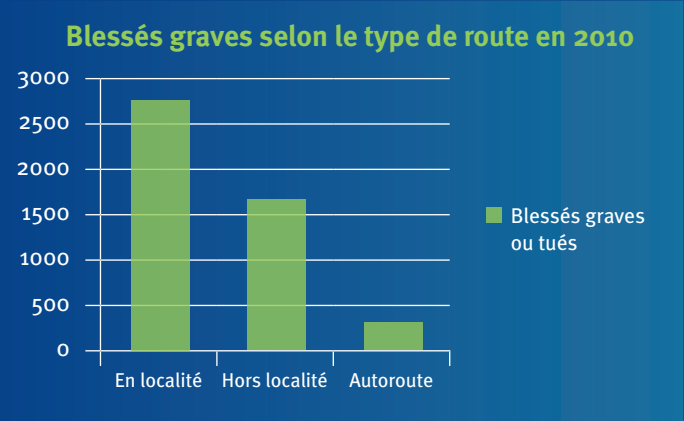




Les usagers de la route les plus en danger en localité.

# Accidents graves en localité

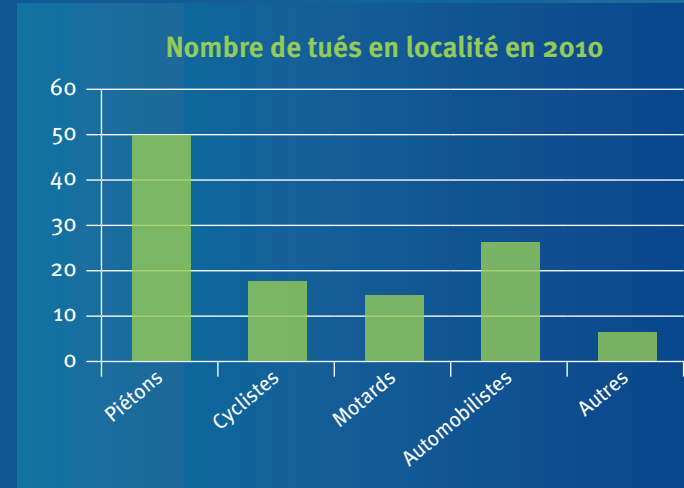
Bien que les voitures roulent bien plus lentement dans les zones résidentielles – village, ville ou agglomération – que sur l'autoroute ou sur les routes hors localité, la plupart des accidents se produisent à l'intérieur des localités.



Source: bpa, Stratus 2011, graphique ATE

La raison principale est la cohabitation de diverses catégories d'usagers de la route: cyclistes, piétons, conducteurs de voitures, camions, trams et bus. Jeunes et moins jeunes, habitués, professionnels et débutants se partagent la route pour aller du point A au point B. A l'intérieur des localités, les usagers les plus vulnérables sont les piétons. Ils n'ont ni pare-chocs, ni airbags. La probabilité de

perdre la vie lors d'un accident est la plus élevée dans cette catégorie. En 2010, 646 piétons ont été gravement blessés et 50 sont décédés. Ceci presque exclusivement à la suite de collisions, généralement avec une voiture de tourisme. De même, les cyclistes et les motards ne sont que modérément protégés par leur équipement contre les conséquences d'un accident. Eux aussi sont surreprésentés dans les statistiques de blessés graves de la route – pour deux tiers suite à une collision et pour un tiers suite à un accident où ils sont seuls impliqués.



Source: bpa, Stratus 2011, graphique ATE

## +/- 10 km/h: la vitesse comme facteur déterminant

Les procès-verbaux de la police indiquent les causes possibles des accidents. Voici les causes les plus fréquemment citées pour les accidents graves à l'intérieur des localités:

«Non-respect de la priorité ou de la signalisation» (25%)

«Inattention et distraction» (18%)

«Etat de la personne» (12%)

«Vitesse inadaptée» (9%).

Les excès de vitesse ne sont donc que rarement le problème?



