

Vitesse maximale autorisée (VMA) en Allemagne

Contexte géographique

Avec 81 millions d'habitants au 1^{er} janvier 2015, la population de l'Allemagne est supérieure à celle de la France (64 millions d'habitants).

Le volume de trafic routier est également supérieur (740,5 milliards de véhicules kilomètres en Allemagne pour 572,4 en France, en 2014). Mais la France est 1,5 fois plus grande en superficie et son linéaire de réseau est près de 5 fois plus important que celui de l'Allemagne. La circulation est donc plus chargée en Allemagne, avec des vitesses réduites.

Accidentalité routière

La mortalité sur les routes allemandes (tous réseaux confondus) était à son plus bas niveau en 2016 (soit 3 206 personnes tuées). L'Allemagne a fixé comme objectif de réduire la mortalité routière de - 40 % entre 2010 et 2020. Entre 2010 et 2016, la mortalité routière a diminuée de - 12 %, une baisse équivalente à celle observée en France (- 13 %).

En 2014, 375 personnes sont décédées sur autoroute, soit 11 % de la mortalité routière allemande. Pour un réseau autoroutier de longueur équivalente (12 917 km en Allemagne et 11 552 km en France en 2013), en France, la part de la mortalité sur autoroute est moins importante qu'en Allemagne avec 242 décès en 2014 (7 % de la mortalité).

Personnes tuées en Allemagne selon le réseau

	2010	2014	2015
Autoroutes	430	375	414
Routes hors agglomération	2 207	2 019	1 997
Routes en agglomération	1 011	983	1 048

Source : Road Safety Annual Report 2017, Irtad.

Le facteur vitesse

La vitesse, cause principale identifiée dans les accidents mortels en France, n'arrive qu'en 4^{ème} place dans les causes d'accidents en Allemagne (avec 11,2 %), derrière les changements de direction (13,8 %), le respect des règles de priorité et de circulation (12,8 %) et le respect des distances de sécurité (12,2 %).

Les vitesses pratiquées en Allemagne

	Allemagne (km/h)	France (km/h)
Autoroutes	130 recommandé	130
Routes hors agglomération	100	90
Routes en agglomération	50	50

Les portions de réseau permettant de rouler à 100 km/h sont peu nombreuses et tendent à se réduire. Elles sont régulièrement entrecoupées de portions limitées à 70 km/h : tout point accidentogène du réseau routier, selon une constatation de la police ou de l'administration fait l'objet d'une limitation à 70 km/h. C'est souvent le cas au niveau des intersections. Aussi, il est envisagé par les autorités du Brandebourg de limiter la vitesse sur les routes bordées d'arbres en raison de la dangerosité en cas de sortie de route.

La spécificité des autoroutes

Entre les tronçons d'autoroutes « libres » et ceux ne l'étant qu'à certaines heures de la nuit (entre 23h00 et 6h00 du matin), c'est « seulement » 1/3 des autoroutes allemandes qui connaît une absence de VMA pour circuler, mais il est quand même toujours recommandé de ne pas dépasser 130 km/h. Les VMA sont en règle générale respectées : le non respect des règles génère une réprobation sociale et, dès lors, il apparaît « normal » de punir.

Par ailleurs, dès 2014, le Président du Conseil national de sécurité routière allemand a attiré l'attention sur la hausse du nombre de personnes tuées sur les autoroutes (+ 10,5 %) qu'il attribue à l'absence de limitations de vitesse sur certains tronçons autoroutiers et, pour ceux qui pratiquent des vitesses alors très élevées, un non-respect des distances de sécurité. Il évalue à au moins 25 % de plus le nombre de tués sur les sections non limitées par rapport à celles qui sont limitées, levant en cela le tabou de la vitesse dans ce pays.

Le parc radars

Des dispositifs de contrôle existent, autour de 6 000 radars, radars-vidéos embarqués ou encore radars de contrôle inter-distance, servant au contrôle et à l'enregistrement des excès de vitesse et du non-respect des distances de sécurité. La décision de les utiliser revient à chaque Land, autonome en la matière. Les véhicules équipés sont souvent des véhicules banalisés et puissants, dans la mesure où l'obligation pour la police de prouver l'identité du conducteur requiert l'interception des contrevenants. Les bandes vidéo sont exploitées sur place, grâce à un logiciel spécifique ; les contrevenants sont arrêtés le plus rapidement possible après commission de la faute. Toutes les infractions sont prouvées par la vidéo qui est montrée au conducteur et, selon la gravité de la faute, le permis peut être suspendu sur place. D'après les autorités allemandes, cela confère au système une bonne acceptation sociale.

Il est absolument interdit d'utiliser des détecteurs de radars, de même pour les avertisseurs de radars ou pour les applications contenues dans les appareils de géo navigation (GPS) qui permettraient de connaître la position d'un radar. Tout conducteur qui contrevient à cette interdiction encoure une amende de 75 € et une pénalité sur son permis de conduire.

Références

Office fédéral allemand de la statistique : Statistisches Bundesamt (Destatis).