



Apprendre des autres : Une enquête internationale sur les limiteurs de vitesse pour camions lourds

Préparé pour Transports Canada au nom du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière

Mars 2008

TC-1002763



Avertissement

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de représentants du gouvernement, du personnel d'application de la loi et d'autres intervenants internationaux de l'industrie du transport routier et ne reflètent pas nécessairement l'opinion ou le point de vue de Transports Canada ou du Conseil.

Table des matières

Résumé	4
Australie	
Survol	10
Politique du gouvernement sur les limiteurs de vitesse	13
Application de la loi	17
Résumé de l'efficacité	18
Vues et avis d'intervenants du transport routier	19
Nouvelles stratégies et technologies pour lutter contre la vitesse élevée des véhicules lourds	21
Commission européenne	
Survol	22
Directives sur les limiteurs de vitesse	23
Raison d'être de l'imposition des limiteurs de vitesse	24
Résumé de l'efficacité	25
Suède	
Survol	26
Politique du gouvernement sur les limiteurs de vitesse	28
Application de la loi	29
Résumé de l'efficacité	31
Vues et avis d'intervenants du transport routier	32
Nouvelles stratégies et technologies pour lutter contre la vitesse élevée des véhicules lourds	33
Royaume-Uni	
Survol	35
Politique du gouvernement sur les limiteurs de vitesse	37
Application de la loi	39
Résumé de l'efficacité	40
Vues et avis d'intervenants du transport routier	41
Nouvelles technologies pour une conformité accrue : ISA	43
Conclusions	44
Annexes	
Annexe A : Définition de personne responsable selon les dispositions du modèle de réforme du transport routier (Projet de loi sur la conformité et l'application de la loi).....	49
Annexe B : Administrations internationales disposant d'une loi sur les limiteurs de vitesse.....	50

Résumé

En 2006, l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) a appelé les gouvernements fédéral et provinciaux à rendre obligatoire l'activation de limiteurs de vitesse électroniques sur tous les camions lourds circulant au Canada à une vitesse 105 km/h ou moins. Un document de travail préparé en guise d'évaluation préliminaire des limiteurs de vitesse a démontré les avantages possibles pour l'environnement découlant d'une consommation de carburant réduite et les avantages possibles pour la sécurité routière liées au ralentissement des camions lourds.

La proposition de l'ACC a par la suite été discutée au Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CSMTSR). Les sous-ministres ont noté qu'une analyse plus poussée était nécessaire à une meilleure compréhension des implications d'un limiteur de vitesse obligatoire, en particulier les répercussions possibles sur la sécurité routière et les petites entreprises. Les sous-ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux ont convenu de travailler ensemble à évaluer les points en suspens et Transports Canada a offert de diriger les travaux.

Au nom des provinces et des territoires, Transports Canada a effectué un certain nombre d'études visant à examiner la faisabilité d'un usage obligatoire des limiteurs de vitesse. Ces études comprenaient une modélisation de la circulation dans le but de mieux comprendre les répercussions sur la sécurité reliées aux vitesses différentielles des automobiles et des camions sur les routes, la quantification des avantages environnementaux découlant des économies en carburant et des émissions de gaz à effet de serre (GES) réduites, et une évaluation des conséquences sur le commerce et la compétitivité dans le contexte tant canadien que nord-américain. Le présent rapport, qui évalue la situation dans d'autres pays où des limiteurs de vitesse ont été imposés, fait partie des travaux effectués par Transports Canada.

L'évaluation vise à mettre par écrit l'expérience de trois pays retenus, qui ont rendu les limiteurs de vitesse pour véhicules lourds obligatoires il y a plus de dix ans, et à établir des parallèles avec le contexte canadien, soulignant les enjeux, les préoccupations et les pratiques exemplaires susceptibles d'informer les décisions stratégiques relativement à l'usage obligatoire des limiteurs de vitesse au Canada.

Au moment de la préparation du présent rapport, 33 pays avaient adopté une loi imposant l'usage de limiteurs de vitesse aux véhicules lourds. La plupart de ces pays, comme le Royaume-Uni et la Suède, sont membres de l'Union européenne et sont tenus de mettre en œuvre la législation de la Commission européenne, comme les directives relatives aux limiteurs de vitesse. Les autres pays ayant adopté des lois exigeant l'usage de limiteurs de vitesse incluent le Japon, la Zambie et, plus récemment, l'Inde, qui met en œuvre un règlement sur les limiteurs de vitesse pour l'État de Karnataka et envisage l'application d'une politique nationale en la matière. Voir l'**annexe B** pour une liste des pays connus où les limiteurs de vitesse sont obligatoires et les détails de leur législation.

L'Australie, la Suède et le Royaume-Uni ont été choisis pour l'évaluation. La législation sur les limiteurs de vitesse, l'approche de conformité, les méthodes/régime d'application de la loi, les mesures de l'efficacité et les vues des parties prenantes en matière de transport routier ont été documentés pour chaque pays retenu.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

Évaluation des limiteurs de vitesse

La Commission européenne et l'Australie ont mis en œuvre une législation sur les limiteurs de vitesse basée sur les préoccupations relatives à la sécurité routière en raison d'une incidence élevée des accidents impliquant des camions lourds et, pour la CE, sur les préoccupations relatives aux répercussions environnementales des émissions de carburant causées par la vitesse élevée des véhicules lourds. Dans les deux cas, aucune recherche ni aucune étude empirique n'ont été effectuées avant la promulgation de la législation pour justifier la mise en œuvre de l'usage obligatoire des limiteurs de vitesse.

Dix ans plus tard, aucune étude empirique n'a été effectuée dans aucun des pays retenus pour faire un lien direct entre l'utilisation des limiteurs de vitesse et les améliorations de la sécurité routière. En outre, il y a un manque de recherche sur les répercussions des vitesses différentielles des camions et des automobiles sur la sécurité à la suite de l'usage de limiteurs de vitesse par les camions. Par conséquent, il est difficile de prévoir les répercussions sur la sécurité routière que pourrait avoir l'imposition de limiteurs de vitesse au Canada.

Avantages de la législation sur les limiteurs de vitesse

Les limiteurs de vitesse sont généralement considérés comme ayant une incidence positive sur la sécurité routière et ont contribué à une diminution des accidents impliquant les véhicules lourds. Au R.-U., par exemple, les accidents de véhicule lourd ont chuté de 26 % depuis l'adoption de la loi sur les limiteurs de vitesse en 1992.

Parmi les avantages positifs de l'adoption de la législation sur les limiteurs de vitesse, on note que la consommation de carburant est moindre (de 3 % à 11 %), les coûts d'entretien sont moins élevés (pneus, freins, moteur) et les primes d'assurance sont réduites, selon une évaluation effectuée par la Commission européenne.

Les défis posés par la législation

Certaines préoccupations relatives à la sécurité routière à la suite de l'imposition de limiteurs de vitesse ont été notées par les responsables du R.-U. et de la Suède, en particulier le problème des camions à vitesse limitée qui se dépassent les uns les autres sur les routes à chaussées séparées, causant des bouchons de circulation. Les autres problèmes de sécurité routière relevés au R.-U. incluent le blocage des rampes d'accès et de sortie des autoroutes par les convois de camions. En vertu de la loi du R.-U., tous les camions à vitesse limitée sont relégués aux voies intérieures sur les autoroutes à trois voies ou plus.

Les questions de conformité et d'application de la loi sont centrées sur le grand nombre d'altérations des limiteurs de vitesse, les problèmes avec l'équipement d'essai et le manque de personnel d'application de la loi pour vérifier la conformité des limiteurs de vitesse. Tous les pays retenus ont indiqué que l'altération des limiteurs de vitesse constituait un défi à l'efficacité et à la pertinence de la législation sur les limiteurs de vitesse. Les chauffeurs altèrent leur limiteur de vitesse pour augmenter la vitesse maximale de leur véhicule afin d'être avantagé sur le plan de la concurrence. En Australie, par exemple, on estime que de 10 % à 30 % des véhicules lourds ont des limiteurs de vitesse altérés. Les deux autres pays, le R.-U. et la Suède, concèdent que l'altération des limiteurs de vitesse est un problème, mais n'ont pas encore tenu de statistiques sur la conformité des limiteurs de vitesse.

Trouver de l'équipement de vérification de la conformité en vue de contrôler les réglages des limiteurs de vitesse pose un défi, en particulier pour les États membres de l'Union européenne. Le type de dispositif d'essai utilisé tant en Suède qu'au R.-U., qui a accès au réglage du limiteur de

vitesse par l'entremise d'un tachygraphe analogique, deviendra bientôt désuet lorsque les camions seront équipés de tachygraphes numériques, lesquels sont maintenant exigés par la législation européenne (pour tous les nouveaux camions immatriculés en 2006). Aucun nouveau dispositif n'a été trouvé pour remplacer l'ancien.

La nécessité d'avoir suffisamment de personnel d'application de la loi pour vérifier la conformité des limiteurs de vitesse est une des constatations clés du présent rapport. Par exemple, en Suède, seulement 200 agents sont spécialisés dans l'application de la législation touchant les véhicules lourds et effectuent des inspections routières pour vérifier la conformité aux normes de sécurité, comme les limiteurs de vitesse. Le nombre d'agents spécialisés dans les véhicules lourds est également peu élevé en Australie et au R.-U. L'importance de disposer d'un personnel d'application de la loi suffisant pour vérifier la conformité a également été mentionnée par les parties prenantes dans le rapport de la CE analysant l'efficacité de l'imposition des limiteurs de vitesse.

Pratiques exemplaires et nouvelles technologies

L'élaboration d'une approche nationale en matière de réglementation de la conformité des limiteurs de vitesse, dans le but d'assurer une application cohérente de la politique, est vue comme un élément clé du succès. L'Australie, par exemple, a fait de grands efforts pour élaborer des politiques nationales visant à combattre des problèmes comme le recours accéléré, par les véhicules lourds, aux dispositions de chaîne de responsabilité innovatrices. Les responsables suédois ont également indiqué l'importance d'une approche cohérente en matière de conformité des limiteurs de vitesse.

Du point de vue de la conformité et des stratégies d'application de la loi, les responsables des services de police en Australie et au R.-U. ont embrassé les avantages de l'utilisation de techniques de collecte des services de renseignements pour cibler les chauffeurs/exploitants à risque élevé, dans le cadre des inspections routières. Ces responsables croient qu'il s'agit d'une méthode extrêmement efficace résultant dans le retrait de la route d'un nombre important de contrevenants pour non-conformité du limiteur de vitesse.

Les pays retenus pour l'étude continuent à explorer d'autres programmes et technologies comme moyen de composer avec les questions de conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds. La technologie d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) a été mise à l'essai en Australie, en Suède et au R.-U. à titre de solution de remplacement plus avancée aux simples dispositifs de régulation de la vitesse comme les limiteurs de vitesse. Aucun des pays étudiés n'a adopté de loi sur l'utilisation des systèmes ISA dans un type de véhicules ou un autre pour le moment. Par ailleurs, les régimes d'agrément en Australie, qui exigent que les participants fassent la démonstration de pratiques commerciales sûres en échange de concessions réglementaires, se sont montrés efficaces pour réduire les taux d'accident des exploitants participants.

Introduction

Ce rapport expose en détail l'expérience de trois administrations étrangères disposant d'une loi nationale imposant l'usage de limiteurs de vitesse. Il vise à fournir un aperçu de la façon dont chacune de ces administrations a élaboré et mis en œuvre une loi imposant l'usage de limiteurs de vitesse et des stratégies de conformité et d'application de la loi pour l'appuyer. Il présente également un résumé de toutes les données qualitatives disponibles sur l'efficacité des limiteurs de vitesse dans la réduction du nombre d'accidents mettant en cause des camions lourds, de même que de précieux commentaires d'intervenants internationaux clés de l'industrie du transport routier sur les répercussions de cette loi dans leur pays, les leçons apprises et les recommandations.

Il convient de remarquer que les idées et les opinions exprimées en lien avec la question des limiteurs de vitesse, dont il est question dans ce rapport, ont été reformulées et résumées par l'auteur à la suite d'entrevues effectuées auprès d'intervenants du transport routier à l'emploi du gouvernement, du service de police et des autorités du transport routier, ainsi que d'associations de camionneurs.

Contexte

Les limiteurs de vitesse, autrefois connus sous le nom de régulateurs de vitesse, sont des dispositifs situés dans le module de commande électronique du moteur qui limitent de façon électronique la vitesse maximale que peut atteindre un véhicule. En Amérique du Nord, les parcs de camions sont couramment munis de limiteurs de vitesse en raison des économies en carburant et de la sécurité accrue qui découlent d'une conduite à vitesse réduite.

Au moment de rédiger ce rapport, deux gouvernements provinciaux avaient annoncé leur intention d'adopter une loi sur l'usage de limiteurs de vitesse pour tous les camions lourds dans leur province respective. Le gouvernement de l'Ontario prévoit adopter une loi limitant la vitesse à 105 km/h pour tous les camions lourds en circulation dans cette province. Ce projet de loi, qui sera déposé au printemps 2008, propose une mise en œuvre de la politique à l'automne. Le gouvernement du Québec a déjà proposé une loi imposant l'usage de limiteurs de vitesse dans le cadre d'un ensemble de mesures de sécurité routière, c'est-à-dire le projet de loi 42. Toutefois, le gouvernement veut attendre de voir si d'autres administrations appuieront l'usage de limiteurs de vitesse pour les camions lourds avant de poursuivre.

Aux États-Unis, l'American Trucking Association (ATA) plaide activement en faveur de l'activation des limiteurs de vitesse à l'échelle nationale et a demandé au département des Transports des États-Unis de se prononcer sur la question. La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) et la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMSCA) examinent actuellement les réponses reçues à une « demande de commentaires » ainsi que d'autres renseignements pertinents avant de rendre une décision.

Sur le plan international, l'Australie et les États membres de l'Union européenne disposent de lois sur l'usage de limiteurs de vitesse pour les camions lourds depuis plus de dix ans. Les résultats découlant de l'imposition des limiteurs de vitesse sont contrastés. De façon générale, on estime que les limiteurs de vitesse ont grandement contribué à la diminution du nombre d'accidents mettant en cause des véhicules lourds, mais des problèmes persistent relativement à l'altération, à

l'application de la loi et à la sécurité routière. Le fait de comprendre les difficultés évoquées par ces administrations dans le contexte de leur régime politique, de leur processus de réglementation nationale et de leur régime d'application de la loi permettra de faire la lumière sur les avantages, les défis et les résultats inattendus découlant de l'adoption d'une loi sur les limiteurs de vitesse.

Portée

Ce rapport comprend notamment une évaluation de trois pays participants : l'Australie, le Royaume-Uni et la Suède. D'autres administrations, comme l'Allemagne, ont aussi été évaluées. Toutefois, en raison d'une contrainte de temps, de la difficulté à communiquer avec d'autres pays et du manque de données disponibles, le rapport porte sur trois pays seulement. Veuillez vous référer à l'**annexe B** pour obtenir une liste des pays connus où les limiteurs de vitesse sont obligatoires.

L'Australie a été choisie dans ce rapport parce que sa géographie ressemble à celle du Canada — de grandes masses terrestres, de longues distances entre les centres urbains, un terrain accidenté — et pour ses stratégies nationales complètes de conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds.

La Suède et le Royaume-Uni ont été choisis afin de faire ressortir les différences dans la loi et l'approche parmi les États membres de l'Union européenne, qui doivent suivre les directives et les règlements de la Commission européenne en matière de sécurité routière.

Structure

Ce rapport est divisé en cinq sections. La première section présente un survol de la législation et des politiques de l'Australie en matière de limiteurs de vitesse, son régime d'observation et d'application de la loi, un résumé de l'efficacité, ainsi que de nouvelles stratégies et technologies pour lutter contre la vitesse excessive des véhicules lourds. La deuxième section fournit une description de la Commission européenne, l'organe directeur responsable de l'élaboration de lois sur la sécurité routière à l'intention des pays membres de l'Union européenne.