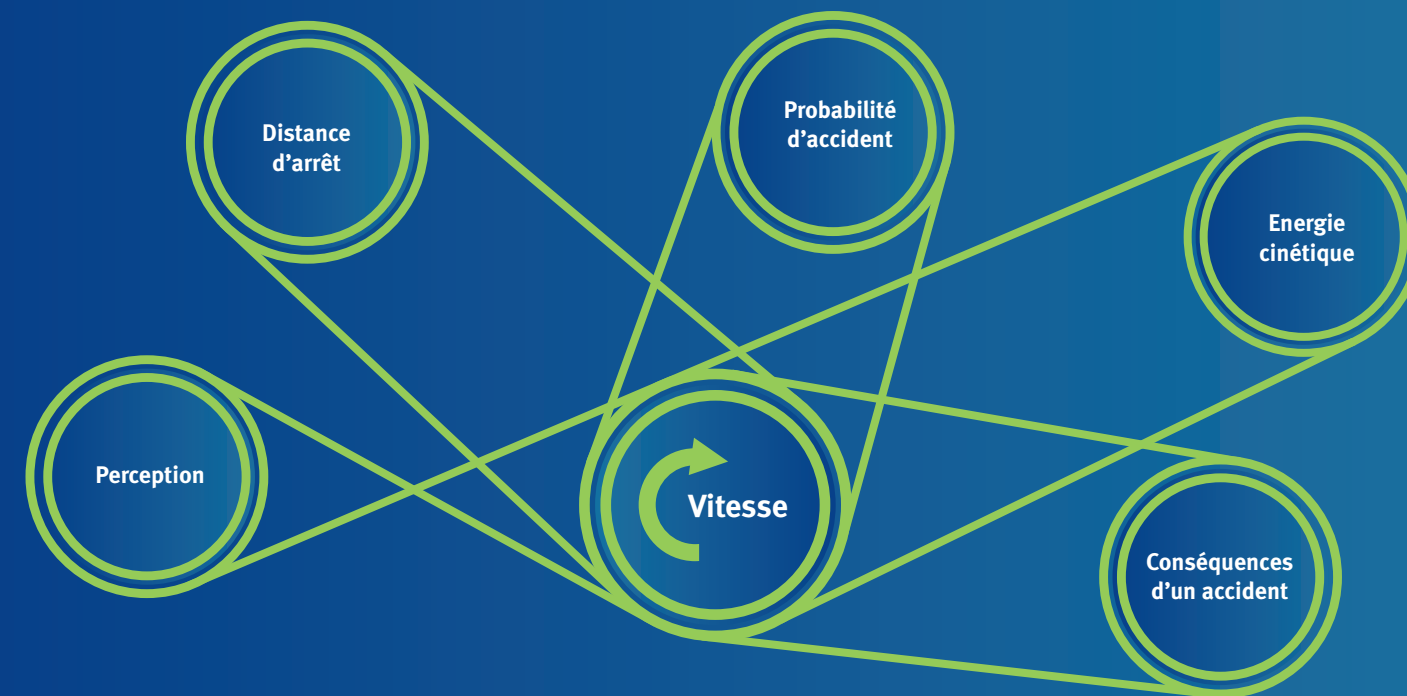
Non, car toutes les causes citées ont un lien avec la vitesse:

- À vitesse inférieure, il y a moins de refus de priorité parce qu'on a plus de temps pour évaluer correctement la situation (voir graphique sur la capacité à s'arrêter p. 11).
- À vitesse inférieure, un automobiliste distrait a encore une chance d'éviter un accident.

La vitesse détermine

- si nous avons assez de temps pour assimiler toutes les informations importantes et ne rien manquer
- la distance d'arrêt
- la gravité des blessures en cas de collision.

*La vitesse détermine aussi la probabilité d'accident et la gravité de l'accident. Quelques kilomètres/heure en plus ou en moins jouent parfois un rôle dans la possibilité d'éviter un accident de justesse ou l'issue – fatale ou blessures minimales – d'une collision avec un piéton.*



*La vitesse est le rouage central de l'engrenage. Si on le fait tourner, tous les autres rouages bougent. La distance d'arrêt augmente, la perception diminue...*

Mais le vrai problème, n'est-ce pas les «fous du volant»? Oui et non. Heureusement, ils ne représentent qu'une petite minorité

qui a tendance à disparaître – et, en général, ce sont surtout eux-mêmes qu'ils mettent en danger. Une minorité bien plus importante prend des libertés avec la limitation à 50 km/h. Selon des recherches de l'ETH Zurich (2004 à 2009), la vitesse maximale autorisée est dépassée par un automobiliste sur cinq. Au total, le danger découlant de tous ces petits excès de vitesse est grand.





## Perception – une conduite plus lente pour plus d'informations

A quel point faut-il réellement être attentif au volant en localité? Et jusqu'à quel point peut-on encore réfléchir en accélérant?

Au volant, la majorité des informations sont visuelles. Le nombre d'objets perceptibles est limité et dépend du temps disponible. Le traitement de ces informations prend aussi du temps.

Les recherches ont montré «qu'un conducteur ne peut généralement pas tenir compte de tous les objets importants se trouvant dans son champ de vision. Il ne fait que balayer du regard et percevoir l'essentiel de son point de vue personnel, au détriment du reste. L'hypothèse selon laquelle un conducteur pourrait percevoir en un clin d'œil tout le trafic à l'aide de la vision périphérique est fausse».<sup>1</sup>

En ville, il est pratiquement impossible d'être à l'affût de tout en permanence. On estime qu'un automobiliste peut tenir compte – dans ses déplacements quotidiens – de trois objets par seconde en moyenne, pas plus.

<sup>1</sup>Cohen, Amos S. (1997): Möglichkeiten und Grenzen der Informationsaufnahme und -verarbeitung im motorisierten Strassenverkehr aus psychologischer Sicht.

