

# Vitesse maximale autorisée (VMA) au Royaume-Uni

## Contexte géographique

Avec 65 millions d'habitants (au 01/01/2015), la population du Royaume-Uni est égale à celle de la France.

Le volume de trafic routier est également comparable (521 milliards de véhicules kilomètres au Royaume-Uni pour 572 en France, en 2014). Mais la France est 2 fois plus grande en superficie, son linéaire de réseau est entre 2 (routes principales et secondaires) et 3 fois (autoroutes) plus important que celui du Royaume Uni.

## Accidentalité routière

Personnes tuées sur...	2010	2014	2015
Autoroutes	118	96	111
Routes hors agglomération	1 184	1 125	1 073
Routes en agglomération	603	633	620

Source : Road Safety Annual Report 2017, Irtad.

		1990	2000	2010	2016
Mortalité millions d'habitants	Royaume Uni	95	61	30	28
	France	198	137	64	54
Mortalité milliards de véh.km	Royaume Uni	12.8	7.4	3.8	3.5
	France	26	15.6	7	5.8

Source : 11th Road Safety Performance Index Report, ETSC, June 2017.

Au Royaume-Uni, les radars ont montré leur efficacité : depuis leur première installation en 1992 la mortalité routière a chuté de 53 %. Les Britanniques sont ainsi passés de 4 229 personnes tuées à 1 960 en 2011. Le facteur vitesse intervient dans 5 % des accidents, causant 17 % de la mortalité routière au Royaume-Uni.

## Stratégie de sécurité routière 2011-2020

Le Department for Transport (DfT) a publié le Strategic Framework for Road Safety le 11 mai 2011, son objectif, réduire le nombre de tués et de blessés graves d'au moins 40 % d'ici 2020. Ce document présente les actions prévues par le gouvernement telles l'augmentation des montants hors tribunal en cas d'infraction vitesse, et rappelle aux collectivités la panoplie des possibilités d'action dans le cadre de leurs compétences : éducation, prévention, réglementation comme la baisse de VMA (il annonce la publication d'un guide sur les modalités), ainsi que les contrôles de vitesse.

## Vitesses des automobilistes (2016)

	VMA miles per hour	VMA km/h	Vitesse moyenne km/h
Autoroutes	70	112	108.8
Routes hors agglomération	60	96	78.4
Routes en agglomération	30	48	49.6

Sources : Speed Compliance Statistics, Great Britain: 2016, Department for Transport, Juin 2016.

Un guide du ministère des transports de janvier 2013 recommande les conditions de réduction des VMA afin de réduire le nombre d'accidents graves.

Sur les routes hors agglomération, il est quasiment impossible d'atteindre ou de maintenir la VMA (de 60 mph, soit 96 km/h). Les routes sont souvent très étroites, pas toujours entretenues et avec une visibilité réduite. De ce fait, la vitesse moyenne pratiquée est de l'ordre de 77 km/h.

## Les Road Safety Partnerships (RSP)

Ce sont des instances réunissant gestionnaires de voirie (collectivités territoriales et Highways Agency, responsable des autoroutes et du réseau national), services de secours et forces de l'ordre. Elles ont pour mission d'installer et gérer les radars, traiter les infractions et mettre en œuvre des actions d'éducation et de prévention sur les fonds générés par les radars. Dans ce lieu de coordination de la politique de sécurité routière sur un territoire, les organisations présentent également leurs propres plans d'actions (par exemple amélioration du réseau routier).

## Historique

1992 : premiers radars vitesses et feux rouges fixes,

1998 : décision de confier à des RSP de récupérer l'argent des infractions liées aux radars qu'ils mettent en place – déploiement en 2000-2001,

2004-2005 : évaluations très positives des RSP,

2007 : centralisation de l'argent des infractions, puis redistribution selon critères locaux aux RSP,

2010 : réduction de 40 % des budgets des RSP,

2011 : possibilité de récupérer au plan local l'argent des stages alternatifs aux points sur le permis,

2014 : La Highways Agency a annoncé la mise en place de radars vitesses sur son réseau autoroutier principal, pour réguler les vitesses et limiter la congestion.

## Le parc radars

La France s'est inspirée du modèle britannique pour lutter contre l'insécurité routière, ce qui l'a amenée à adopter les radars automatiques.

Au Royaume Uni, les avertisseurs et détecteurs de radars sont autorisés, néanmoins, les perturbateurs (dits « boucliers radars ») sont interdits.

2003 : Royaume-Uni : 5 000 sites radars, France 200.

2009 : la ville de Swindon démonte ses 5 radars, et indique l'absence d'effet négatif dans les 6 premiers mois. Ses 13 radars mobiles sont toujours actifs.

2011 : 47 % du parc radar est opérationnel du fait de l'arrêt de la maintenance par certains RSP ; d'autres sources de financement sont recherchées (argent des stages suivis par les contrevenants).

2012 : la moitié des RSP travaille au renouvellement du parc radar traditionnel (avec pellicule photo) par du digital, beaucoup moins coûteux en maintenance.

2014 : le parc radar est estimé à 7 000. Le site Speed-CamerasUK.com en a répertorié plus de 4 000. On compte 4 200 radars en France pour un réseau routier beaucoup plus important.

## Références (en anglais)

The strategic Framework for Road Safety, DfT, Mai 2011  
[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/8146/strategicframework.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/8146/strategicframework.pdf)

The national safety camera programme, UCL, PA Consulting, University of Liverpool, Décembre 2005  
[http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090104005813/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/the\\_nationalsafetycameraprogr4597](http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090104005813/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/the_nationalsafetycameraprogr4597)