Cette section sert de contexte aux sections suivantes sur la Suède et le Royaume-Uni et expose en détails la raison d'être initiale de l'imposition des limiteurs de vitesse, des lois de la CE régissant les États membres, et un résumé des études faisant l'analyse des avantages de l'utilisation de limiteurs de vitesse. Les troisième et quatrième sections présentent un survol de la Suède et du Royaume-Uni et portent sur les mêmes sujets que la section sur l'Australie, par exemple la législation sur les limiteurs de vitesse. La cinquième section résume les principales conclusions du rapport et précise les questions fondamentales énoncées par les pays participants en lien avec les limiteurs de vitesse.

Méthodologie

Les renseignements qui ont servi à la rédaction de ce rapport ont été recueillis à partir d'un certain nombre de sources. Une vaste recherche documentaire a été effectuée dès les premières phases du projet afin d'obtenir des textes de lois internationaux sur les limiteurs de vitesse, des

directives de la Commission européenne et des rapports sommaires sur l'efficacité des limiteurs de vitesse. D'autres documents ont été consultés, notamment des rapports gouvernementaux et des documents d'orientation sur la sécurité routière et les stratégies d'amélioration de l'observation, des rapports annuels et des statistiques sur le transport routier.

En plus des données tirées de rapports et d'études publiés, des entrevues téléphoniques ont été effectuées auprès d'un large éventail d'intervenants du transport routier, y compris des représentants de ministères et d'agences des transports à l'échelle internationale, des responsables de la circulation, des services de police et des associations de camionneurs.

Australie

Survol

Géographie

L'Australie, dont la superficie est de 7,6 millions de kilomètres carrés, est le sixième plus grand pays au monde. Sa géographie est extrêmement diversifiée et est composée de montagnes recouvertes de neige, de vastes déserts qui traversent le centre du pays, de forêts tropicales et de forêts tempérées. Ce pays est situé entre les océans Indien et Pacifique Sud.

L'Australie compte six provinces : la Nouvelle-Galles du Sud, le Queensland, l'Australie-Méridionale, la Tasmanie, Victoria et l'Australie-Occidentale. Elle possède également deux territoires : le Territoire du Nord et le Territoire de la capitale de l'Australie.



La population de l'Australie est estimée à 20,6 millions¹ de personnes, qui habitent principalement le long des côtes Est et Sud-Est.

Régime politique

L'Australie est une fédération dont la structure est similaire à celle du Canada et où les pouvoirs sont partagés entre le commonwealth (gouvernement fédéral) et les provinces et territoires. Certains secteurs de responsabilité relèvent

du gouvernement fédéral, par exemple l'immigration et la défense, tandis que d'autres, comme la santé et le transport intérieur, relèvent des provinces et des territoires. Le commonwealth, même s'il n'est pas responsable du transport interne, contrôle les normes de sécurité pour les véhicules et les procédures de vérification et d'inspection de ces véhicules aux termes de la *Motor Vehicle Standards Act, 1989*, du commonwealth australien.

Toutes les politiques nationales sur le transport et la sécurité routière sont élaborées par un organisme indépendant appelé la National Transport Commission (Commission nationale du transport), ou NTC, et non par le gouvernement. La NTC a pour but d'« élaborer et de surveiller des réformes réglementaires et opérationnelles, et de veiller à ce qu'elles demeurent uniformes et cohérentes à l'échelle nationale. » [TRADUCTION] (NTC, Review of Regulatory Approaches, 2005)

¹ Encyclopédie Britannica en ligne, 2006, <http://www.britannica.com/eb/article-9110544/Australia>

La NTC prépare des réformes relatives aux questions de sécurité routière, par exemple la conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds et la fatigue chez les conducteurs, notamment des règlements sur les heures normales/heures de service au Canada, entre autres.

Ces réformes sont présentées devant l' Australian Transport Council (Conseil des transports de l' Australie), lequel est composé de tous les ministres du commonwealth, des provinces, des territoires et de la Nouvelle-Zélande responsables des questions liées au transport, aux routes, au secteur maritime et aux ports. Les ministres de ces administrations votent les projets de loi de la NTC. Si la majorité vote en faveur d' un projet de loi, cette loi est promulguée et il revient aux provinces et aux territoires d' intégrer ces projets de loi à leurs législatures pour en faire des lois.

Réseau routier et limites de vitesse

L' Australie abrite plus de 800 000 kilomètres de routes et peut se vanter d' être le pays possédant les routes les plus longues par habitant parmi tous les pays faisant partie de l' Organisation de coopération et de développement économiques (ACIL Tasman, 2004). Le Canada la suit de près. Toutefois, seulement 18 000 kilomètres de l' ensemble de ces routes sont qualifiées de routes nationales qui relient les plus grandes villes et longent la côte Est.

Les routes autres que celles reliant les principales villes et longeant la côte sont des routes à chaussées séparées—appelées chaussées doubles en Australie—ou à chaussées non séparées, aussi appelées chaussées uniques. C' est dans les régions plus rurales du pays que l' on trouve ce dernier type de routes, sur lesquelles les grands routiers transportent leurs charges. C' est dans la catégorie des routes à chaussées non séparées, sans barrières entre les voies, que l' on peut prévoir un nombre excessif d' accidents mettant en cause un ou plusieurs véhicules ainsi que des véhicules lourds (Australian Trucking Association, 2000-2002).

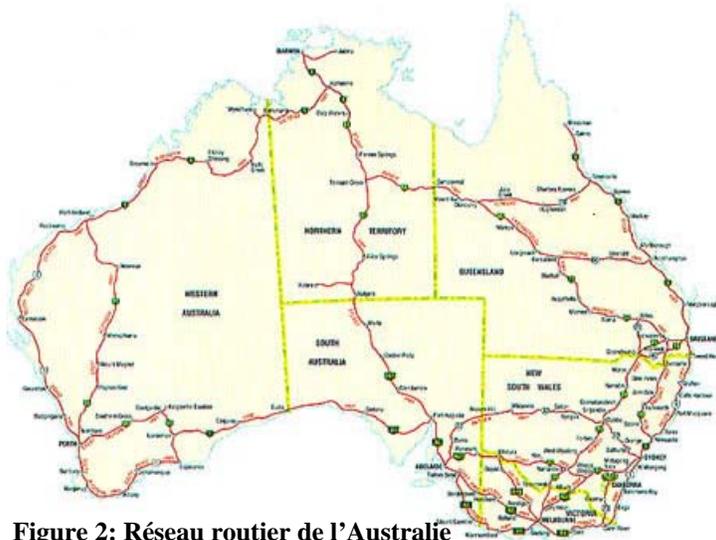


Figure 2: Réseau routier de l' Australie

Carte reproduite avec l' autorisation de Keiran Gaudry, site Web Coastshop : www.coastshop.com/au/index/html

Une étude d' étalonnage sur la sécurité des camions, menée par la National Road Transport Commission (NRTC) (Commission nationale du transport routier), a révélé que le taux d' accidents mettant en cause des véhicules lourds en Australie était 47 % plus élevé que celui des États-Unis, 39 % plus élevé que celui du Royaume-Uni, et comparable à celui du Canada et de l' Allemagne. La NRTC a expliqué que « des routes très bien construites et à chaussées séparées sont peut-être la principale raison pour laquelle l' industrie des véhicules lourds a

un meilleur rendement à l' étranger qu' ici. » [TRADUCTION] De plus, les limites de vitesse plus élevées en Australie qu' en Europe et que dans certains États américains constituent peut-être un autre élément favorable, en particulier pour les camions articulés qui circulent sur des routes dont

les normes sont moins élevées que celles pour les autoroutes. » [TRADUCTION] (NTC, News Release, 2002)

En Australie, les limites de vitesse varient selon les provinces et les territoires, mais sont habituellement de 50 km/h en marge des villes et de 100 à 110 km/h sur les routes plus rurales. Toutefois, une limite particulière est imposée aux véhicules lourds. Tous les véhicules dont le poids excède 12 tonnes ne peuvent rouler à plus de 100 km/h, peu importe la limite de vitesse indiquée (Austroads 2005).

Industrie du transport routier

Dans un pays doté d'un réseau routier élaboré et de peu de lignes ferroviaires, le transport routier est le principal moyen de transport de la marchandise. Près de 80 % des cargaisons de marchandises autres que le vrac² sont acheminées par transport routier dans les principaux couloirs de transport de l'Australie. Les camions parcourent quelque 12 000 millions de kilomètres et transportent 1 500 tonnes de cargaison par année (ACIL Tasman, 2004). On prévoit que le fret routier en Australie aura presque doublé d'ici 2020, et plus de la moitié de cette augmentation sera attribuable aux camions articulés. (NTC, Information Bulletin, 2005)

L'industrie australienne du transport routier, c'est plus de deux millions de véhicules qui transportent de la marchandise, dont 61 000 seulement sont des camions articulés. Cette industrie est divisée en deux grands groupes :

- Exploitants locateurs—Sociétés de transport et de logistique qui offrent des services de camionnage aux détaillants et autres entreprises. Ils représentent la plus grande partie du fret routier en Australie. Les propriétaires exploitants concluent souvent des contrats de sous-traitance avec ces grandes sociétés et représentent 60 % de toutes les entreprises de l'industrie du transport routier, mais seulement 11 % du revenu gagné (ACIL Tasman, 2004).
- Exploitants auxiliaires—Entreprises, comme les fabricants, qui utilisent leurs propres parcs pour transporter leurs produits. Ces exploitants possèdent 86 % des parcs de camions en Australie, mais parcourent moins de la moitié de la distance parcourue par les exploitants locateurs.

Les types de camions utilisés pour le transport en Australie sont semblables à ceux que l'on trouve au Canada : des camions porteurs et des camions articulés. De plus, les deux pays utilisent des trains routiers, appelés longs ensembles routiers au Canada. Les trains routiers sont des camions articulés à deux remorques ou plus (voir la **figure 3**). Les « b-doubles », très présents en Australie, sont des trains routiers composés d'un avant-train ou véhicule tracteur et de deux remorques supplémentaires.

L'Australie possède les véhicules les plus longs et les plus lourds autorisés sur les routes dans le monde, dont certains pèsent près de 200 tonnes. La plupart des trains routiers pèsent entre 80 et 100 tonnes.

Le mode de rémunération des camionneurs australiens varie beaucoup dans l'ensemble de l'industrie. Certains camionneurs sont payés au kilomètre parcouru et d'autres sont payés à l'heure ou au déplacement. La plupart des chauffeurs de grands routiers sont payés au kilomètre

² Par vrac on entend des minéraux, du grain non ensaché, etc.

parcours, conformément à l' Australian Trucking Association. Bon nombre de ces chauffeurs ont un carnet de bord indiquant 175 000 km parcourus annuellement.



Figure 3 : Train routier en Australie

Photo reproduite avec la permission de Wikimedia Commons, une banque autorisée de fichiers médias à contenu libre

Politique du gouvernement sur les limiteurs de vitesse

Raison d'être

Les Australiens ont longtemps compté sur leurs routes pour couvrir les grandes distances entre les villes et pour livrer des marchandises dans tout le pays. Le prix de cette dépendance s'est avéré élevé. Entre 1925 et 2001, quelque 164 000 décès ont été enregistrés sur les routes en Australie, soit près du double du nombre total d'Australiens ayant perdu la vie dans les quatre grandes guerres (Australian Bureau of Statistics, 2001).

Le nombre de décès mettant en cause des camions lourds était à la hausse jusqu'à la fin des années 1980. Les pires chiffres indiquent qu'en 1989, près de 350 décès mettant en cause des camions articulés ont été enregistrés sur les routes (voir la **figure 4**, NTC 2005).

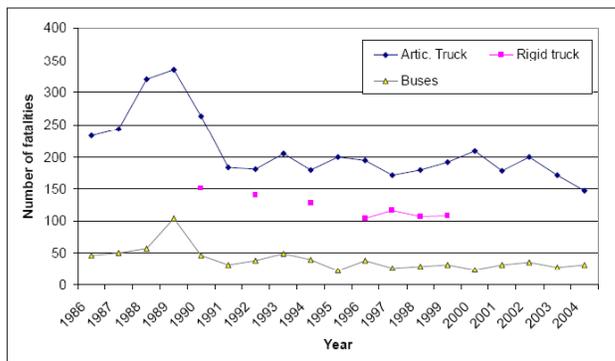


Figure 4 : Victimes d'accidents impliquant des camions lourds, 1986-2004

En raison de ce problème grandissant, le gouvernement australien a élaboré un certain nombre d'initiatives de sécurité routière, notamment pour l'amélioration de l'infrastructure routière, l'adoption de lois en matière de sécurité routière, des campagnes exhaustives de sensibilisation du public et de meilleures techniques d'application de la loi par les forces policières. Précisons l'application des Australian Design Rules for Motor Vehicle Safety (Règles de conception australiennes pour la sécurité des véhicules automobiles), un mécanisme qui a permis d'instituer un

certain nombre de mesures de sécurité, notamment l'installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds.

Tableau :

Number of fatalities / Nombre de victimes

Year / Année

Artic. Truck / Camion articulé

Rigid truck / Camion porteur

Buses / Autobus

Législation

Les Règles de conception australiennes, qui imposent l'utilisation de limiteurs de vitesse aux véhicules lourds, ou *ADR 65: Maximum Road Speed Limiting for Heavy Goods Vehicles and Heavy Omnibuses*, ont été mises en vigueur pour les nouveaux véhicules immatriculés en 1990. Ces règles exigent que tous les camions lourds dont la masse brute (MBV) excède 12 tonnes et tous les autobus pesant plus de 5 tonnes installent un limiteur de vitesse réglé à une vitesse maximale de 100 km/h. L'ADR 65 permet également aux administrations de modifier les réglages du limiteur de vitesse pour d'autres catégories de véhicules. À titre d'exemple, la vitesse maximale permise pour les trains routiers est de 90 km/h en Australie-Méridionale et dans le Territoire du Nord³. (NTC, Review of Regulatory Approaches, 2005)

À la suite de la mise en œuvre de l'ADR 65, le gouvernement de l'Australie n'a pas légiféré l'installation de limiteurs de vitesse sur les camions et les autobus fabriqués avant 1990. Selon les représentants du gouvernement, on ne prévoit pas élargir l'ADR 65 aux autres catégories de véhicules, comme les camions de moyen tonnage, comme l'ont fait les pays de l'Union européenne.

Approche de réglementation relative à la conformité et à l'application de la loi

Le commonwealth australien émet des normes relatives à la sécurité des véhicules automobiles, mais il revient à chacune de ses provinces et territoires d'édicter des règlements en matière de conformité et d'application de la loi, dans leurs propres législatures, pour appuyer ces normes. Les compétences peuvent créer leurs propres règlements, ce qui peut engendrer des incohérences dans l'ensemble du pays, ou elles peuvent donner force de loi aux projets de règlements nationaux élaborés par la NTC.

Règlements de compétences sur la conformité et l'application de la loi

Le Queensland et la Nouvelle-Galles du Sud ont élaboré leurs propres règlements pour déceler et poursuivre en cas de non-respect de l'obligation d'utiliser un limiteur de vitesse. Ces règlements ont conféré au personnel d'application de la loi des moyens de poursuite en cas de violation des normes de sécurité des limiteurs de vitesse des véhicules, lorsque la vitesse du véhicule excède la limite maximale de 15 km/h.

³ Les représentants de la NTC ont demandé des renseignements détaillés concernant les modifications apportées à l'ADR 65 dans les compétences pour différentes catégories de véhicules. À ce jour, Transports Canada ne dispose toujours pas de ces renseignements.

- Queensland—Une loi provinciale édictée en 1999 stipule que les véhicules lourds qui roulent à 115 km/h peuvent recevoir un avis de défaut exigeant une nouvelle certification du limiteur de vitesse ou une confirmation de son bon état, avant de pouvoir reprendre la route.
- Nouvelle-Galles du Sud—Une loi provinciale édictée en 2005 prévoit des amendes pour les véhicules lourds qui roulent à plus de 115 km/h. Ces amendes peuvent atteindre 3 000 \$AU (2 660 \$CAN) pour un individu et 15 000 \$AU (13 332 \$CAN) pour une entreprise. (NTC, Review of Regulatory Approaches, 2005).