*Le tronçon visible entre le bord inférieur de la photo et le cycliste sur le carrefour mesure 30 m. A une vitesse de 53 km/h, il est parcouru en 2 secondes – un laps de temps qui permet de remarquer au maximum 6 objets. L'automobiliste qui adapte sa vitesse en la réduisant à 40 km/h diminue le risque de passer à côté d'une information importante. Il peut remarquer 8 éléments d'information au lieu de 6.*



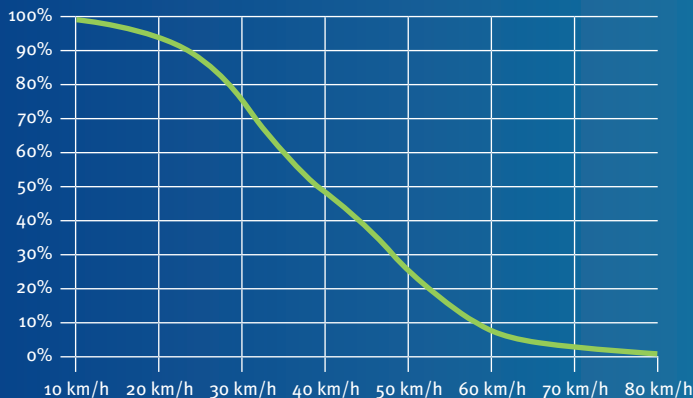


### Plus de temps pour réfléchir et agir

Les résultats des recherches sont clairs: les capacités de perception ont tôt fait d'être surpassées par la vitesse au volant.

Proportion des automobilistes qui s'arrêtent ou ralentissent

### Volonté de s'arrêter aux passages-piétons en fonction de la vitesse.



Tiré de la campagne autrichienne «Des limitations de vitesse pour sauver des vies», 2011.

Plus de la moitié des accidents seraient dus à une perception retardée ou absente.<sup>1</sup>

Et la majorité des autres collisions s'expliquent par une erreur de décision, un phénomène fréquent lorsque l'on est pressé. Les experts sont unanimes: près de 50% des accidents pourraient être évités si le freinage ou la manœuvre d'évitement avait eu lieu une seconde plus tôt.<sup>2</sup>

### Plus de temps pour appréhender les passages pour piétons

Diminuer sa vitesse donne plus de temps pour faire attention aux piétons et communiquer avec ceux qui souhaitent traverser la route. Une enquête autrichienne (voir graphique ci-dessous) montre clairement le rapport entre vitesse et comportement correct aux abords des passages pour piétons.

**A 40 km/h, un conducteur sur deux a ralenti ou s'est arrêté. A 60 km/h, moins d'un conducteur sur dix a respecté l'obligation de s'arrêter avant un passage pour piétons.**

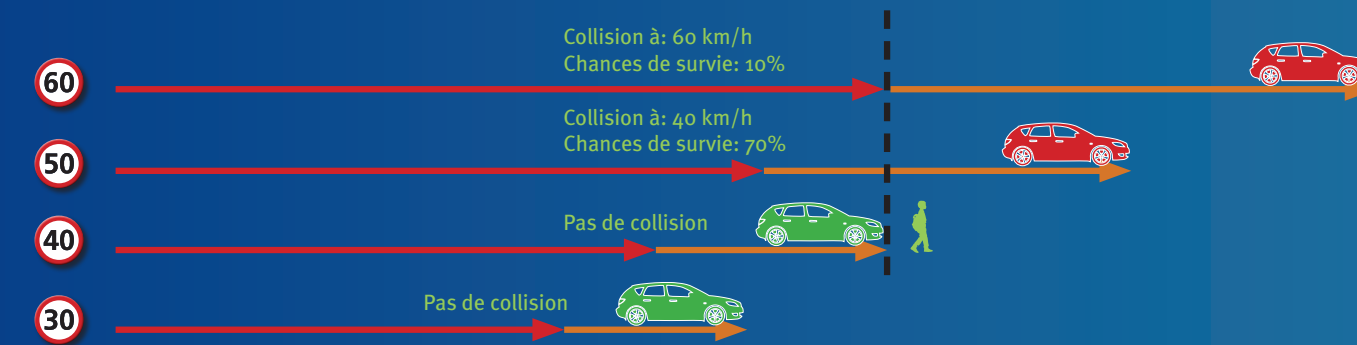
<sup>1</sup>Nagayama, Y. (1978), *Role of visual perception in driving*. IATSS Research

<sup>2</sup>Enke, 1979, cit. selon Cohen, 1994. *bpa Dossier sécurité n° 03*, p. 141

## Distance d'arrêt – une vitesse réduite pour un arrêt précoce

En roulant à 50 km/h, s'arrêter nécessite une certaine distance. Une partie de cette distance est due au temps de réaction de l'automobiliste, la seconde partie au freinage. La distance d'arrêt à 50 km/h est de 33 m – dans des conditions de circulation favorables et avec un temps de réaction de 1,5 seconde. 10 km/h de plus au compteur peuvent se révéler fatals: à 60 km/h, la distance s'allonge de dix mètres.

Supposons qu'un enfant traverse brusquement la rue 25 m devant la voiture. Le graphique ci-dessous montre que les différences sont considérables. Là où la voiture roulant à 40 km/h est déjà arrêtée, la voiture roulant à 60 km/h est toujours à 60 km/h sans aucun freinage. Les chances de survie de l'enfant diminuent fortement.



Vitesse	Distance de réaction (à 1,5 seconde)	Distance de freinage (route sèche)	Distance d'arrêt
60 km/h	25 m	18,5 m	43,5 m
50 km/h	16,8 m	12,9 m	33,7 m
40 km/h	16,7 m	8,2 m	24,9 m
30 km/h	12,5 m	4,6 m	17,1 m





## Conséquences d'un accident – une vitesse réduite pour protéger les plus vulnérables

Plus la vitesse est élevée, plus les conséquences sont graves en cas de collision. La physique ne peut être démentie: à vitesse croissante, l'énergie cinétique augmente de façon exponentielle. A une vitesse de 60 km/h, elle est quatre fois plus élevée qu'à 40 km/h (énergie cinétique =  $\frac{1}{2}$  poids fois vitesse au carré). Le risque de blessures graves en cas de collision entre une voiture et un usager vulnérable de la route augmente dans les mêmes proportions.

*Les forces qui interviennent dans une collision sont souvent sous-estimées. Une personne renversée par une voiture roulant à 50 km/h n'a que 30% de chances de survie. La puissance de l'impact correspond à une chute libre d'une hauteur de 10 m.*

*Source: représentation de la campagne de sécurité [www.a-pied-cest-sur.ch](http://www.a-pied-cest-sur.ch).*

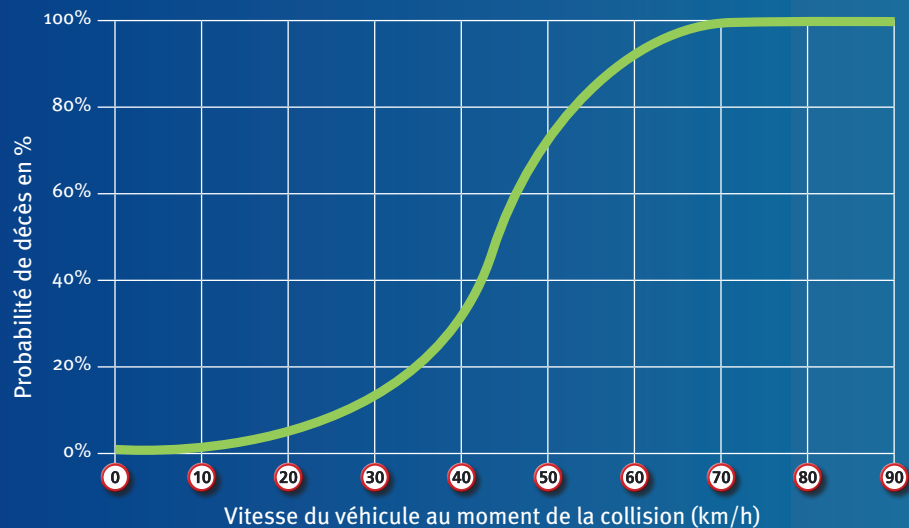




### Simulation de puissance

Comme le montre le graphique ci-dessus, en cas de collision, les chances de survie de personnes non protégées diminuent rapidement avec l'accroissement de la vitesse. De plus, le temps de réaction diminue et la distance d'arrêt s'allonge. Ces circonstances agissent toujours simultanément, les facteurs de risque se cumulent. Qu'est-ce que cela signifie pour les piétons et les cyclistes?

Dans la «simulation de puissance», la relation entre les différences de vitesse par rapport à la vitesse moyenne et la sécurité a

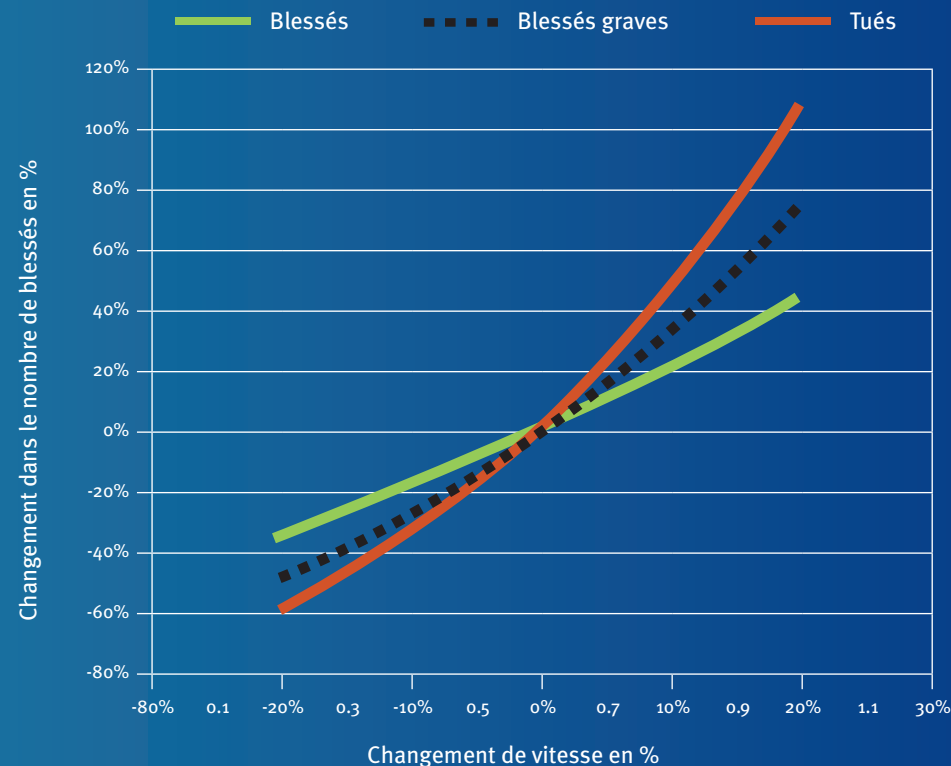


*Un piéton renversé par une voiture roulant à 30 km/h a 90% de chances de survie. En cas d'accident avec une voiture roulant à 60 km/h, le piéton a 90% de risque de décès.*

Source: bureau de prévention des accidents bpa, campagne [www.slow-n-easy.ch](http://www.slow-n-easy.ch), graphique ATE

été démontrée statistiquement à partir d'analyses complètes d'accidents.