Règlements nationaux relatifs à la conformité et à l'application de la loi

Comme nous l'avons mentionné plus haut, la NTC élabore des règlements nationaux relatifs au transport et à la sécurité routière afin d'assurer une conformité et des stratégies d'application de la loi cohérentes pour l'ensemble des provinces et territoires de l'Australie. Depuis sa création en 1992, la NTC a tenté plusieurs fois de créer une législation nationale encourageant la conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds, entre autres :

- Une politique nationale des trois fautes
- Un projet de loi sur la conformité et l'application de la loi
 - Pour la conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds
 - Pour la conformité aux normes de sécurité des véhicules

Loi nationale des trois fautes

La loi nationale des trois fautes, proposée en 1997, était une réponse progressive aux véhicules lourds roulant à une vitesse excédant de 15 km/h la vitesse permise de 115 km/h. Voici les quatre sanctions progressives qu'elle prévoit :

- Une première violation entraîne un avertissement
- Lors d'une deuxième violation, l'exploitant doit démontrer que le limiteur de vitesse fonctionne
- Lors d'une troisième violation, l'immatriculation du véhicule est retirée pour une période de 28 jours
- Lors d'une quatrième violation, l'immatriculation du véhicule est retirée pour une période de trois mois

Cette approche était nouvelle en ce sens qu'elle considérait l'excès de vitesse comme une violation liée au véhicule, permettant aux responsables de l'application de la loi de pénaliser l'exploitant au lieu du conducteur. Le fait d'attribuer l'excès de vitesse ou toute autre violation à toutes les parties responsables a été un précurseur de l'approche de la chaîne de responsabilité intégrée au Projet de loi sur la conformité et l'application de la loi, dont il sera question plus loin. La loi des trois fautes n'a été mise en œuvre qu'à Victoria (1998), en Nouvelle-Galles du Sud (1998) et en Australie-Méridionale (2001). On suppose que les inquiétudes relatives à l'efficacité de la mesure, aux problèmes de mise en œuvre et aux incohérences entre les administrations ont en ont amené d'autres à rejeter la loi des trois fautes comme mécanisme de conformité.

Projet de loi sur la conformité et l'application de la loi

En 2003, l'Australian Transport Council a approuvé le projet de loi type pour la réforme du transport routier (conformité et application de la loi). Ces réformes visaient à répondre aux

nombreux problèmes liés à la conformité du transport routier et comprenaient les éléments suivants :

- Une disposition sur la chaîne de responsabilité, qui oblige toutes les parties responsables de la chaîne de transport⁴ à prendre les mesures nécessaires pour éviter une violation des lois relatives au transport et qui tient ces parties légalement responsables en cas de violation. Traditionnellement, les lois relatives au transport routier prévoyaient des sanctions pour le conducteur et le propriétaire du véhicule seulement.
- Un plus large éventail de pouvoirs d'application de la loi permettant de rassembler des données sur les infractions aux lois relatives aux véhicules lourds, y compris des pouvoirs d'entrée et de saisie.
- Des sanctions administratives et judiciaires novatrices, notamment des avertissements, des avis de violation accompagnés des amendes correspondantes et des pénalités imposées par un tribunal en fonction du nombre et de la gravité des infractions.

Ces nouvelles mesures ont déjà été mises en œuvre pour limiter le poids, la dimension et la charge dans certaines administrations depuis 2005. La NTC élabore actuellement le même modèle de chaîne de responsabilité pour la conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds, attendu pour janvier 2008, et pour la conformité aux normes sur les véhicules lourds afin d'aborder les problèmes de conformité des limiteurs de vitesse, attendu en 2008-2009.

Comme dans le cas des normes sur les véhicules lourds, la NTC a établi que la façon la plus efficace de régler le problème de la conformité aux limites de vitesse était d'élaborer des dispositions sur la chaîne de responsabilité. Les dispositions sur la conformité aux normes sur les véhicules préciseraient que toute personne qui fait partie de la chaîne de transport et qui est consciente qu'un véhicule n'est pas conforme aux normes sur les véhicules, mais qui ne remédie pas à la situation, est coupable d'une infraction. On s'attend à ce que ces mesures permettent d'accroître la conformité relativement à l'installation et au maintien de limiteurs de vitesse par les parties responsables, étant donné les sanctions et les pénalités plus imposantes (NTC, Draft Proposal, 2006). Par exemple, lorsque ces mesures prendront effet, les ateliers de réparation devront tenir des dossiers sur les camions dont les limiteurs de vitesse ne fonctionnent pas et devront aviser le propriétaire ou la compagnie de transport. La NTC ne peut fournir aucun renseignement supplémentaire concernant cette mesure pour le moment.

⁴ Voir l'annexe A pour obtenir une liste de tous les organismes responsables dans la chaîne de transport, tel que prévu dans le projet de loi type sur la conformité et l'application de la loi.

Application de la loi

En Australie, les services de police provinciaux et territoriaux sont responsables de l'application de la loi en ce qui a trait à la conformité aux limites de vitesse et ils reçoivent l'appui des administrations routières et du transport. Chaque administration élabore ses propres stratégies d'application de la loi. L'approche expliquée dans la présente section est celle utilisée par le service de police de l'Australie-Méridionale seulement.

Australie-Méridionale

Le service de police de l'Australie-Méridionale dispose d'un groupe d'application de la loi sur les véhicules lourds, exclusivement centré sur les questions de sécurité routière liées aux véhicules lourds, comme les heures de service des chauffeurs et la conformité des limiteurs de vitesse. Le service de police se sert de stratégies de collecte de renseignements pour cibler les véhicules lourds qui doivent être soumis à une inspection routière.

Collecte de renseignements

Le service de police de l'Australie-Méridionale applique le concept de services de police axés sur le renseignement en vue de tirer profit des renseignements et des données recueillis par l'entremise de leur Traffic Support Branch (section des renseignements). En fait, les services de police et les agences de transport de bien des administrations partagent couramment leurs renseignements en Australie, ce qui est une bonne chose étant donné les déplacements des transporteurs routiers dans toute l'Australie.

On recueille également des renseignements auprès du réseau Safe-T-Cam de l'Australie-Méridionale, un réseau de caméras fixes qui captent des images dans 11 sites au pays, afin d'orienter les activités de ciblage. Ces caméras sont suspendues à des ponts roulants et utilisent la technologie de reconnaissance optique de caractères (ROC) pour lire le numéro inscrit sur la plaque d'immatriculation avant des véhicules lourds. Les caméras ROC sont liées à 24 autres caméras dans la province adjacente, la Nouvelle-Galles du Sud. La vitesse des véhicules lourds est enregistrée à chaque site et l'heure de la journée est captée d'un site à l'autre, ce qui permet aux agents de savoir à quelle heure l'infraction a eu lieu. Les agents du service de police de l'Australie-Méridionale peuvent surveiller ces renseignements pour cibler les chauffeurs ou les exploitants ou, au cours d'une interception, de consulter la base de données Safe-T-Cam pour vérifier la vitesse du véhicule lors de son passage sous la dernière caméra afin de prouver l'inobservation.

Inspections routières

S'ils soupçonnent une altération du limiteur de vitesse d'un véhicule lourd, les agents demanderont au chauffeur de se ranger sur le côté de la route afin de procéder à une inspection routière. Ils se servent d'un appareil de vérification et de diagnostic à lecture seule qu'ils branchent au module de gestion du moteur (MGM).

Cet appareil peut lire la configuration de vitesse maximale du limiteur et d'autres réglages du moteur⁵. Les agents feront ensuite une inspection complète du véhicule afin de garantir que la

⁵ Le dispositif d'essai du limiteur de vitesse possède le matériel informatique et le logiciel exclusifs requis pour accéder aux MGM des types de moteurs les plus communs utilisés dans les opérations de transport longue distance, p. ex. Cummins. Selon le service de police de l'Australie-Méridionale, les exploitants d'entreprises de camionnage longue distance sont des cibles clés pour les activités d'application de la loi.

dimension des pneus et le rapport d'engrenage de la transmission n'ont pas été modifiés en vue de permettre au véhicule d'excéder sa vitesse maximale permise. Ils vérifieront également la configuration du moteur en fonction du rapport produit par les données tirées du MGM ainsi que la présence de toute pièce ajoutée après l'achat ou de tout appareil utilisé à des fins d'altération.

S'il y a suffisamment d'éléments pour prouver une altération du limiteur, l'exploitant recevra un avis de défaut lui interdisant la conduite du véhicule, immédiatement ou à la fin de son trajet. L'avis de défaut mentionnera le délai dont il dispose pour faire réparer le limiteur de vitesse et pour faire vérifier ces réparations par l'administration routière avant que l'avis ne soit levé. L'agent du service de police de l'Australie-Méridionale pourrait aussi imposer une amende pour infraction au code de la route, qui s'élève actuellement à 174 \$AU (154 \$ CAN).

Ressources et budget pour l'application de la loi relative aux limiteurs de vitesse

Le service de police de l'Australie-Méridionale est composé de 5 000 policiers et employés civils qui servent une population d'environ 1,5 million de personnes. Le groupe d'application de la loi sur les véhicules lourds, composé de neuf agents, est responsable des questions de sécurité liées aux véhicules lourds en général. Il est difficile de savoir dans quelle proportion leurs tâches sont exclusivement liées à l'application de la loi sur les limiteurs de vitesse.

En plus des coûts associés à l'embauche d'agents, le service de police affecte aussi des ressources pour leur offrir une formation spécialisée et pour les appareils qu'ils utilisent pour appliquer la loi, comme les appareils de vérification des limiteurs de vitesse, dont le prix unitaire s'élève à environ 7 000 \$ CAN.

Résumé de l'efficacité

Taux de conformité et altération

La non-conformité des limiteurs de vitesse est un problème important en Australie. On estime que de 10 à 30 % des véhicules lourds sont dotés de limiteurs de vitesse altérés, et que ce pourcentage pourrait être encore plus élevé pour certaines catégories de véhicules lourds. Les trains routiers, par exemple, auraient un taux de conformité de 20 % seulement, la plupart dépassant la limite absolue fixée à 90 km/h pour leurs limiteurs de vitesse. (NTC, Review of Regulatory Approaches, 2005).

En 2006, une enquête menée auprès de chauffeurs de véhicules lourds a également corroboré l'amplitude du problème d'altération des limiteurs de vitesse en Australie. Parmi les personnes interrogées, 43 % des chauffeurs ont indiqué qu'ils avaient conduit un véhicule sans limite de vitesse alors qu'ils auraient dû disposer d'un limiteur (NTC, Speed Behaviours, 2006).

Selon les agents du service de police de l'Australie-Méridionale, il existe de nombreuses façons de contourner le limiteur de vitesse, par exemple à l'aide d'un logiciel qui permet de modifier les réglages ou d'appareils mécaniques faciles à obtenir et permettant de perturber le signal reçu par le limiteur de vitesse. Le personnel d'application de la loi dispose de très peu de moyens d'arrêter ceux qui veulent enfreindre la loi.

Cependant, la clé dans l'approche du service de police est d'élaborer des profils d'exploitants susceptibles de commettre une infraction, d'effectuer des inspections routières fondées sur le renseignement et de disposer d'enquêteurs hautement qualifiés et en mesure d'effectuer une vérification adéquate du véhicule et de déceler l'altération.

Diminution du nombre d'accidents mettant en cause des véhicules lourds

Avant l'adoption de la législation sur les limiteurs de vitesse en 1991, le taux d'accidents mortels mettant en cause des véhicules lourds était extrêmement élevé. En effet, le pire chiffre enregistré est de 350 décès, en 1989. En 1991, ce chiffre avait diminué à 200 décès.

On croit que cette importante diminution est attribuable à un certain nombre de facteurs, notamment l'adoption de lois sur la sécurité routière, la mise en œuvre des Règles de conception australiennes pour la sécurité des véhicules automobiles (en particulier l'obligation d'utiliser des limiteurs de vitesse pour les camions dont le poids est supérieur à 12 tonnes), des améliorations à l'infrastructure routière, ainsi que de nouvelles technologies pour l'application de la loi, comme les caméras de surveillance routière.

Aucune recherche n'a été effectuée en Australie pour établir s'il existe un lien direct entre l'utilisation de limiteurs de vitesse et la diminution du nombre d'accidents mettant en cause des véhicules lourds. Toutefois, les représentants de la NTC estiment que les limiteurs de vitesse ont, sans aucun doute, contribué à améliorer la sécurité routière.

La NTC et les responsables de l'application de la loi aux quatre coins de l'Australie continuent d'axer leurs efforts sur la conformité aux limites de vitesse, qu'ils estiment être une mesure clé pour l'amélioration des résultats de sécurité des véhicules lourds. Selon une étude récente, si tous les véhicules lourds respectaient les limites de vitesse, le nombre de collisions mettant en cause des véhicules lourds diminuerait de 29 % (NTC, Review of Regulatory Approaches, 2005).

Vitesses différentielles entre les automobiles et les camions

Selon un représentant de la NTC, les vitesses différentielles entre les automobiles et les camions n'ont aucune répercussion tangible sur la sécurité, car la limite de vitesse imposée aux camions et aux automobiles est la même, c'est-à-dire 100 km/h. Cependant, aucune recherche n'a été menée à ce jour pour analyser la question.

Vues et avis d'intervenants du transport routier

Du service de police (Australie-Méridionale) à propos de l'approche de conformité

Tel que mentionné dans le présent rapport, les personnes chargées de l'application de la loi au service de police de l'Australie-Méridionale prônent une approche ciblée pour la conformité des limiteurs de vitesse seulement pour les chauffeurs ou les exploitants très susceptibles d'enfreindre la loi. Ils estiment que cette approche est la meilleure, la plus efficace et la plus rentable pour composer avec la question de la conformité. Le service de police a également indiqué que le réseau Safe-T-Cam, qui permet d'obtenir des données sur les vitesses de déplacement, et les

appareils de vérification portatifs dont ils se servent pour établir la fonctionnalité du limiteur de vitesse, sont d'une grande utilité. Par contre, l'altération des limiteurs de vitesse demeure un problème récurrent. Un responsable a laissé entendre que les limiteurs de vitesse étaient un bon départ, mais que d'autres technologies plus avancées seraient plus efficaces, par exemple l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA), un système qui avertit le chauffeur lorsqu'il excède la vitesse permise ou qui l'empêche d'excéder cette limite de vitesse. Le gouvernement australien, ainsi que les administrations routières et du transport des provinces et des territoires, ont instauré un nouveau programme dans le cadre duquel ils utilisent la technologie AIV pour encourager la conformité des véhicules lourds aux lois relatives au transport routier, dont il sera question plus loin.

Des responsables des transports (NTC) concernant les politiques sur les limiteurs de vitesse

Une des difficultés rencontrées lors de l'adoption de la loi imposant l'utilisation de limiteurs de vitesse à l'aide des Règles de conception australiennes a été celle de garantir que l'ensemble des provinces et des territoires avaient une approche cohérente à l'échelle nationale. Au début des années 1990, certaines tentatives ont été faites, par exemple la loi des trois fautes, qui a été adoptée par trois provinces seulement et pas par les autres, en raison d'une quantité de problèmes de mise en œuvre. L'Australie vise toujours une politique nationale et les représentants de la NTC croient que les dispositions sur la chaîne de responsabilité pour les normes sur les véhicules contenues dans le Projet de loi sur la conformité et l'application de la loi permettront d'obtenir une meilleure conformité des limiteurs de vitesse.

Pour le prouver, ils soulignent le succès du Projet de loi sur la conformité et l'application de la loi relativement aux limites visant le poids, la dimension et la charge, en place depuis 2005 dans certaines administrations, et qui a permis d'accroître la conformité aux lois sur le transport routier.

La NTC laisse entendre qu'en plus de rendre obligatoire l'utilisation de limiteurs de vitesse pour les camions lourds, notre gouvernement devrait aussi étudier des dispositions similaires sur la chaîne de responsabilité afin de garantir que toutes les parties qui contribuent à la vitesse excessive des véhicules lourds en sont tenues responsables.