Ces données permettent de tirer la conclusion suivante: une augmentation de la vitesse de 10 km/h en localité double le risque de décès des piétons. A l'inverse, le risque de décès peut être réduit de moitié si la vitesse est réduite de 10 km/h.



→ 10 km/h de moins – deux fois plus sûr pour les piétons et les cyclistes!  
 → 10 km/h de plus – deux fois plus dangereux pour les piétons et les cyclistes!

*Si le niveau de vitesse diminue de 20% – en passant par exemple de 50 à 40 km/h –, le nombre de décès diminue de 60% et celui de blessés graves de 50%.*

Source: Nilsson G. Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety. Lund: Lund Institute of Technology and Society, Traffic Engineering; 2004. Bulletin 221.



## +/- 10 km/h et la durée de trajet

A l'école, nous apprenons la règle de trois et la conversion de la vitesse en durée de trajet et en distance. 50 km/h est 25% plus rapide que 40 km/h. 60 km/h est 20% plus rapide que 50 km/h. En théorie, la durée de trajet en voiture diminue aussi de 25 ou de 20% pour aller d'un point A à un point B.

Mais pratique et théorie ne coïncident pas toujours. Combien de temps est-ce que je perds en réalité si je diminue ma vitesse de 10 km/h?

Des trajets comparatifs à 50 km/h et à 40 km/h dans des conditions réalistes ont permis de le savoir.

### Mesures par GPS à 50 km/h et à 40 km/h

En mars 2012, le bureau d'ingénieurs Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure AG a réalisé des mesures des temps de déplacement par GPS à la demande de l'ATE. L'objectif était de démontrer les répercussions des deux styles de conduite suivants sur la durée de trajet:

- offensif, à 50 km/h autant que possible (les 50 km/h ont même parfois été dépassés brièvement lorsque le conducteur suivait des véhicules roulant trop rapidement)
- défensif, maximum 40 km/h.

Les trajets mesurés: a) un trajet sur un axe de pénétration typique en agglomération et b) un trajet en ville, tous deux limités à 50 km/h.

- Agglomération. 4080 m, 5 ronds-points, TJM (trafic journalier moyen) 18 400 véhicules à moteur/24h (trajet partiel 1) / 12 100 véhicules à moteur/24h (trajet partiel 2)
- Ville. 3760 m, 12 feux de signalisation, 1 rond-point, 11 900 véhicules à moteur/24h

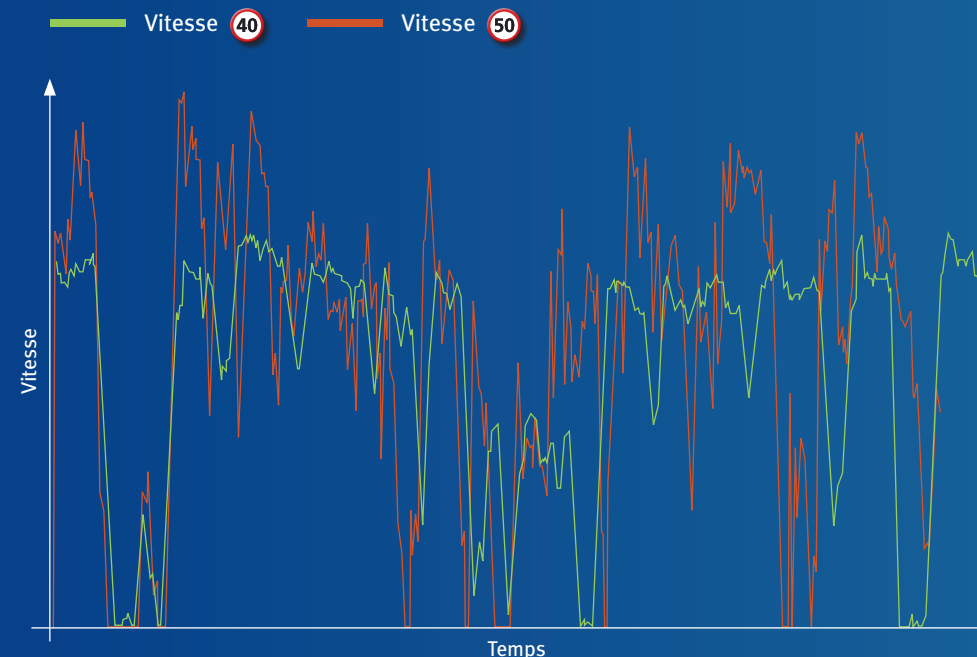
Les mesures ont porté sur deux périodes au trafic plus ou moins dense

- 16h00–18h00, heures de pointe (période présentant le plus grand nombre d'accidents graves)
- 09h00–11h00, hors heures de pointe

### Résultats:

- En localité pendant les heures de pointe, le conducteur à la conduite défensive se limitant à 40 km/h n'a perdu que 9 secondes par kilomètre par rapport au conducteur à la conduite offensive et à la vitesse de 50 km/h.
- En moyenne (tous les trajets en localité et en ville réunis), la durée du trajet augmente d'une minute sur une distance de 4 km.
- Avec la conduite défensive, la vitesse moyenne en localité et en ville a diminué de 2 à 3 km/h par rapport à la conduite offensive.

### Courbe de vitesse (Temps / vitesse)



Extrait des mesures effectuées: 29.3.2012, 16h36.  
Le tracé de vitesse sur le trajet «agglomération»: des hauts et des bas constants. Les immobilisations sont encore plus marquées lorsqu'il y a des feux de signalisation sur le trajet.

Agglomération  
Agglomération de Bâle, heure  
16h00–18h00  
Distance: 4 km



**Style de conduite:**  
offensif, 50 km/h autant que possible  
**Durée du trajet moyen:**  
9 minutes 2 secondes



**Style de conduite:**  
défensif, max. 40 km/h  
**Durée du trajet moyen:**  
9 minutes 38 secondes

→ Différence de temps de trajet  
sur 4 km: 36 secondes

## Autres résultats des mesures

Lieu et heure	Distance du trajet (km)	Durée moyenne à 50 km/h (min:sec)	Durée moyenne à 40 km/h (min:sec)	Différence de durée de trajet en secondes	Perte de temps par km en secondes	Vitesse moyenne à max. 50 km/h (km/h)	Vitesse moyenne à max. 40 km/h (km/h)
Agglo normal	4,1	07:24	08:11	47	11	33	30
Agglo pointe	4,1	09:02	09:38	36	9	28	25
Ville normal	3,8	09:18	10:32	74	19	25	22
Ville pointe	3,8	10:44	11:44	60	16	21	19

*Remarque: pour des raisons de sécurité routière, les trajets ont été réalisés à 40/50 km/h. Dans un essai à 50/60 km/h, soit un excès de vitesse de 10 km/h par rapport à la vitesse maximale autorisée, les différences de durée de trajet seraient aussi minimales selon les estimations des ingénieurs en circulation.*

### Pourquoi la perte de temps est-elle si limitée?

Rouler plus lentement tout en arrivant presque aussi vite à destination – comment est-ce possible?

Qu’il s’agisse de la traversée d’un village, de liaisons importantes à travers l’agglomération ou d’axes urbains: ce ne sont pas des systèmes fermés. Interviennent aussi dans le jeu les débouchés, les carrefours, les accès riverains, les places de parking le long des routes. Des piétons traversent la voie et des vélos plus lents se trouvent aussi dans la circulation. Par conséquent, il faut souvent freiner, accélérer, bifurquer, dépasser.

Un petit gain de temps résultant d’une forte accélération et d’un brusque freinage est souvent perdu par un long arrêt. Par une vitesse moins élevée, mais plus régulière, une conduite défensive produit presque la même vitesse moyenne que la conduite offensive.

En outre, les accélérations et les freinages moins brusques permettent d’économiser le carburant.

### 1,5 minute pour la sécurité routière

6 kilomètres. C’est la distance moyenne d’un trajet en voiture. Pour la moitié de ces trajets, la distance est plus courte encore. Si vous réduisez votre vitesse de 10 km/h sur ce trajet de 6 km, vous ne perdez que 1,5 minute sur la route. Et vous doublez en même temps la sécurité des piétons. Les cyclistes et les motards courent aussi moins de risques. Même un «adversaire de collision» dans une autre voiture en bénéficie (mais dans des proportions plus restreintes en raison des équipements de protection).

1,5 minute – soit 1 à 2 arrêts à un feu rouge. Ou 100 m à pied.



## Recommandations pour les automobilistes

### Mais que signifie une vitesse «correcte» ou «adaptée»?

La réponse à cette question n’est pas toujours simple et claire.

- L’essentiel est d’estimer correctement les circonstances. En d’autres termes: même une vitesse de 50 km/h ou de 30 km/h peut être trop rapide en localité. Par exemple, lorsque la visibilité est très limitée ou lorsqu’il pleut ou qu’il neige. Lorsqu’il fait déjà nuit au moment de rentrer chez soi après le travail, lorsque les véhicules venant en sens inverse éblouissent et lorsqu’il y a beaucoup d’animation au centre du village. Ou à proximité des écoles et maisons de retraite. Les situations nécessitant une vitesse réduite peuvent aussi se produire spontanément.
- Une vitesse adaptée est une des mesures de sécurité les plus efficaces parce qu’elle augmente la tolérance aux erreurs. Peu importe si un enfant traverse inopinément la route, si un cycliste fait un écart ou si vous êtes distrait un court instant – une erreur à vitesse adaptée a beaucoup moins de conséquences graves.

Les automobilistes optent continuellement pour une vitesse élevée, souvent inconsciemment. Veillez à votre sécurité et à celle des autres en étant le plus attentif possible. Les conseils suivants doivent vous aider à choisir la bonne vitesse.