De l'Australian Trucking Association (ATA) au sujet des politiques sur les limiteurs de vitesse

L'ATA est un organisme national qui représente l'industrie du transport routier en Australie. Elle représente toutes les associations de camionneurs provinciales et sectorielles et compte 28 membres, qui représentent 20 000 conducteurs. L'ATA estime avoir été efficace dans la réduction de la vitesse des camions lourds. Cependant, elle laisse entendre qu'il n'y a pas suffisamment d'agents d'application de la loi sur la route pour garantir la conformité. Les exploitants de camions lourds ayant altéré leur limiteur de vitesse ne sont pas assez surveillés et l'usage de caméras de surveillance routière, qui ne sont présentes que dans certaines administrations en Australie, ne remplace aucunement une bonne présence policière.

Nouvelles stratégies et technologies pour lutter contre la vitesse excessive des véhicules lourds

Régimes d'agrément

Les autres mesures visant à améliorer la conformité et à accroître la sécurité routière des véhicules lourds comprennent notamment les régimes d'agrément, comme le programme australien TruckSafe et le National Heavy Vehicle Accreditation Scheme (NHVAS).

Les sociétés qui participent à ces régimes doivent effectuer des vérifications régulières pour faire la démonstration de pratiques commerciales sûres, similaires aux vérifications de la conformité en matière de sécurité effectuées au Canada. En revanche, les participants et les non-participants ne sont pas soumis aux mêmes degrés de vérification de la conformité sur la route et peuvent également bénéficier de concessions réglementaires.

Les régimes d'agrément ont produit de bien meilleurs résultats de sécurité pour les participants. Ceux qui participent au régime TruckSafe, par exemple, ont 87 % moins d'accidents que les exploitants non accrédités, et ceux qui participent à des régimes gouvernementaux, comme le NHVAS, ont 71 % moins d'accidents. Malheureusement, on ne compte que 3 % d'exploitants de véhicules lourds accrédités actuellement. La NTC procède actuellement à la formulation d'un énoncé de politique visant à encourager plus d'exploitants, en particulier les petites entreprises, à participer. (NTC, Carrots and Sticks, 2007)

Programme d'accès intelligent (PAI) : technologie ISA

Le PAI est un programme volontaire offert par les administrations d'Australie afin d'encourager la conformité des véhicules lourds aux lois sur le transport routier, en offrant des certaines concessions réglementaires. Les véhicules doivent être équipés de dispositifs télématiques, qui permettent de surveiller la vitesse et l'emplacement du véhicule à l'aide d'un système mondial de localisation (GPS), qu'ils peuvent se procurer chez les fournisseurs de services de PAI certifiés. Le PAI fournira l'heure, la date, l'emplacement, la vitesse et d'autres paramètres de tout véhicule qui ne répond pas aux conditions d'exploitation établies, notamment en cas d'altération du limiteur de vitesse, et informera les administrations routières concernées de cette situation.

Transport Certification Australia (TCA) est l'organisme désigné pour l'administration du PAI, la certification et la vérification des fournisseurs de services. TCA a été créée par les administrations routières et du transport provinciales et territoriales et par le ministère fédéral des Transports et des Services régionaux de l'Australie.

Comme ce programme est encore tout nouveau, nous ne disposons d'aucune donnée sur son efficacité dans l'amélioration de la conformité des véhicules lourds aux lois sur le transport routier.

contrôlographes et aux heures de service des chauffeurs. Toutefois, l'application des règlements relève des États membres, au même titre que les limiteurs de vitesse.

Directives sur les limiteurs de vitesse

Loi initiale sur les limiteurs de vitesse : 92/6/EEC

En 1992, la CE a émis une directive sur les limiteurs de vitesse, la directive **92/6/EEC**, exigeant l'installation de limiteurs de vitesse sur les autobus (huit sièges passagers et plus) dont le poids excède 10 tonnes métriques, et sur les camions dont le poids est supérieur à 12 tonnes métriques. Cette loi a été présentée en trois phases :

- À compter du 1^{er} janvier 1994 pour les nouveaux véhicules
- À compter du 1^{er} janvier 1995 pour les véhicules immatriculés entre le 1^{er} janvier 1988 et le 1^{er} janvier 1994 et effectuant des voyages internationaux
- À compter du 1^{er} janvier 1996 pour tous les véhicules immatriculés en janvier 1988 ou après

Cette directive exigeait également que les limiteurs de vitesse pour ces catégories de véhicules soient réglés à une vitesse maximale de 100 km/h pour les autobus et de 90 km/h pour les camions.

Loi sur les limiteurs de vitesse pour les véhicules de poids moyen : 2002/85/EC

En 2002, la CE a élargi la loi sur les limiteurs de vitesse de la directive **2002/85/EC** afin qu'elle s'applique aux autobus (huit sièges passagers et plus) dont le poids est inférieur à 10 tonnes métriques et aux camions dont le poids se situe entre 3,5 et 12 tonnes métriques. Cette loi a été présentée de la façon suivante :

- Pour les véhicules admissibles immatriculés en date du 1^{er} janvier 2005
- Pour les véhicules admissibles répondant aux valeurs limites pour les émissions énoncées dans la directive 88/77/EEC⁶ et immatriculés entre le 1^{er} octobre 2001 et le 1^{er} janvier 2005
- À compter du 1^{er} janvier 2006 pour les véhicules admissibles utilisés pour des opérations de transport national et international
- À compter du 1^{er} janvier 2007 pour les véhicules admissibles utilisés pour des opérations de transport national uniquement

⁶ Directive du Conseil du 3 décembre 1987 sur l'approximation des lois des États membres relatives aux mesures à prendre pour lutter contre l'émission de polluants gazeux produits par les moteurs diesel des véhicules (OJL 36, 9.2.1988, p.33)

Cette directive exigeait, au même titre que la directive 92 initiale, que les limiteurs de vitesse sur les autobus et les camions soient réglés à une vitesse maximale de 100 km/h et 90 km/h respectivement.

Raison d'être de l'imposition des limiteurs de vitesse

En 2001, avant la promulgation de la loi sur les limiteurs de vitesse pour les camions de poids moyen, la CE a publié un rapport sommaire⁷ expliquant en détail le raisonnement à la base de la directive initiale sur les limiteurs de vitesse ainsi que les raisons, d'après leurs recherches, pour lesquelles elle a été élargie afin de s'appliquer aux véhicules plus légers.

Au départ, la sécurité et l'environnement étaient les principales raisons pour lesquelles la CE avait décidé de légiférer l'utilisation de limiteurs de vitesse pour les véhicules lourds dans la directive **92/6/EEC**. Le rapport sommaire de la CE exposait quatre arguments fondamentaux pour appuyer cette décision :

- Les gros moteurs puissants des poids lourds représentent un risque très élevé pour le rendement du véhicule s'ils ne sont pas munis de limiteurs de vitesse, car le freinage et le rendement des pneus pourraient être compromis.
- Une vitesse moins élevée contribue à réduire le nombre de collisions et de victimes de la route.
- Une vitesse moins élevée permet de réduire la consommation de carburant et les émissions des véhicules.
- Une vitesse moins élevée permet de réduire l'usure du moteur, des freins et des pneus des véhicules, et contribue indirectement à accroître la sécurité routière et la performance environnementale.

C'est pour ces raisons qu'une loi a été adoptée afin de rendre obligatoire l'utilisation des limiteurs de vitesse pour les véhicules lourds. Ces types de véhicules ont été sélectionnés parce qu'ils étaient dotés des moteurs les plus puissants et parce que certains États membres avaient déjà adopté une loi fédérale imposant l'installation de limiteurs de vitesse.

En 2002, la Commission a élargi la portée de la directive sur les limiteurs de vitesse afin d'inclure les autobus et les camions plus légers. Selon le rapport sommaire, trois raisons justifiaient l'extension de la directive aux véhicules de poids moyen :

- Améliorer davantage les résultats de sécurité routière en réduisant la vitesse des véhicules
- Réaliser des profits financiers, estimés à trois milliards d'euros. Ces avantages financiers étaient fondés sur une étude réalisée dans les Pays-Bas pour examiner les avantages liés à la réduction de la vitesse pour tous les véhicules légers dont le poids est inférieur à 12 tonnes. Dans cette étude, on concluait que le coût du carburant, de l'entretien et d'autres coûts permettraient d'économiser 89 millions d'euros aux Pays-Bas. En extrapolant ces résultats de façon à représenter le nombre de véhicules de poids moyen dans toute l'UE, la CE a estimé que les économies nettes pour l'UE seraient de trois milliards d'euros.

⁷ Rapport de la Commission à l'intention du Parlement européen et du Conseil sur la mise en oeuvre de la directive 92/6/EC du Conseil du 10 février 1992 concernant l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse pour certaines catégories de véhicules motorisés dans la Communauté.

- Éliminer un avantage concurrentiel indu pour les exploitants de véhicules légers qui pourraient offrir des services de transport à un meilleur tarif du fait de n'avoir aucune restriction quant à la limite de vitesse.

Résumé de l'efficacité

Le rapport sommaire comprenait également des résultats documentés provenant de diverses études et visant à examiner les avantages et les inconvénients des limiteurs de vitesse. Ces études ont permis de conclure que les limiteurs de vitesse comportent les avantages suivants en matière de coûts et de sécurité routière :

- Moins de consommation de carburant (de 3 à 11 %)
- Coûts d'entretien moins élevés (pneus, freins, moteur)
- Sécurité routière accrue (moins de victimes)
- Conduite plus détendue
- Primes d'assurance réduites

Le rapport faisait état de peu d'inconvénients par rapport à cette loi, à l'exception du fait que les camions dotés de limiteurs de vitesse se dépassent sur beaucoup de kilomètres, causant un embouteillage. Toutefois, on expliquait que cet inconvénient avait la conséquence positive de diminuer la vitesse moyenne des autres usagers de la route.

Le second problème relevé était que les véhicules lourds immatriculés à l'extérieur de l'UE ne sont pas visés par la disposition sur les limiteurs de vitesse. La seule solution possible pour les États membres était d'examiner la possibilité d'imposer l'utilisation de limiteurs de vitesse pour les pays non membres de l'UE, dans le cadre de futurs accords commerciaux.

Des commentaires ont également été recueillis auprès de représentants des États membres sur l'efficacité des limiteurs de vitesse, y compris les administrations routières, les entreprises de camionnage et les associations de camionneurs. La plupart d'entre eux ont émis des commentaires positifs et ont souligné les avantages qu'ils représentent pour la sécurité routière et l'environnement. En revanche, les critiques concernant les limiteurs de vitesse obligatoires étaient centrées sur le nombre élevé d'altérations et tous les responsables ont conclu qu'un plus grand contrôle était nécessaire, sous forme de vérifications périodiques des limiteurs de vitesse.

Suède

Survol

Géographie

La Suède est située au nord de l'Europe et dans la péninsule de Scandinavie, qu'elle partage avec la Norvège. Malgré un territoire de 450 000 kilomètres carrés, la Suède a une densité de population relativement faible, soit environ 9 millions d'habitants. Elle est bordée par le golfe de Botnie et la mer Baltique au Nord.



La Suède est divisée en trois régions : le Norrland, une région du Nord très boisée et montagneuse; le Svealand, situé au centre de la Suède, avec ses terres basses à l'Est et hautes à l'Ouest; et le Götaland, au sud de la Suède, qui présente un mélange de terres hautes et de plaines fertiles. Ces trois régions sont ensuite divisées en 21 comtés, composés de 289 municipalités.

La plus grande partie de la population suédoise est regroupée dans la partie Sud, sur une portion représentant le tiers du territoire, principalement le long des côtes dans des centres urbains.

Régime politique

La Suède est une monarchie constitutionnelle dotée d'une démocratie parlementaire bien établie depuis 1917. Comme au Canada, le souverain régnant est le chef de l'État mais n'a aucun pouvoir politique. Le premier ministre est à la tête du gouvernement et travaille conjointement avec les ministères et quelque 300 organismes du gouvernement central.

La population est représentée par le Parlement de la Suède, ou Riksdag, et il incombe au gouvernement de mettre ses décisions en application et de formuler de nouveaux projets de loi et amendements. En plus du gouvernement central, un gouvernement est élu pour chacun des 21 comtés et chacune des 289 municipalités.

Figure 6 : Carte de la Suède

Carte reproduite avec l'autorisation du site Web Map of Sweden, <http://www.map-of-Sweden.co.U.K.> All content © 2006 Code Network Media Group

Depuis 1995, la Suède est également régie par la Commission européenne (CE). À titre de membre de l'Union européenne (UE), elle a des délégués au Conseil des ministres de l'Europe qui participent au processus décisionnel pour l'adoption de nouvelles règles communes (voir la section **Commission européenne**).

Réseau routier et limites de vitesse

Le réseau routier de la Suède est composé de routes publiques très bien construites, principalement des autoroutes (routes nationales) et des chaussées doubles (routes à chaussées séparées), qui relient les grands centres urbains du Sud et les routes rurales privées entre les villages éparpillés des régions plus boisées, au Nord. Le réseau abrite 139 000 kilomètres de routes publiques et 75 000 kilomètres de routes privées financées par l'État.



Figure 7: Carte du réseau routier de la Suède

Carte reproduite avec l'autorisation du site Web Map of Sweden, <http://www.map-of-Sweden.co.U.K.> All content © 2006 Code Network Media Group

Par rapport à la faible densité de la population suédoise, le pays possède un réseau d'autoroutes assez important, qui s'étend sur environ 1 500 kilomètres. Contrairement aux autoroutes des pays plus peuplés de l'Union européenne, les autoroutes de la Suède sont habituellement des autoroutes à deux voies avec de longues distances entre les entrées et les sorties. Cependant, la plupart des camions lourds empruntent les chaussées doubles.

Pour ce qui est des limites de vitesse affichées en Suède, elles varient selon le type de route et la catégorie de véhicules qui y circulent. Les camions lourds dont le poids est supérieur à 12 tonnes ne peuvent excéder une vitesse de 80 km/h, peu importe le type de route. D'autres véhicules peuvent circuler à une vitesse maximale de 110 km/h sur les autoroutes et de 90 km/h sur les chaussées doubles.

Industrie du transport routier

Le transport routier demeure le moyen qui prédomine pour le transport de marchandises en Suède, suivi de loin par le transport ferroviaire. En 2005, par exemple, 422 millions de tonnes de marchandises ont été transportées au total, dont 349 millions par transport routier (Swedish Association of Road Haulage Companies). Toutefois, le transport routier se fait principalement sur de courtes distances, entre autres pour le transport du bois d'œuvre et des produits de construction. Seulement 8 % des camions transportent des marchandises sur une distance de plus de 300 km.

Cependant, en ce qui concerne les longues distances, la législation suédoise permet l'utilisation de trains routiers, c'est-à-dire un camion articulé avec une remorque ou plus et dont la longueur n'excède pas 25,3 mètres. Le poids ne doit pas excéder 60 tonnes. Seules la Suède et la Finlande peuvent excéder la longueur maximale de 18,75 mètres permise pour ces véhicules, tel que prescrit dans une directive de la CE. En Suède, les trains routiers sont généralement des « b-doubles », ou trains routiers avec deux remorques ou plus.

L'industrie du transport routier, comme pour d'autres pays européens, est composée d'exploitants pour compte propre, qui livrent leur propre marchandise, et d'« exploitants locataires », qui offrent des services de transport à d'autres entreprises. Le nombre de camions pour compte propre, dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes, a connu un déclin constant au cours de la présente décennie et était au nombre de 16 654 en 2006. En revanche, on comptait 40 782 camions en location, et ce nombre augmente. (Statistics Sweden, 2006)

On constate aussi des changements dans la structure de l'industrie du transport routier. Le nombre d'entreprises de camionnage est à la baisse depuis 1990, comme le montre la figure 8.