*La loi impose de «toujours adapter sa vitesse aux circonstances». La vitesse maximale autorisée indiquée sur les panneaux n’est applicable qu’en «cas de conditions de circulation, de trafic et de visibilité favorables».*



## 1. Ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée

Ce n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît. En effet:

Les voitures modernes sont bien plus puissantes et plus confortables qu'avant. Elles accélèrent plus rapidement et les bruits au volant sont fortement atténués grâce aux meilleurs moteurs. Mais il y a un revers à la médaille: la différence entre 40, 50 ou 60 km/h n'est plus vraiment perceptible dans la voiture. Beaucoup de conducteurs roulent ainsi souvent trop vite sans en être conscient. Si l'on vient de l'autoroute ou d'une route cantonale, entrer dans un village à 50 km/h donne souvent l'effet de ne pas avancer – bien qu'à cette vitesse, même Usain Bolt, l'homme le plus rapide du monde, ne pourrait pas suivre.<sup>1</sup>

Le sentiment de vitesse à lui seul ne suffit pas. Pour respecter la vitesse maximale autorisée, il faut aussi garder l'œil sur le compteur de vitesse. Ou plus simple encore: on se fait rappeler à l'ordre par les systèmes d'assistance de vitesse lorsque la vitesse maximale est dépassée par inadvertance.

<sup>1</sup>Usain Bolt, l'homme le plus rapide du monde, a atteint une vitesse de 45 km/h sur 100 m.

*Mais prudence: la vitesse maximale autorisée n'est pas toujours la vitesse adaptée.*

## 2. Le bon choix

Dans les situations suivantes en localité, il convient de veiller tout particulièrement à une vitesse adaptée:



### Mauvaise visibilité

Obscurité, pluie, phares éblouissants...

Plus il fait noir, plus il est difficile de voir à temps les usagers de la route non éclairés. En l'absence d'éclairage urbain, un piéton habillé de vêtements sombres n'est visible des automobilistes qu'à une distance de 25 m. Or, à 50 km/h, la distance d'arrêt est de 34 m (avec 1,5 seconde de temps de réaction, sur route sèche et avec un freinage sec) ou un peu plus encore en cas de réaction tardive ou de route mouillée. Dans ce cas, la vitesse adaptée est de 10 km/h en-dessous de la vitesse maximale, soit 40 km/h.

*«Le conducteur ne doit pas circuler à une vitesse qui l'empêcherait de s'arrêter sur la distance à laquelle porte sa visibilité; lorsque le croisement est malaisé, il doit pouvoir s'arrêter sur la moitié de cette distance.» (OCR Art. 4, al. 1)*

### Situation empêchant d'avoir une vue d'ensemble

Pignon d'une maison, virage, visibilité amoindrie par un bus à l'arrêt, colonne de voitures à l'arrêt, voitures stationnées...

Une camionnette stationnée trop près d'un passage pour piétons peut cacher les piétons en droit de traverser; un enfant à vélo pourrait se faufiler entre la colonne de voitures à l'arrêt; une personne âgée cachée par le tram veut traverser la route... Il est possible de désamorcer ces situations en étant attentif, en anticipant les dangers possibles et en ralentissant à l'avance.

### Place réduite / trafic dense

En localité, le trafic motorisé partage la route avec les vélos plus lents. Si la place est réduite et qu'il reste peu de place sur le côté pour dépasser / se croiser, une vitesse adaptée crée les conditions d'une cohabitation sûre et détendue.

### Enfants et personnes âgées

Enfants et aînés arrivent souvent à leurs limites dans le trafic – pour des raisons différentes. Avec l'âge, les capacités de réaction diminuent. Il faut plus de temps pour estimer correctement un élément de la circulation. Et la vision peut se réduire de différentes façons: acuité visuelle en baisse, champ visuel limité, problèmes de vue dans l'obscurité. Les enfants ne sont pas encore capables de bien évaluer les vitesses et les distances d'arrêt et sont facilement distraits.

*«Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.» (LCR Art. 26, al. 2)*

*«Il doit réduire sa vitesse et s'arrêter au besoin lorsque des enfants non attentifs à la circulation se trouvent sur la route ou à ses abords.» (OCR Art. 4, al. 3)*

### Etat de la route

L'état de la route détermine aussi la vitesse à adopter. A 50 km/h, la distance de freinage se rallonge de 2 m env. sur route mouillée, de 26 m sur de la neige et de 52 m sur du verglas.

*«Il circulera lentement lorsque la route est recouverte de neige, de glace, de feuilles humides ou de gravillon, surtout si le véhicule tire une remorque.» (OCR Art. 4, al. 2)*

### Règles de priorité

Le non-respect de la priorité est souvent la conséquence d'un mauvais choix de vitesse. L'automobiliste qui adapte sa vitesse à le temps d'évaluer correctement la situation et de respecter la priorité de droite ainsi que les règles de priorité aux abords des passages pour piétons et des ronds-points.

*«Avant d'entrer dans un carrefour à sens giratoire (...), le conducteur doit ralentir et accorder la priorité aux véhicules qui, sur sa gauche, surviennent dans le giratoire.» (OCR Art. 41b, al. 1)*

Et, last but not least, une vitesse adaptée est toujours de mise à proximité des chantiers.

Un bon automobiliste sait reconnaître les situations où une vitesse de 50 km/h est trop rapide!

# Bases légales

*(extraits concernant la vitesse adaptée)*

*Ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR, Art. 4a*

## Limitations générales de vitesse, règle fondamentale

<sup>1</sup> La vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables:  
a) 50 km/h dans les localités; b) 80 km/h hors des localités à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes; c) 100 km/h sur les semi-autoroutes; d) 120 km/h sur les autoroutes.

*Ordonnance sur la signalisation routière OSR, Art. 22*

## Vitesse maximale

<sup>1</sup> Les signaux «Vitesse maximale» (2.30) et «Vitesse maximale 50, Limite générale» (2.30.1) indiquent en km/h la vitesse que les véhicules ne doivent pas dépasser même si les conditions de la route, de la circulation et de la visibilité sont bonnes. (...)

*Loi fédérale sur la circulation routière LCR Art. 26*

## Règle fondamentale

<sup>1</sup> Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

<sup>2</sup> Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.

*OCR Art. 32*

## Vitesse

<sup>1</sup> La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la

route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral limitera la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes.

<sup>3</sup> L'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

*OCR Art. 4*

## Adaptation de la vitesse

<sup>1</sup> Le conducteur ne doit pas circuler à une vitesse qui l'empêcherait de s'arrêter sur la distance à laquelle porte sa visibilité; lorsque le croisement est malaisé, il doit pouvoir s'arrêter sur la moitié de cette distance.

<sup>2</sup> Il circulera lentement lorsque la route est recouverte de neige, de glace, de feuilles humides ou de gravillon, surtout si le véhicule tire une remorque.

<sup>3</sup> Il doit réduire sa vitesse et s'arrêter au besoin lorsque des enfants non attentifs à la circulation se trouvent sur la route ou à ses abords.

<sup>4</sup> Il doit conduire de manière à ne pas effrayer les animaux, attelés ou non, qu'il rencontre.

<sup>5</sup> Il est tenu de ne pas diminuer la fluidité du trafic en circulant, sans raison impérieuse, à une allure trop réduite.

*OCR Art. 41b*

## Carrefours à sens giratoire

<sup>1</sup> Avant d'entrer dans un carrefour à sens giratoire (...), le conducteur doit ralentir et accorder la priorité aux véhicules qui, sur sa gauche, surviennent dans le giratoire.

# L'essentiel en un coup d'œil

10 de trop, c'est beaucoup trop. 10 km/h en plus au compteur = risque de décès doublé pour les piétons. Le conducteur qui adapte sa vitesse a plus de temps pour communiquer avec les autres usagers de la route et réagir aux erreurs des autres.

## Par conséquent:

- Ne jamais dépasser la vitesse maximale autorisée
- Ne pas téléphoner au volant (sans dispositif mains libres)
- Activer le système d'assistance de vitesse /garder un œil sur le compteur de vitesse (surtout en quittant les autoroutes/routes hors localité)
- Adapter la vitesse à la situation, notamment:
  - en cas de mauvaise visibilité ou de circulation difficile
  - à proximité d'enfants ou de personnes âgées

*Slow down – take it easy. Ou, comme le dit la Royal Society for the Prevention of Accidents, Birmingham: «Give yourself time – there's no need to speed and you won't get there quicker.»*

**Merci de votre intérêt et de votre aide!**



**J'aimerais commander gratuitement les brochures suivantes:**



ex. brochure(s) «10 km/h de plus ou de moins – quelle différence?»



ex. brochure(s) «Zones 30 et zones de rencontre»  
Comportement recommandé dans les zones 30 et les zones de rencontre.



ex. brochure(s) «10 de trop, c'est beaucoup trop»  
Les conséquences des petites différences de vitesse sur la sécurité routière et la durée du trajet. L'histoire de VITALINE et attentYVES.



L'ATE m'intéresse. Veuillez m'envoyer davantage d'informations.



ex. brochure(s) «A pied, c'est sûr – grâce à vous»  
La brochure s'adresse aux automobilistes. Qu'est-ce qu'une «prudence particulière» à l'égard des piétons?

Commande sur internet  
[www.ate.ch/publications](http://www.ate.ch/publications)



Association Transports et Environnement

Pour une mobilité d'avenir





**Editeur**  
ATE Association transports et  
environnement  
Aarberggasse 61  
Case postale 8676  
3001 Berne  
Tél. 0848 611 613 (tarif normal)  
www.ate.ch



www.slow-n-easy.ch

**Impressum**  
© ATE juin 2012;  
tirage total: 135 000 exemplaires, dt., fr.;  
texte: Urs Geiser, Michael Rytz;  
conception et photos: SONNEN Werbeagentur;  
impression: Ziegler Druck

Avec le soutien de



# PRENDS TON TEMPS - POUR PLUS DE SÉCURITÉ

Association Transports  
et Environnement



Pour une mobilité d'avenir

Rends-nous visite sur [www.ate.ch/vitaline](http://www.ate.ch/vitaline)

Institution \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

NPA/localité \_\_\_\_\_

Tél. \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Nicht frankieren  
Ne pas affranchir  
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung    Invio commerciale-risposta  
Envoi commercial-réponse

ATE Association transports et environnement  
Sécurité routière  
Case postale 8676  
3001 Berne