	No. of hire or reward vehicles/ haulage firm				Per cent			
	1990	1997	2001	2005	1990	1997	2001	2005
1	8,381	6,814	5,937	5,632	58.1	55.3	51.3	51.3
2-5	4,780	4,292	4,233	3,914	33.1	34.9	36.6	35.7
6-10	764	743	834	832	5.3	6.0	7.2	7.6
11-15	224	224	248	280	1.5	1.8	2.2	2.6
16-	285	250	315	312	2.0	2.0	2.7	2.8
Total	14,434	12,323	11 567	10,970	100.0	100.0	100.0	100.0

Figure 8 : Entreprises de transport routier, Statistics Sweden

Tableau

No. of hire or reward vehicles/haulage firm / Nombre de véhicules en location/entreprises de camionnage

No. of haulage firms / Nombre d'entreprises de camionnage

Per cent / Pourcentage

Total / Total

Aujourd'hui, il y a moins d'entreprises, mais elles exploitent un plus grand nombre de véhicules. Plus du tiers du parc de camions en Suède appartient à des entreprises possédant 11 véhicules et plus, tandis que le nombre d'entreprises possédant un seul camion a diminué. En 1990, par exemple, les entreprises à un seul véhicule représentaient 58 % de tout le parc. En 2005, ce pourcentage était de 51 %.

Les chauffeurs de camions suédois sont généralement des employés qui reçoivent un salaire mensuel. Certains sont rémunérés à l'heure, selon l'entente négociée entre le chauffeur et son employeur.

Politique du gouvernement sur les limiteurs de vitesse

Raison d'être

Comme pour tous les États membres de l'UE, la législation européenne exige au gouvernement de la Suède qu'il adopte les directives et les règlements de la CE, y compris ceux ayant trait au transport et à la sécurité routière. Le motif sous-jacent à l'imposition des limiteurs de vitesse était de réduire le taux d'accidents mettant en cause des véhicules lourds et les émissions nocives pour l'environnement.

Législation

La Commission européenne a présenté la directive initiale sur les limiteurs de vitesse en 1992, laquelle exigeait aux autobus (10 tonnes et plus et huit sièges passagers et plus) et aux camions (de plus de 12 tonnes) l'installation de limiteurs de vitesse et leur réglage à une vitesse maximale de 100 km/h et 90 km/h, respectivement. Le gouvernement de la Suède a retardé la mise en œuvre jusqu'en 1994 afin d'accorder aux parties intéressées de l'industrie le temps nécessaire pour se conformer aux dispositions de cette loi. Les limiteurs de vitesse sont obligatoires sur tous les véhicules lourds immatriculés depuis 1988.

La Suède a élargi la portée de la directive sur les limiteurs de vitesse afin d'inclure les véhicules lourds dont le poids se situe entre 7,5 et 12 tonnes, conformément à la *Swedish Road Administration Regulations on Motor Vehicles and Trailers Drawn by Motor Vehicles Act*.

Cette loi est entrée en vigueur en janvier 2005 pour les nouveaux véhicules admissibles et en janvier 2007 pour les véhicules admissibles des années modèles 2001 à 2005.

En janvier 2008, les camions de poids moyen (plus de 3,5 tonnes) et les autobus (huit sièges passagers et plus) dont le poids est inférieur à 10 tonnes doivent être munis de limiteurs de vitesse réglés à 90 km/h et à 100 km/h, respectivement. Cette règle s'applique à tous les véhicules admissibles immatriculés depuis 2001. La Suède, à titre de pays membre de l'UE, s'est vue obligée d'appliquer les nouveaux règlements en réponse à la directive **2002/85/EC** de la CE.

Approche en matière de réglementation de la conformité et de l'application de la loi

La Swedish National Road Administration (SNRA), ou Vagverket, est l'autorité désignée responsable de l'ensemble du réseau de transport routier en Suède. Elle gère l'infrastructure physique, par exemple la planification et la construction de routes nationales, et elle interprète et prépare des règlements visant la sécurité routière. À ce jour, la SNRA n'a pas élaboré d'approche nationale pour s'attaquer au problème de conformité des limiteurs de vitesse. Selon les représentants de la SNRA, aucun projet n'est prévu en ce sens dans un avenir prévisible.

En Suède, chaque comté possède son district de police qui utilise des stratégies pour vérifier la conformité des limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds et pour faire appliquer la loi. La stratégie d'application de la loi dont il est question dans cette section est celle du comté de Skane, situé au sud de la Suède. Toutefois, selon des responsables du service de police, le régime de conformité du comté de Skane est représentatif de l'approche adoptée par la plupart des administrations policières en Suède.

Application de la loi

Le service de police se sert de deux stratégies pour vérifier la conformité des limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds : l'inspection routière des véhicules lourds et les campagnes pour la conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds.

Inspections routières

Lorsqu'ils effectuent des inspections routières, les agents demandent à certains véhicules lourds, choisis au hasard, de se ranger sur le côté de la route afin de procéder à une inspection par points et de vérifier la conformité aux normes de sécurité routière. Les agents examinent d'abord la conformité du limiteur de vitesse en vérifiant le contrôlographe que tous les véhicules lourds doivent posséder à bord, comme l'exige la législation européenne. La période de temps vérifiée est celle correspondant à la dernière demi-heure de route. S'ils soupçonnent, d'après les lectures de la vitesse effectuées par le contrôlographe, que le limiteur de vitesse du véhicule ne fonctionne peut-être pas, ils feront une inspection physique du véhicule pour trouver des preuves d'altération.

Dans certains comtés, les agents se servent d'un appareil de vérification portable pour vérifier le réglage du limiteur de vitesse. L'agent branche l'appareil au contrôlographe du véhicule, saisit une vitesse fictive et l'augmente jusqu'à ce que l'appareil émette un signal indiquant que la vitesse maximale du véhicule a été atteinte (voir la **figure 9**).

Il convient de remarquer que l'appareil de vérification peut seulement lire les réglages de contrôlomètres analogiques, et non ceux des contrôlomètres numériques, que la législation européenne exige maintenant pour tous les nouveaux véhicules lourds immatriculés en 2006.



Figure 9 : Ordinateur mobile d'essai 1602-04

Photo reproduite avec l'autorisation de la Continental Corporation, Allemagne

Si les résultats de la vérification indiquent que le véhicule peut excéder la limite de 90 km/h, le chauffeur reçoit une amende de 2 000 \$SEK ou 314 \$CAN.

Le chauffeur est autorisé à terminer son trajet mais devra faire réparer son limiteur de vitesse dans les jours suivants l'infraction. Une fois le limiteur de vitesse réparé, l'atelier de réparation envoie un avis à une base de données centrale du gouvernement de la Suède, qui contient des renseignements par véhicule, par exemple les infractions commises, les inspections annuelles et l'immatriculation.

Campagnes pour la conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds

En plus des inspections routières, le service de police fait également des campagnes pour la conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds au printemps ou à l'automne. Pendant ces campagnes, un grand nombre d'agents se servent de radars pour vérifier la vitesse des véhicules lourds et remettent des amendes si les chauffeurs excèdent la limite maximale permise. Les chauffeurs recevront également une amende pour excès de vitesse, d'un minimum de 2 000 \$ SEK pour un excès de 10 km dans une zone de 90 km/h et augmente à chaque tranche de 5 km.

Ressources et budget pour l'application de la loi relative aux limiteurs de vitesse

La Suède compte environ 600 agents de police de comté, dont 200 se spécialisent dans l'application de la loi sur les véhicules lourds. Aucune ressource n'est allouée pour former ces agents pour la vérification de la conformité des limiteurs de vitesse ou pour déceler les altérations. En règle générale, ils acquièrent cette habileté dans le cadre de leurs fonctions ou apprennent d'employés plus anciens.

Le seul autre coût relevé relativement à l'application de la loi sur les limiteurs de vitesse est l'équipement. Le service de police de la Suède a fait l'acquisition de 10 à 20 ordinateurs mobiles pour la vérification des réglages des limiteurs de vitesse à partir de contrôlographes analogiques. Ces ordinateurs coûtent 3 000 \$SEK ou environ 450 \$CAN chacun.

Résumé de l'efficacité

Taux de conformité et altération

Au moment de rédiger ce rapport, le gouvernement et les responsables du service de police n'étaient pas en mesure de nous fournir des statistiques officielles sur la conformité des limiteurs de vitesse. Cependant, les responsables du service de police à qui nous avons parlé savent qu'il y a beaucoup d'altérations, étant donné le nombre de véhicules lourds qui circulent à vitesse élevée et auxquels ils remettent des contraventions pendant leurs campagnes et leurs inspections routières.

Le poste d'entrée de données de la SNRA au sud de la Suède est une autre méthode utilisée pour établir l'ampleur de la non-conformité des limiteurs de vitesse des véhicules lourds. Ce poste, situé sur une autoroute à trafic élevé, possède des instruments qui permettent de déterminer le type de véhicule, par exemple un camion articulé, et la vitesse à laquelle il se déplace. D'après les données recueillies en 2007 sur ce site, 40 % des camions lourds avec remorques de plus de 12 tonnes roulaient à plus de 95 km/h, ce qui indique peut-être une non-conformité des limiteurs de vitesse. Les camions lourds qui entrent dans cette catégorie de poids ne devraient pas pouvoir excéder une vitesse de 90 km/h.

Effet des limiteurs de vitesse sur les accidents mettant en cause des véhicules lourds

Statistics Sweden, l'autorité du gouvernement central en matière de statistiques officielles, ne recueille pas de données sur le taux d'accidents mettant uniquement en cause des véhicules lourds (de plus de 12 tonnes). Les seules statistiques disponibles sont celles sur le nombre de décès recensés dans tous les accidents de camions, lequel est demeuré stable après la mise en vigueur de la loi sur les limiteurs de vitesse, en 1992. De 1994 à 1997, le nombre de décès annuel se situait entre 121 et 129 personnes. Ces chiffres indiquent peut-être que l'imposition de limiteurs de vitesse en Suède a eu peu d'effet sur la sécurité routière.

Vitesses différentielles entre les automobiles et les camions

Selon le Swedish National Road and Transport Institute (Vag-och transportforskningsinstitutet ou VTI), qui mène des recherches appliquées sur des questions liées au transport et à la sécurité routière, aucune étude n'a été réalisée pour examiner les répercussions des vitesses différentielles entre les camions lourds et les automobiles sur la sécurité.

Même s'il n'existe aucune étude officielle sur les vitesses différentielles, des entrevues réalisées auprès de responsables du service de police à ce sujet ont révélé que le principal problème se produit lorsqu'un camion lourd essaie d'en dépasser un autre sur une chaussée double. Comme il y a parfois de légères différences entre les vitesses que peuvent atteindre les camions munis de limiteurs de vitesse, en raison de facteurs comme la taille des pneus, un camion pourrait essayer d'en dépasser un autre. Beaucoup de kilomètres peuvent être nécessaires pour effectuer cette manœuvre, causant des embouteillages pour les autres véhicules sur la route. Cependant, les responsables du service de police affirment qu'à leur connaissance, ce n'est pas une cause d'accidents.

Vues et avis d'intervenants du transport routier

De la patrouille routière de la Suède (comté de Skane) sur les questions liées aux limiteurs de vitesse et à la conformité

Les responsables du service de police du comté de Skane prônent l'utilisation de limiteurs de vitesse pour les camions lourds en concluant qu'ils peuvent aider à réduire le nombre de camions lourds circulant à une vitesse excessive. Toutefois, leur principale frustration provient du nombre élevé d'altérations et du manque d'uniformité entre les comtés dans l'élaboration d'une approche pour la vérification et la poursuite en cas de non-conformité. Même l'appareil de vérification portable, qui permet de vérifier les réglages des limiteurs de vitesse, n'est utilisé que dans certains comtés et non lors de toutes les inspections routières. Ce dispositif sera bientôt désuet, car il ne peut être branché aux contrôlomètres numériques, qui sont maintenant obligatoires pour les véhicules lourds dans les pays membres de l'UE. Aucun appareil de remplacement n'existe et aucune nouvelle stratégie n'a été élaborée pour aborder ces problèmes de conformité.

Des responsables des transports (Swedish National Road Administration) concernant l'efficacité des limiteurs de vitesse

Au même titre que la plupart des intervenants rencontrés en entrevue, les responsables de la SNRA sont généralement en faveur de l'utilisation des limiteurs de vitesse comme moyen d'augmenter la sécurité routière pour les véhicules lourds. Ils concluent cependant que la plupart des avantages pouvant découler de l'utilisation de limiteurs de vitesse sur le plan de sécurité ne peuvent être obtenus, en raison d'une application de la loi déficiente.

Malgré ses difficultés en lien avec la politique sur les limiteurs de vitesse, la SNRA est un ardent défenseur de la sécurité routière, comme le montre son plan innovateur et progressif appelé Vision Zero, qui vise à faire en sorte qu'il n'y ait aucun décès et aucun blessé grave sur les routes suédoises, en construisant des routes et des véhicules plus sécuritaires et en ayant de meilleurs services de transport. En vertu de ce plan, la SNRA a apporté d'importantes modifications aux infrastructures afin d'accroître la sécurité routière, notamment par l'installation de glissières de

sécurité centrales, sur 250 km de routes de grand trafic, et par l'ajout de voies supplémentaires pour le dépassement, sur 1 500 km de routes (Sweden Annual Report, 2006). De plus, la SNRA a présenté une loi interdisant le dépassement sur les routes à taux élevés d'accidents.

De la Swedish Association of Road Haulage Companies

La Swedish Association of Road Haulage Companies (SARH) représente quelque 10 000 membres et environ 31 000 véhicules. C'est un organisme-cadre qui représente 90 % des entreprises de remorquage. D'après un responsable de la SARH, les limiteurs de vitesse ont permis de réduire la vitesse au volant des véhicules lourds.

Nouvelles stratégies et technologies pour lutter contre la vitesse au volant des véhicules lourds

Adaptation intelligente de la vitesse (ISA)

La Suède, comme beaucoup de pays européens, étudie les avantages de la technologie ISA pour une sécurité routière accrue et une réduction des émissions nocives. En fait, la Suède a mené le plus vaste essai ISA au monde, entre 1999 et 2002.

Les systèmes ISA ont été installés sur près de 5 000 automobiles, autobus et camions, et ont été testés par 10 000 conducteurs volontaires, dont des automobilistes privés, des conducteurs professionnels et d'autres du secteur commercial.

Cet essai, dont la réalisation a coûté 75 millions de \$ SEK, ou environ 12 millions de \$ CA, consistait en un projet conjoint entre la Swedish National Road Administration et les administrations locales de quatre comtés : Umeå, Borlänge, Lidköping et Lund. L'essai a d'abord été effectué dans des zones bâties où les limites de vitesse se situent entre 30 et 50 km/h, mais aussi sur des routes avec limites de 70 à 110 km/h.

Deux types de systèmes ont été utilisés pendant ces essais : des systèmes d'information, qui émettent des signaux sonores et lumineux lorsqu'un conducteur excède la limite de vitesse, et des systèmes d'appoint, qui bloquent la pédale d'accélération lorsque la limite de vitesse est atteinte.

En règle générale, les résultats de l'essai étaient positifs. Les conducteurs étaient d'avis que le système les avait aidés à améliorer leur conduite et qu'ISA était la meilleure solution aux problèmes de sécurité routière sur les routes avec limite de 50 km/h et surveillance policière (Vagverket, ISA for greater social responsibility). Les conducteurs du secteur commercial étaient moins réceptifs à cette technologie car ils trouvaient qu'elle ajoutait un stress à leur environnement de travail (World's Largest ISA trial).

À ce jour, on ne prévoit pas légiférer l'utilisation de la technologie ISA pour quelque véhicule que ce soit. La SNRA se sert toutefois de ces systèmes pour tous ses véhicules de service.

Caméras de surveillance routière

On installe et surveille de plus en plus de caméras de surveillance routière sur les principales routes de la Suède, en vue de réduire la vitesse au volant. En 2006, 700 caméras de sécurité routière ont été installées à 100 points sur la route. Les statistiques sur les routes munies de caméras montrent que les excès de vitesse ont diminué sur les routes avec limite de 70 km/h et de 90 km/h. Étant donné le succès obtenu grâce à ces caméras, la SNRA étudie la possibilité d'en installer sur les routes municipales (Annual Report, 2006).

Essais du système mondial de localisation (GPS) pour une conformité accrue aux limites de vitesse des véhicules lourds

Le Swedish National Road and Transport Institute (VTI) fait actuellement une étude pour établir la valeur des mesures qui incitent les conducteurs à respecter la limite de vitesse. Pour réaliser cette étude, on a fait appel à 10 entreprises de camionnage et à 120 camions, et on s'est servi de GPS pour surveiller la vitesse des véhicules et transmettre ces données aux propriétaires des entreprises. Les conducteurs qui respectent la limite de vitesse reçoivent des primes, tandis que ceux qui excèdent la limite sont mis sous probation. Le calcul des économies en carburant découlant de la conformité aux limites de vitesse fait aussi partie de cette étude. Les résultats devraient être publiés au début de 2008.

Royaume-Uni

Survol

Géographie

Le Royaume-Uni (R.-U.), composé de l'Angleterre, l'Irlande du Nord, l'Écosse et le pays de Galles, est situé au nord-ouest de la partie continentale de l'Europe. Sa superficie totale est d'environ 245 000 kilomètres carrés et il abrite près de 60 millions d'habitants (le troisième grand pays de l'Union européenne). La plus longue distance entre deux points sur la partie continentale du Royaume-Uni est de 1 300 kilomètres. Une automobile peut parcourir cette distance en deux jours.



Figure 10 : Carte de la Grande-Bretagne, courtoisie de Worldatlas.com

compétences législatives et constitutionnelles. Chaque pays est ensuite divisé en administrations locales.

Depuis 1973, le Royaume-Uni est aussi régi par la Commission européenne (CE). À titre de membre de l'Union européenne, le Royaume-Uni a des délégués au Conseil des ministres de l'Europe qui participent au processus décisionnel pour l'adoption de nouvelles règles communes (voir la section **Commission européenne**).

La plus grande partie de l'Angleterre est constituée de basses terres et de quelques régions montagneuses au nord-ouest, au nord et au sud-ouest du pays. La géographie de l'Écosse est plus diversifiée et comprend des basses terres au sud et à l'est et des hautes terres au nord et à l'ouest. Le pays de Galles est surtout montagneux et l'Irlande du Nord est principalement constituée de collines. Le Royaume-Uni est situé entre l'océan Atlantique Nord et la mer du Nord.

Régime politique

Le Royaume-Uni est une monarchie constitutionnelle et une démocratie parlementaire constituée de quatre pays : l'Angleterre, l'Écosse, le pays de Galles et l'Irlande du Nord. Ces trois derniers pays possèdent leurs propres législatures et leur propre autorité exécutive dirigée par un premier ministre, qui contrôlent indépendamment les

Réseau routier et limites de vitesse

Le Royaume-Uni possède un vaste réseau routier d'une longueur estimée à 388 000 kilomètres et composé de beaucoup de chaussées doubles (chaussées séparées) et d'autoroutes (routes nationales), et dont la construction a débuté en 1950.

Les routes secondaires (ou routes de catégories B et C) s'étendent sur 338 000 kilomètres et représentent 87 % du réseau. Les autoroutes et les routes A (routes à faible circulation) représentent respectivement 1 % et 12 % du réseau routier (voir la **figure 11**) (DFT, Transport Statistics Bulletin, 2005).



Figure 11 : Réseau routier de la Grande-Bretagne

Carte reproduite avec autorisation au nom du contrôleur du bureau sédentaire de Sa Majesté, droits de la Couronne réservés

mais sont munis de limiteurs de vitesse réglés à 56 mi/h (90 km/h). La plupart des autres véhicules, y compris les véhicules lourds immatriculés avant octobre 2001, peuvent circuler sur les autoroutes à une vitesse maximale de 70 mi/h (112 km/h).

Les plus grands véhicules utilitaires, les véhicules utilitaires articulés avec six essieux et plus, représentaient 19 % de tous les véhicules utilitaires en circulation en 2005. Ce chiffre a augmenté de 2,3 % entre 2004 et 2005. En règle générale, les véhicules utilitaires articulés (avec six essieux et plus) empruntent surtout les autoroutes (57 % du temps) et, moins souvent, les principales routes rurales (35 %). La distance parcourue par les véhicules articulés a augmenté de 40 % depuis 1995 et ces véhicules parcourent plus de routes que tout autre type de véhicule utilitaire.

En ce qui concerne les limites de vitesse au Royaume-Uni, elles varient selon le type de route et la catégorie du véhicule. Pour les véhicules lourds utilitaires de plus de 3,5 tonnes, la limite de vitesse est de 50 mi/h (80 km/h) sur les chaussées doubles, et de 70 mi/h (112 km/h) pour la plupart des automobiles et des motocyclettes, qui dominent sur ces routes.

Sur les autoroutes, les véhicules lourds peuvent rouler jusqu'à 60 mi/h (96 km/h),

Industrie du transport routier

L'industrie du transport routier du Royaume-Uni, ou « industrie du remorquage » comme on l'appelle dans ce pays, est assez similaire à celle du Canada. Elle est composée de trois groupes : les exploitants pour compte propre, les exploitants de parcs et les camionneurs propriétaires⁸.

Les exploitants pour compte propre, un groupe similaire au groupe des transporteurs « privés » au Canada, transportent leur propre marchandise. Les opérateurs de parcs, en revanche, embauchent des chauffeurs pour livrer la marchandise d'autres entreprises et correspondent au groupe des transporteurs « pour compte d'autrui » au Canada. Le groupe qui prédomine au Royaume-Uni est celui des exploitants de grands parcs. Les camionneurs propriétaires. Le dernier groupe, sont des entrepreneurs indépendants qui transportent de la marchandise pour les autres et qui possèdent habituellement un seul camion.

Au cours des 20 dernières années, la plupart du travail « pour compte propre » a été repris par les exploitants de grands parcs. Auparavant, beaucoup de ces exploitants étaient de grandes entreprises, comme des brasseries et des magasins à succursales, qui livraient leur marchandise avec leurs propres camions, mais maintenant, les exploitants de grands parcs gèrent le transport et l'entreposage des produits de leurs clients.

Une autre tendance intéressante est celle des chauffeurs propriétaires qui sont engagés par une entreprise, peignent leur camion aux couleurs de celle-ci et font du transport pour cette entreprise seulement. On constate cette tendance surtout dans certaines industries comme celle de la construction.

Le mode de rémunération des chauffeurs dépend principalement de leur employeur et du type de marchandise livrée. Il est de plus en plus fréquent pour les chauffeurs qui travaillent pour des exploitants pour compte propre et des grands parcs d'être des employés salariés, qui font du surtemps et reçoivent des avantages. Toutefois, la plupart des chauffeurs sont rémunérés à l'heure et peuvent parfois recevoir une prime de tonnage ou de millage. Les chauffeurs qui transportent du vrac sur une courte distance, par exemple des marchandises groupées, peuvent recevoir de l'« argent de voyage » lorsqu'ils sont payés à la charge.

Politique du gouvernement sur les limiteurs de vitesse

Raison d'être

Comme pour tous les États membres de l'UE, le gouvernement du Royaume-Uni est tenu, en vertu de la législation européenne, d'adopter les directives et les règlements de la CE, y compris ceux ayant trait au transport et à la sécurité routière. La raison d'être de l'imposition des limiteurs de vitesse était de réduire le taux d'accidents mettant en cause des véhicules lourds et les émissions nocives pour l'environnement.

⁸ Le ministère des Transports n'a pas été en mesure de fournir de statistiques sur le nombre de véhicules dans chacun de ces groupes au Royaume-Uni. La seule statistique dont nous disposons est le nombre total de véhicule articulés de plus de 3,5 tonnes, qui est de 1,2 million. (Ministère des Transports, Statistiques nationales, Statistiques routières, 2005)

Législation

La Commission européenne a présenté la directive initiale sur les limiteurs de vitesse en 1992, laquelle exigeait aux autobus (plus de 10 tonnes et huit sièges passagers et plus) et aux camions (de plus de 12 tonnes) l'installation de limiteurs de vitesse et leur réglage à une vitesse maximale de 100 km/h et 90 km/h, respectivement. Cette directive s'appliquait à tous les véhicules lourds de cette catégorie de poids et immatriculés depuis janvier 1988.

Le Royaume-Uni a fait avancer la directive de la CE en créant une loi découlant des *Road Vehicles (Construction and Use) Regulations* (Règlement sur la construction et l'utilisation des véhicules routiers) et imposant l'installation de limiteurs de vitesse sur tous les véhicules utilitaires immatriculés depuis 1992 et d'un poids supérieur à 7,5 tonnes. Ce règlement précisait également la façon de « sceller » le limiteur afin de le protéger contre l'altération et contre toute interruption de son alimentation électrique. Tous les véhicules visés par ce règlement doivent également avoir une plaque à l'intérieur de la cabine, sur laquelle on peut lire « limiteur de vitesse scellé », la vitesse, en milles à l'heure, à laquelle le limiteur a été réglé, ainsi que le nom ou la marque de commerce du fournisseur du limiteur.

Le Règlement sur la construction et l'utilisation précise également que tout véhicule muni d'un limiteur de vitesse ne peut utiliser la voie extérieure d'une autoroute à trois voies ou plus. Cet aspect du règlement a été ajouté pour diminuer la congestion des artères sur les autoroutes du Royaume-Uni, en faisant passer les camions lourds sur la voie intérieure. Cependant, selon les représentants du gouvernement et des associations de camionneurs, cette mesure a occasionné un blocage des sorties sur certaines autoroutes, attribuable à de longs convois de camions.

Récemment, en janvier 2008, le Royaume-Uni a terminé la mise en œuvre d'une autre directive de la CE relativement à l'utilisation de limiteurs de vitesse pour les camions de poids moyen. La directive **2002/85/EC** de la CE mentionne que tous les véhicules utilitaires (3,5 tonnes et plus) et toutes les voitures de tourisme (huit sièges passagers et plus, sans égard au poids) qui circulent uniquement au Royaume-Uni et qui ont été immatriculés depuis octobre 2001 doivent être munis de limiteurs de vitesse réglés à 56 mi/h (90 km/h) pour les camions, et à 62 mi/h (100 km/h) pour les autobus. Le Royaume-Uni s'oppose fermement à l'adoption de cette directive en faisant remarquer qu'il serait difficile de quantifier les avantages liés à l'installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules plus légers.

Approche en matière de réglementation de la conformité et de l'application de la loi

Le ministère des Transports du Royaume-Uni est responsable d'élaborer des règlements en matière de transport et de sécurité routière. À ce jour, aucune politique ni aucun règlement nationaux n'a été formulé en rapport avec la conformité et l'application de la loi concernant les limiteurs de vitesse.

Même s'il n'existe aucun règlement donnant des lignes directrices pour la promotion de l'uniformité entre les pays constitutifs, le gouvernement du Royaume-Uni fait appel à son organisme de direction, la Vehicle and Operator Services Agency (VOSA), pour élaborer des stratégies pour une meilleure conformité et pour la mise en application de la directive sur les limiteurs de vitesse au pays. La VOSA fournit un éventail de services de délivrance de permis, de

vérification et d'exécution, dans le but d'améliorer les normes liées au bon état des véhicules et de garantir la conformité des exploitants et des chauffeurs.

Application de la loi

La VOSA se sert principalement de deux stratégies pour garantir la conformité des limiteurs de vitesse sur les camions : les vérifications annuelles de l'état des véhicules et les inspections routières.

Vérifications annuelles de l'état

Au Royaume-Uni, la loi exige des vérifications annuelles de l'état des véhicules pour tous les véhicules motorisés dont la masse brute de calcul est supérieure à 3,5 tonnes et pour tous les véhicules motorisés construits ou modifiés en vue d'être intégrés à un véhicule articulé. Cette vérification, effectuée sur des sites gouvernementaux (90 sites au Royaume-Uni), comprend une inspection du véhicule pour garantir qu'il fonctionne bien et de façon sécuritaire, par exemple les systèmes de freinage et les lumières, et pour garantir la conformité des limiteurs de vitesse et des contrôlomètres. Pour vérifier la conformité des limiteurs de vitesse, les inspecteurs vérifient les points suivants sur chaque véhicule lourd :

- **Plaque d'étalonnage**—Mentionne la vitesse à laquelle le limiteur est réglé, en milles à l'heure (mi/h), et le nom ou la marque de commerce du fournisseur du limiteur. La plaque est posée à un endroit facilement accessible dans la cabine.
- **Limiteur de vitesse scellé**—Mode de fixation du limiteur au moteur de façon à le protéger contre les altérations et contre toute interruption de son alimentation électrique.
- **Réglages du limiteur de vitesse**—Accessibles à l'aide d'un appareil de vérification portable que l'on branche à une prise de vérification sur le contrôlomètre. Le vérificateur saisit une vitesse fictive et l'augmente jusqu'à ce que l'appareil émette un signal indiquant que la vitesse maximale du véhicule a été atteinte. Il convient de remarquer que l'appareil de vérification peut seulement lire les contrôlomètres analogiques, ce qui constitue un problème car la législation européenne oblige maintenant les véhicules lourds à utiliser des contrôlomètres numériques.

Inspections routières

Les inspections routières sont effectuées de façon ciblée par les inspecteurs de la VOSA, à partir de renseignements obtenus d'un certain nombre de sources, notamment des données fournies par les caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (RAPI). À partir du numéro de la plaque d'immatriculation, les agents peuvent obtenir des renseignements sur le véhicule, par exemple des renseignements sur le permis de conduire, les infractions et les résultats des vérifications annuelles de l'état du véhicule. Environ 20 000 caméras de ce genre sont installées à des sites fixes sur tout le territoire du Royaume-Uni.

Quatorze véhicules des agents de la VOSA sont munis de ces caméras (d'une valeur d'environ 6 000 \$ CA l'unité), ainsi que de pistolets radars pour surveiller la vitesse des véhicules lourds.

Les renseignements obtenus par l'intermédiaire des caméras RAPI aident les agents à déterminer quels véhicules lourds doivent faire l'objet d'inspections routières.

Lorsqu'un véhicule lourd se range sur le côté de la route pour une inspection, un agent de la VOSA vérifie d'abord le contrôlogue, qui enregistre la vitesse du véhicule pendant une semaine ou plus. Si le véhicule excède constamment les réglages maximaux du limiteur, il est probable que le limiteur de vitesse ait été altéré. L'agent vérifiera également la plaque d'étalonnage et les réglages du limiteur de vitesse à l'aide d'un appareil de vérification, dont il a été question dans la section précédente.

Si l'on soupçonne une altération lors de l'inspection initiale, l'agent procédera à une inspection physique complète du véhicule afin d'établir si le limiteur de vitesse a été débranché ou si des dispositifs d'altération ont été installés.

En cas d'altération, un avis d'interdiction est émis. Le chauffeur est autorisé à terminer son trajet, mais on lui interdit ensuite d'utiliser son véhicule jusqu'à ce que le limiteur de vitesse soit réparé et inspecté par les administrations routières concernées.

Ressources et budget pour l'application de la loi relative aux limiteurs de vitesse

Le budget que le Royaume-Uni accorde à l'organe d'application de la loi sur les véhicules lourds, entre autres pour la rémunération du personnel, les visites de vérification auprès d'entreprises autorisées qui scellent les limiteurs de vitesse⁹ et les inspections routières, est évalué à environ 750 000 \$ CA par année.

Résumé de l'efficacité

Taux de conformité et altération

Nous n'avons reçu aucun chiffre ni aucune donnée concernant les taux de conformité des limiteurs de vitesse. Le ministère des Transports, en collaboration avec la VOSA, examine actuellement la meilleure façon d'obtenir ces données et pourrait se servir des taux d'échec des vérifications de limiteurs de vitesse effectuées lors d'inspections annuelles pour mesurer la prévalence de limiteurs de vitesse non conformes.

Cependant, les responsables de la VOSA affirment que l'altération est une question préoccupante. Parmi les principales formes d'altérations rencontrées lors d'inspections routières, nous trouvons les suivantes :

- Retrait du fusible du limiteur de vitesse, rendant le dispositif inutilisable.

⁹ Au Royaume-Uni, seules les entreprises autorisées par la VOSA, c'est-à-dire les constructeurs de camions, fabricants de limiteurs de vitesse, entreprises d'entretien ou de réparation, entre autres, peuvent faire l'installation de limiteurs de vitesse de manière à réduire le nombre d'altérations. On appelle ce processus le « scellage ». Ces entreprises sont également tenues d'installer la plaque d'étalonnage, sur laquelle on peut lire le réglage du limiteur de vitesse.

- Court-circuit des câbles entrant ou sortant du contrôlographe, causant une lecture inexacte du réglage du limiteur de vitesse.
- Altération du module de gestion du moteur en modifiant les paramètres du moteur. Cette opération ne pourrait être effectuée que par une personne ayant accès aux mots de passe liés au modèle du moteur.

Diminution du nombre d'accidents mettant en cause des véhicules lourds

Selon le ministère des Transports du Royaume-Uni, le taux d'accidents mettant en cause tout véhicule lourd articulé est passé de 40 véhicules en 1993 à 30 véhicules en 2005, représentant une diminution de 26 %. Les responsables supposent que la mise en œuvre de la loi sur les limiteurs de vitesse en 1992 a grandement contribué à réduire le nombre d'accidents, même s'ils ne peuvent établir un lien direct entre l'utilisation des limiteurs de vitesse et cette diminution.

Vitesses différentielles entre les automobiles et les camions

Aucune étude n'a été réalisée pour examiner les répercussions des vitesses différentielles entre les camions lourds dotés de limiteurs de vitesse et les autres véhicules sur la route, sur la plan de la sécurité. Les représentants du ministère des Transports, de même que les membres de diverses associations de camionneurs, ont tous soulevé le problème lié aux convois de véhicules lourds qui bloquent la voie sur les autoroutes et qui menacent la sécurité des automobiles qui tentent de prendre les rampes de sortie.

Vues et avis d'intervenants du transport routier

Des agents d'inspection concernant l'application de la loi relative aux limites de vitesse

La méthode utilisée par la Vehicle and Operator Services Agency pour cibler les chauffeurs et les exploitants à risque élevé est très efficace et permet de retirer de la route plusieurs véhicules dont le limiteur de vitesse n'est pas conforme. L'équipement utilisé, c'est-à-dire les caméras RAPI et les appareils portatifs de vérification du limiteur de vitesse, sont de précieux outils qui aident les agents à cibler les véhicules et à vérifier s'ils respectent les lois sur la sécurité routière.

Toutefois, l'appareil de vérification du limiteur de vitesse ne fonctionne que pour les limiteurs analogiques et deviendra désuet une fois que les autres véhicules lourds seront munis de contrôlographes numériques, comme l'exige la législation européenne. À l'heure actuelle, il n'existe aucun autre appareil de remplacement pour vérifier la conformité des limiteurs de vitesse.

Des responsables des transports (ministère des Transports, gouvernement du Royaume-Uni) à propos de l'efficacité de la loi relative aux limiteurs de vitesse

Avant que les limiteurs de vitesse ne deviennent obligatoires, beaucoup de véhicules lourds excédaient les limites de vitesse au Royaume-Uni. En 1990, par exemple, jusqu'à 60 % des véhicules lourds de plus de 7,5 tonnes ne respectaient pas la limite de vitesse sur les autoroutes;

en 2000, ce chiffre avait baissé à 6 %. À cette fin, les limiteurs de vitesse ont été déterminants dans la réduction de la vitesse des camions et l'amélioration des résultats de sécurité routière.

Cependant, les responsables des transports ont soulevé un problème concernant la loi relative aux limiteurs de vitesse, qui place certains exploitants de véhicules du Royaume-Uni dans une position différente par rapport aux autres. En effet, comme la nouvelle loi imposant l'utilisation de limiteurs de vitesse pour les camions de poids moyen (3,5 tonnes et plus) ne s'applique qu'aux véhicules immatriculés après octobre 2001, les exploitants ont tendance à conserver leurs vieux véhicules de cette catégorie de poids. Ces vieux véhicules peuvent rouler à une vitesse maximale de 70 mi/h (112 km/h) sur les autoroutes, tandis que les camions avec limiteurs de vitesse ne peuvent excéder la vitesse maximale établie à 56 mi/h (90 km/h).

En n'obligeant pas l'installation de limiteurs de vitesse sur les camions de poids moyen, on voulait éviter d'infliger des coûts excessifs aux entreprises, étant donné qu'une adaptation des limiteurs aurait été nécessaire et que cette procédure coûte plus cher et est plus compliquée que l'installation. Le gouvernement du Royaume-Uni tente de rectifier la situation en modifiant la loi nationale pour que la limite de vitesse sur les autoroutes soit de 60 mi/h (96 km/h) pour tous les véhicules lourds, y compris ceux immatriculés avant 2001.

De la Road Haulage Association concernant la politique sur les limiteurs de vitesse

La Road Haulage Association (RHA) représente les intérêts des intervenants de l'industrie du transport routier. La plupart des membres sont des propriétaires de petits et moyens parcs, certains sont des chauffeurs propriétaires et un léger pourcentage sont des exploitants pour compte propre. L'association compte environ 9 700 membres, qui conduisent 100 000 camions au Royaume-Uni.

La RHA est d'avis que les limiteurs de vitesse constituent un bon moyen mécanique de garantir que la plupart des camions lourds n'excèdent pas une certaine vitesse. Cependant, puisque les camions sont limités à une si basse vitesse et qu'ils doivent rouler sur la voie intérieure, on assiste à un grave problème de congestion sur les autoroutes et les automobiles doivent souvent emprunter la voie extérieure de dépassement s'ils veulent arriver à destination. Les camions lourds causent aussi des problèmes importants sur les chaussées doubles lorsqu'ils tentent de se dépasser sur de nombreux kilomètres et bloquent la circulation.

De l'Association of British Drivers concernant la politique sur les limiteurs de vitesse

L'Association of British Drivers (ABD) est un organisme volontaire sans but lucratif qui se fait le défenseur indépendant de l'automobiliste. Cette association a été créée en 1992 pour représenter les intérêts des conducteurs de la Grande-Bretagne, allant des motocyclistes aux camionneurs. Elle compte environ 2 000 membres.

Cette association estime que les limiteurs de vitesse ont un effet négatif sur la sécurité routière car ils provoquent des engorgements de camions sur les autoroutes et causent des problèmes de dépassement. Les limiteurs ont aussi des effets psychologiques négatifs chez les chauffeurs, qui perçoivent leur camion de façon négative parce qu'ils sont obligés de toujours conduire à basse vitesse pendant de longues périodes.

Les préoccupations soulevées par l'ABD ne concernent pas seulement le contexte canadien car leurs camions lourds doivent respecter une limite de vitesse d'environ 10 km/h de moins que la limite sur l'autoroute et que la loi leur exige de demeurer sur la voie intérieure.

De la Freight Transport Association à propos de la politique sur les limiteurs de vitesse

La Freight Transport Association (FTA) est la plus grande association commerciale du Royaume-Uni et elle représente les intérêts de 12 000 compagnies de transport de l'industrie routière, ferroviaire et maritime. La FTA appuie l'utilisation de limiteurs de vitesse car ils ont contribué à augmenter la sécurité routière sur les autoroutes, ont permis d'économiser davantage en carburant, en plus de comporter des avantages pour l'environnement. Le seul problème relevé par la FTA pourrait être celui des camions avec limiteurs de vitesse sur les chaussées doubles, en raison de leur difficulté à effectuer un dépassement.

Nouvelles technologies pour une conformité accrue : l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA)

Le ministère des Transports a financé une recherche sur l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA), qui permettrait de régler électroniquement la vitesse d'un véhicule conformément à la limite de vitesse de la route sur laquelle il circule. Grâce à un système mondial de localisation (GPS) qui permettrait d'établir l'endroit où se trouve le véhicule, la vitesse indiquée à bord du véhicule serait limitée en fonction de la limite de vitesse imposée. Le gouvernement du Royaume-Uni commence tout juste à examiner les avantages de cette technologie et n'est pas à l'étape de créer une loi concernant son utilisation sur les routes.

Conclusions

D'après les expériences de trois pays où l'utilisation des limiteurs de vitesse est obligatoire, on peut facilement conclure que le résultat et les répercussions de cette initiative ont été très différents pour chacun d'eux. Toutefois, pendant la rédaction de ce rapport, certaines questions et thèmes communs aux trois pays sont ressortis. Les pages suivantes présentent un résumé de ces questions et de ces thèmes, de même que d'importants résultats et d'importantes recommandations formulées à la suite des entrevues menées auprès de représentants du transport routier, ainsi que des études et des rapports que nous avons consultés au cours de cette enquête.

Évaluation de l'efficacité des limiteurs de vitesse

Certaines administrations internationales ont rendu obligatoire l'utilisation des limiteurs de vitesse pour les camions lourds pour des raisons de sécurité, de façon à réduire le nombre d'accidents chez les camions lourds, ou pour l'environnement, afin de diminuer les émissions nocives produites par la conduite à une vitesse élevée. Dans le cas de la Commission européenne, ces deux motifs ont été invoqués pour justifier la loi sur les limiteurs de vitesse pour les véhicules lourds en 1992, conformément à la directive **92/6/EEC** de la CE. En Australie, après une succession d'accidents mettant en cause des véhicules lourds à la fin des années 1980, le désir d'améliorer la sécurité routière a entraîné la loi sur les limiteurs de vitesse par l'intermédiaire de la **Règle de conception australienne n° 65**. Dans ces deux cas, aucune recherche n'a été effectuée et aucune donnée empirique n'a été recueillie pour justifier la mise en œuvre cette loi.

Dix ans après avoir imposé l'utilisation des limiteurs de vitesse en Australie et dans tous les États membres de l'UE, aucune recherche empirique n'a été effectuée dans les pays participants permettant d'établir un lien direct entre l'utilisation de limiteurs de vitesse et l'amélioration de la sécurité routière. On constate également l'absence de recherches permettant de savoir si les vitesses différentielles des automobiles et des camions causent des problèmes de sécurité routière en raison des limiteurs de vitesse obligatoires. Il serait donc difficile de quantifier les avantages qui pourraient découler de la loi sur les limiteurs de vitesse au Canada sur le plan de la sécurité.

Avantages de la loi sur les limiteurs de vitesse

La plupart des intervenants du transport routier, y compris les représentants du gouvernement et le personnel d'application de la loi de tous les pays participants, estiment qu'en règle générale, les limiteurs de vitesse ont eu un effet positif sur la sécurité routière et ont contribué à la diminution du nombre d'accidents mettant en cause des camions lourds. Au Royaume-Uni, par exemple, le nombre d'accidents mettant en cause des véhicules lourds articulés a chuté de 26 % entre 1993 (l'année suivant l'usage obligatoire des limiteurs de vitesse) et 2005.

En Australie, le nombre de véhicules lourds impliqués dans des accidents a aussi diminué dans les dix années suivant l'adoption de la loi imposant l'usage de limiteurs de vitesse. Cependant, il est difficile de déterminer dans quelle mesure les limiteurs de vitesse ont contribué à cette diminution. On estime que beaucoup d'autres facteurs, notamment les améliorations à l'infrastructure routière et les avancements en matière de normes de sécurité pour les véhicules, ont contribué à la réduction du nombre d'accidents mettant en cause des véhicules lourds.

Le rapport de la Commission européenne sur les limiteurs de vitesse mentionne d'autres répercussions positives de la loi sur les limiteurs de vitesse, entre autres :

- Consommation de carburant moins élevée (de 3 à 11 %)
- Moins de frais d'entretien (pneus, freins, moteur)
- Primes d'assurances réduites

Défis posés par la législation

Les pays participants ont relevé un certain nombre de défis posés par la loi sur les limiteurs de vitesse pour les camions lourds, qui pourraient s'appliquer au contexte canadien.

Altération

Des représentants de l'Australie, de la Suède et du Royaume-Uni ont affirmé que l'altération était un important problème découlant de l'imposition des limiteurs de vitesse. Les chauffeurs de véhicules lourds altèrent leurs limiteurs de vitesse afin d'augmenter la vitesse maximale qu'ils peuvent atteindre, et en retirent un avantage concurrentiel accru. L'altération peut se faire de bien des façons, par exemple en retirant le fusible du limiteur de vitesse, en modifiant les réglages dans le module de gestion du moteur (MGM), la taille des pneus ou le rapport d'engrenage de la transmission.

En Australie, on estime que de 10 à 30 % des véhicules lourds possèdent un limiteur de vitesse altéré. Le Royaume-Uni et la Suède n'ont pu fournir de taux de conformité officiel. Cependant, les résultats d'une collecte de données sur un site de grand trafic montrent que 40 % des véhicules lourds dont le poids est supérieur à 12 tonnes excèdent la limite de vitesse maximale du limiteur.

Il a été difficile de diminuer le taux d'altération car il faut investir beaucoup en personnel d'application de la loi, en formation et en équipement.

Dépassement sur les routes à chaussées séparées

Les dépassements entre camions lourds sur les routes à chaussées séparées sont un autre problème de sécurité routière relevé par les représentants de la Suède et le Royaume-Uni. Puisque les vitesses maximales atteignables varient très peu d'un camion lourd à l'autre, il faut parfois beaucoup de kilomètres pour effectuer un dépassement, ce qui occasionne des embouteillages. Au moment de rédiger ce rapport, il n'y avait aucune étude pour documenter les répercussions du dépassement entre camions lourds sur la sécurité routière. Selon les responsables du service de police de la Suède, le dépassement n'augmenterait pas le risque d'accidents mettant en cause des véhicules lourds. Par contre, le problème est si important que certains pays ont institué une politique interdisant le dépassement sur certaines routes où se produisent souvent des accidents mettant en cause des véhicules lourds.

Au Royaume-Uni, beaucoup d'intervenants ont également affirmé que le dépassement entre camions dotés de limiteurs de vitesse menaçait la sécurité routière, à cause des embouteillages et de la congestion occasionnés sur les routes à chaussées séparées. Les représentants de l'Australie, en revanche, n'ont pas affirmé que le dépassement entre camions lourds était un problème particulier, probablement parce que la vitesse maximale à laquelle les camions lourds peuvent rouler (100 km/h) y est beaucoup plus élevée que celle permise dans les pays de l'UE (90 km/h). Les chauffeurs de camions peuvent donc plus facilement accélérer et se dépasser.

Ressources en application de la loi et matériel de vérification de la conformité

Un certain nombre de difficultés ont été relevées relativement à la conformité et à l'application de la loi imposant l'usage de limiteurs de vitesse. Beaucoup de représentants du transport routier estiment que, sans le personnel d'application de la loi nécessaire pour vérifier la conformité des limiteurs de vitesse des véhicules lourds, l'efficacité et la pertinence de cette loi est compromise. La Suède, par exemple, compte seulement 200 agents qui se spécialisent dans l'application des lois visant les véhicules lourds, et qui effectuent des inspections routières pour s'assurer du bon fonctionnement des limiteurs de vitesse et du respect d'autres normes de sécurité routière.

L'Australie et le Royaume-Uni possèdent eux aussi peu d'agents spécialisés dans les véhicules lourds. Les États membres de l'UE ont également mentionné l'importance de disposer des ressources nécessaires pour vérifier la conformité des limiteurs de vitesse dans le rapport de la Commission européenne sur les limiteurs de vitesse.

L'application de la loi en matière de conformité des limiteurs de vitesse comporte une autre difficulté, celle de trouver le matériel de vérification approprié pour vérifier les réglages des limiteurs de vitesse des camions lourds. En Australie, les agents d'application de la loi disposent d'un appareil de vérification efficace qui se branche sur le module de gestion du moteur et qui se sert d'un logiciel privé et d'un matériel breveté pour télécharger certains paramètres du moteur, comme la vitesse maximale du limiteur de vitesse pour les types de moteurs les plus courants. Toutefois, en Suède et au Royaume-Uni, les agents se servent d'un appareil de vérification pour accéder au réglage maximal du limiteur de vitesse par le contrôleur analogique. Cet appareil deviendra bientôt désuet lorsque les véhicules lourds circulant dans les pays membres de l'UE seront dotés de contrôleurs numériques, comme l'exige la législation européenne. Au moment de rédiger ce rapport, il n'y avait aucun appareil de vérification pour remplacer l'appareil analogique.

Véhicules lourds sans limiteurs de vitesse

Les chauffeurs et les exploitants de véhicules plus âgés qui ne sont pas visés par la loi sur les limiteurs de vitesse conservent leurs vieux véhicules plus longtemps afin de récolter les avantages commerciaux de pouvoir rouler à une vitesse plus élevée. Au Royaume-Uni, par exemple, les représentants du gouvernement ont fait état de ce problème en lien avec la nouvelle loi sur les limiteurs de vitesse qui est récemment entrée en vigueur pour les véhicules de poids moyen. Seuls les véhicules immatriculés en 2001 et après sont tenus d'utiliser des limiteurs de vitesse.

Les véhicules plus âgés de cette catégorie de poids ne sont pas tenus d'utiliser des limiteurs de vitesse, ni de circuler sur la voie intérieure des autoroutes, comme doivent le faire tous les camions dotés de limiteurs de vitesse. Les représentants du gouvernement du Royaume-Uni tentent de corriger la situation en instituant une limite de vitesse standard de 60 mi/h (96 km/h) pour tous les véhicules lourds sur les autoroutes, y compris ceux immatriculés avant 2001.

Convois de camions qui bloquent les bretelles d'entrée et de sortie

Au Royaume-Uni, les automobilistes sont habitués à la congestion sur les autoroutes. Les représentants du gouvernement reconnaissent qu'une grande quantité de camions dotés de limiteurs de vitesse et circulant sur la voie intérieure aggravent ce problème en rendant difficile l'accès aux bretelles d'entrée et de sortie pour les autres véhicules. On s'attend à ce que la nouvelle loi sur les limiteurs de vitesse visant les camions de poids moyen, qui est entrée en vigueur en janvier 2008, causera davantage de congestion et de bouchons.

Pratiques exemplaires et leçons retenues

En fonction de leur expérience avec la loi sur les limiteurs de vitesse, les administrations participantes ont relevé des approches en matière de réglementation et des techniques d'application de la loi ayant contribué à une plus grande conformité des limiteurs de vitesse. Elles ont également mené des recherches en vue de trouver de nouvelles méthodes et technologies pour améliorer les limiteurs de vitesse.

Approche nationale en matière de réglementation de la conformité des limiteurs de vitesse

Afin de garantir une approche uniforme en matière de conformité des limiteurs de vitesse, beaucoup d'intervenants de l'industrie du transport routier ont souligné l'importance d'une approche nationale efficace en matière de conformité. L'Australie, par exemple, a fait de grands pas en formulant des politiques nationales visant à contrer des problèmes comme la vitesse élevée des véhicules lourds, grâce à ses dispositions de la chaîne des responsabilité (CR) qui imputent la responsabilité à toutes les parties de la chaîne de transport en cas de violation des lois liées au transport routier.

Les dispositions de la CR élargissent également les pouvoirs d'application de la loi existants à la collecte de données et définissent les sanctions administratives et judiciaires en cas de violation des lois liées au transport routier. La Commission nationale du transport de l'Australie procède actuellement à l'élaboration d'une nouvelle législation visant la conformité des limiteurs de vitesse, en appliquant des dispositions similaires à celles de la chaîne de responsabilité aux normes sur la sécurité des véhicules.

Les représentants des gouvernements de la Suède et du Royaume-Uni ont aussi constaté l'importance d'avoir une approche nationale uniforme en matière de conformité et d'application de la loi liée à l'usage obligatoire des limiteurs de vitesse. Aucun règlement ni aucune politique n'a été élaboré ou n'est en cours d'élaboration dans ces deux pays.

Application ciblée de la loi

Le fait de cibler l'application de la loi seulement aux véhicules susceptibles de commettre une infraction s'est avéré une approche efficace en matière de conformité en Australie et au Royaume-Uni. En Australie-Méridionale, par exemple, les agents d'application de la loi se servent de techniques de collecte de renseignements pour n'intercepter que les exploitants ou les chauffeurs représentant un risque élevé.

Les représentants estiment qu'il s'agit de la meilleure façon d'utiliser le peu de ressources policières disponibles pour déceler les problèmes de conformité à la sécurité routière. Selon le

service de police australien, cette approche a permis de repérer et de poursuivre ceux qui ne respectent pas l'usage obligatoire des limiteurs de vitesse.

Au Royaume-Uni, les agents d'application de la loi pour les véhicules lourds ont aussi utilisé une approche ciblée pour la conformité des limiteurs de vitesse. Grâce à des données fournies par les caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, les agents peuvent identifier les chauffeurs ou les exploitants de véhicules lourds ayant reçu une contravention ou qui sont susceptibles d'enfreindre les lois liées au transport routier. Les responsables du service de police estiment que cette méthode a permis de retirer de la route une quantité importante de contrevenants et de les poursuivre pour limiteur de vitesse non conforme.

Autres méthodes et technologies utilisées pour lutter contre la vitesse excessive des véhicules lourds

En plus des limiteurs de vitesse, d'autres méthodes et technologies ont été examinées et mises en œuvre dans les pays participants pour lutter contre le problème de la conformité aux limites de vitesse des véhicules lourds.

En Australie, par exemple, des régimes d'agrément exigeant aux exploitants de véhicules lourds participants d'effectuer des vérifications régulières pour faire la démonstration de pratiques commerciales sûres, en échange de concessions réglementaires, ont permis d'améliorer de façon importante les résultats de sécurité routière de ceux y ayant adhéré. Par exemple, les membres du National Heavy Vehicle Accreditation Scheme (NHVAS), un programme gouvernemental australien, auraient 71 % moins d'accidents que les exploitants non membres.

Dans le cadre de la présente étude, les avantages de la technologie d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) ont été étudiés par tous les pays participants, qui ont affirmé qu'il s'agissait d'un moyen plus perfectionné de réguler la vitesse des véhicules. La Suède, par exemple, a mené la plus vaste étude sur la technologie ISA entre 1999 et 2002, en installant les systèmes de la technologie ISA dans près de 5 000 automobiles, autobus et camions, qui ont été testés par 10 000 conducteurs volontaires, dont des automobilistes privés, des conducteurs professionnels et d'autres du secteur commercial. Les résultats de l'essai étaient généralement favorables.

L'Australie a aussi fait des progrès grâce à un programme d'encouragement fondé sur la technologie ISA pour les exploitants de véhicules lourds, en cours actuellement. Le Royaume-Uni a mené des recherches sur la technologie ISA, mais ne dispose d'aucun programme.

Comme la technologie ISA est relativement nouvelle et qu'elle est toujours en phase d'essai, aucun des pays participants n'a élaboré de lois imposant l'utilisation de systèmes ISA dans les camions lourds ou autres types de véhicules, mais on trouve cette technologie intéressante comme solution de rechange aux dispositifs de régulation de la vitesse plus simples comme les limiteurs de vitesse.

Annexe A : Définition d'une personne responsable selon les dispositions du modèle de réforme du transport routier (projet de loi sur la conformité et l'application de la loi)

Par personne responsable, on entend toute personne qui, à un moment donné, a un rôle ou une responsabilité liés au transport routier, dont les personnes suivantes :

- tout propriétaire de véhicule ou d'ensemble routier;
- tout conducteur de véhicule ou d'ensemble routier;
- tout exploitant ou exploitant enregistré d'un véhicule ou d'un ensemble routier;
- tout transporteur de marchandises ou de passagers sur la route;
- toute personne responsable ou apparemment responsable d'un véhicule ou d'un ensemble routier;
- toute personne responsable ou apparemment responsable du garage d'un véhicule ou d'un ensemble routier ou du lieu d'attache du conducteur d'un véhicule ou d'un ensemble routier;
- toute personne nommée dans le cadre d'un régime approuvé de conformité au transport routier pour veiller à la surveillance ou ayant d'autres responsabilités, notamment (par exemple) la responsabilité de certifier, de surveiller ou d'approuver les véhicules ou les ensembles routiers conformément au régime;
- tout exploitant de technologie de transport intelligent;
- toute personne responsable des lieux où pénètre un agent autorisé ou un agent de police au titre de la présente loi;
- toute personne qui expédie de la marchandise par transport routier;
- toute personne qui emballe de la marchandise et la place dans un conteneur de fret ou autre conteneur ou dans un paquet ou sur une palette pour transport routier;
- toute personne qui charge de la marchandise ou un conteneur dans un véhicule ou un ensemble routier pour transport routier;
- toute personne qui décharge de la marchandise ou un conteneur contenant de la marchandise expédiée par transport routier;
- toute personne qui expédie de la marchandise par transport routier;
- toute personne qui reçoit de la marchandise placée dans un conteneur de fret ou un autre conteneur ou sur une palette à l'extérieur de l'Australie pour transport routier en Australie;
- tout propriétaire ou exploitant d'une balance utilisée pour peser les véhicules ou les ensembles routiers ou tout occupant des lieux où est située cette balance;
- toute entité responsable, tel qu'énoncé à l'article 83;
- tout agent, employé ou sous-traitant d'une personne mentionnée aux paragraphes précédents de la présente définition.

Annexe B : Administrations internationales disposant d'une loi relative aux limiteurs de vitesse

Selon les renseignements recueillis pour la préparation du présent rapport, 33 pays disposent d'une loi relative aux limiteurs de vitesse. Le tableau suivant résume les données législatives sur les pays ayant pu nous fournir des renseignements au moment de rédiger ce rapport.

Pays	Entrée en vigueur	Types/catégories de véhicules	Application	Vitesse maximale permise	Autres données
Australie	1990	Camions lourds > 12 t Autobus > 5 t	Pour les nouveaux camions et autobus, année modèle 1990	100 km/h	Loi fédérale : <i>Règle de conception australienne (ADR 65), Maximum Road Speed Limiting for Heavy Goods Vehicles and Heavy Omnibuses</i>
Inde (état de Karnataka)	2008	Tous les véhicules de transport	Pour les nouveaux véhicules, année modèle 2008. En date du 30 juin, s'applique aux véhicules plus âgés.	60 km/h	Le gouvernement étudier la possibilité d'avoir une loi sur les limiteurs de vitesse dans tout le pays
Japon	2001	Camions lourds > 8 t		90 km/h	
Suède	1994	Camions lourds > 12 t Autobus > 10 t (huit sièges passagers et plus)	Pour les véhicules lourds immatriculés depuis 1988	90 km/h pour les camions; 100 km/h pour les autobus	Fondé sur la directive 92/6/EEC de la CE
	2005	Véhicules lourds entre 7,5 – 12 t	Pour les nouveaux véhicules. À partir de 2007, pour les véhicules de l'année modèle 2001 à 2005	90 km/h pour les camions; 100 km/h pour les autobus	Loi : <i>Swedish Road Administration Regulations on Motor Vehicles and Trailers Drawn by Motor Vehicles Act</i>
	2008	Camions de poids moyen > 3,5 t et autobus jusqu'à 10 t (huit sièges passagers et plus)	Pour les véhicules immatriculés depuis 2001		Fondé sur la directive 2002/85/EC de la CE

Pays	Entrée en vigueur	Types/catégories de véhicules	Application	Vitesse maximale permise	Autres données
Royaume-Uni¹⁰	1992	Camions lourds > 12 t Autobus > 10 t (huit sièges passagers et plus)	Pour les véhicules lourds immatriculés depuis 1988	56 mi/h (90 km/h) pour les camions; 62 mi/h (100 km/h) pour les autobus	Fondé sur la directive 92/6/EEC de la CE
	1992	Camions lourds > 7,5 t	Pour les camions immatriculés depuis 1992	56 mi/h (90 km/h)	Loi fédérale : Road Vehicles (Construction and Use) Regulations
	2008	Camions de poids moyen > 3,5 t Voitures de tourisme de huit sièges passagers et plus	Pour les véhicules immatriculés depuis octobre 2001	56 mi/h (90 km/h) pour les camions; 62 mi/h (100 km/h) pour les autobus	Fondé sur la directive 2002/85/EC de la CE
Zambie¹¹	2005	Tous les autobus interurbains et sur longue distance		100 km/h	

¹⁰ Le Royaume-Uni a mis en place une exigence supplémentaire interdisant à tous les véhicules dotés de limiteurs de vitesse de circuler sur la voie extérieure d'une autoroute à trois voies ou plus.

¹¹ Les limiteurs de vitesse utilisés en Zambie émettent un avertissement (secousses et perturbations de la transmission de carburant) lorsque l'on dépasse la vitesse maximale. Par la suite, le moteur est coupé et ne peut être redémarré avant un délai de 30 minutes.

Références

Australie

ACIL Tasman, Trucking – Driving Australia's Growth and Prosperity. Août 2004.

Australian Trucking Association, Analysis of National Heavy Vehicle Crash Database 2000 and 2002 Data, août 2005

Austrroads, Roadfacts 2005: An Overview of the Australian and New Zealand Road Systems. 2005.

Hayworth, Narelle; Vulcan, Peter; Sweatman, Peter, Benchmarking Truck Safety in Australia, mars 2003

National Transport Commission, Heavy Vehicle Speed Compliance: Draft Proposal and Draft Regulatory Impact Statement. Décembre 2006.

—, Heavy Vehicle Speed Compliance: Review of Regulatory Approaches (2005). Octobre 2005.

—, Information Bulletin: Facts on Freight Growth. Février 2005.

—, Information Bulletin: IAP. Février 2005.

—, Model Act on Heavy Vehicle Speeding Compliance Regulations. 2007.

—, News Release: Carrots and Sticks Needed to Improve Accreditation Take-up. Février 2005.

—, News Release: Truck Safety Findings of Concern. Avril 2002.

—, Road Transport Reform (Compliance and Enforcement) Bill Model provisions, 2002

—, Speed Behaviours of Heavy Vehicle Drivers: A National Study. Juin 2006.

Commission européenne

Commission of the European Communities, Council Directive 92/6/EEC. Février 1992.

—, Council Directive 2002/85/EC, novembre 2002.

—, Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 92/6/EEC, 2001

—, Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the Implementation of Council Directive 92/6/EEC of 10 February 1992 on the Installation and use of Speed Limitation Devices for Certain Categories of Motor Vehicles in the Community, Volume 1, 2001

Europa Website, Press Releases: Road Safety and Pollution: Commission Calls on Four Member States to Apply European Rules, <http://europa.eu/rapid/pressReleases>, Brussels, octobre 2004.

Suède

Site Web de Statistics Sweden (Statistiska centralbyrån), Transport of Goods by Road by Swedish Registered Lorries, Year 2006, http://www.scb.se/templates/print___34658.asp.

Swedish Association of Road Haulage Companies (Sveriges Åkeriföretag), The Road Haulage Industry in Sweden.

Swedish Road Administration (Vägverket), Results of the World's Largest ISA Trial. 2002.

——, Roads and Traffic Facts. 2005.

SWOV Institute for Road Safety Research, SUNflower: A Comparative Study of the Development of Road Safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands. 2002.

Royaume-Uni

Site Web du ministère des Transports, State of Play on Amended Proposal (Directive 2002/85/EC), <http://www.dft.gov.uk/consultations/archive/2002>. Août 2002.

——, Road Vehicles Construction and Use Regulations (1988) No 271

——, National Statistics: Transport Statistics Bulletin, Road Traffic Statistics. 2005.

——, National Statistics: Transport Statistics Great Britain. 2007.

Site Web du Transport routier, New Speed-limiter Law for Vans Coming in January, <http://www.roadtransport.com/Articles>. Novembre 2007.

Vehicle & Operator Services Agency (VOSA), Application for Approval as a Sponsor of Road Speed Limiter Authorised Sealers. Juin 2006.