Comité Interministériel

de

Sécurité Routière

31 mars 2003

Contacts presse

Michèle LEVANTI

Tél : 01 40 81 80 75 / Fax : 01 40 81 80 98

Mél : michele.levanti@equipement.gouv.fr

Siham FAHMI-FRIEDERICKS

Tél. : 01 40 81 80 33 / Fax : 01 40 81 80 98

Mél : siham.fahmi-friedericks@equipement.gouv.fr

SOMMAIRE

Le bilan encourageant de l'accidentologie

Partie I
Se donner les moyens de lutter contre l'insécurité routière

I. Le projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière
- L'aggravation des sanctions pour les faits d'homicide et de blessures involontaires par un conducteur
- L'amélioration de la répression des infractions en matière de sécurité routière
- La création du permis probatoire
- D'autres dispositions de nature à renforcer la sécurité routière

II. Le décret relatif à la sécurité routière

III. L'aptitude médicale

Partie II
Informer et responsabiliser pour faire émerger une culture de sécurité routière

I. L'éducation routière tout au long de la vie
- Les Attestations Scolaires de Sécurité Routière passées au collège
- La réforme de l'épreuve théorique du permis de conduire

II. La compétence des juges de proximité

III. Une campagne de promotion des éthylotests

IV. L'immatriculation des cyclomoteurs

V. La vitesse moyenne

VI. Le Conseil National de Sécurité Routière

Etat des lieux

Une tendance encourageante…

Le bilan provisoire du mois de février 2003 fait état d'une baisse significative du nombre de tués (- 35,8%), soit 203 de moins qu'en février 2002, de blessés (- 29,1%) soit 2893 de moins qu'en février 2002 et d'accidents corporels (- 27,3%) soit 2094 de moins qu'en février 2002.
Ces résultats font suite à 8 mois consécutifs de baisse du nombre de tués et renforcent la volonté de tous de participer à la lutte contre la violence routière. Ce réel infléchissement des chiffres, tendance encourageante, doit se confirmer dans la durée.
Au cours des six derniers mois, comparés à la même période de 2002, ce sont 813 vies qui ont été sauvées et 12775 blessés en moins.

… et des mesures concrètes pour la confirmer.

La lutte contre la violence routière a été déclarée « chantier national » par le Président de la République. Face à une responsabilité collective et individuelle totalement inacceptable, il était urgent de faire prendre conscience à tous les citoyens que l'insécurité routière n'est pas une fatalité et que chacun d'entre nous peut participer à la lutte engagée par le Gouvernement.

Dans ce contexte, les décisions du Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) du 18 décembre 2002 contribuent à cette mobilisation collective. Soucieux de tenir ses engagements, le Gouvernement a d'ores et déjà entrepris la mise en œuvre concrète de ces décisions. Les mesures nécessitant l'adoption d'une loi pour leur application ont été regroupées dans le projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture le 20 mars 2003. Il sera présenté au Sénat le 29 avril prochain.

D'autres mesures du CISR du 18 décembre 2002 relevant de la procédure réglementaire sont inscrites dans un décret publié le 29 Mars 2003.

Parallèlement, différentes actions spécifiques sont mises en place afin de compléter ces décisions. Elles visent à assurer une réelle formation des citoyens à la sécurité routière et ainsi à les responsabiliser. De même, sont renforcées l'information et l'éducation des usagers, étapes indispensables de la lutte contre l'insécurité routière.

Partie I

Se donner les moyens

de lutter

contre l'insécurité routière

I. Le projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière

Le projet de loi, présenté en Conseil des ministres le 26 février dernier, a été adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture le 20 mars 2003. Il sera examiné au Sénat les 29 et 30 avril 2003. Il s'articule autour de quatre points essentiels :

✍ **L'AGGRAVATION DES SANCTIONS POUR LES FAITS D'HOMICIDE ET DE BLESSURES INVOLONTAIRES PAR UN CONDUCTEUR**

Ce volet de mesures vise à faire prendre conscience aux conducteurs de la gravité des actes de violence routière réalisés avec un véhicule à moteur et s'applique aux infractions commises avec imprudence.

✍ **L'AMELIORATION DE LA REPRESSION DES INFRACTIONS EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE**

Il s'agit de multiplier la probabilité d'être sanctionné lorsqu'on commet une infraction sur la route : la sanction doit être la règle et non plus l'exception.

Le projet de loi prévoit ainsi de :

? **sanctionner plus sévèrement les récidivistes** avec notamment un délai de récidive porté de 1 à 3 ans,
? **supprimer l'aménagement de la peine de suspension du permis** de conduire (**pratique du permis blanc**) pour les délits routiers les plus graves mettant en danger la vie d'autrui, (homicides et blessures involontaires, conduite en état d'ivresse, délits de fuite, grand excès de vitesse en récidive ...)
? **mettre à disposition des magistrats de nouvelles peines complémentaires**, telle l'obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière.
? **optimiser l'efficacité de la chaîne contrôle-sanction** par l'automatisation du traitement des infractions routières et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule.

Par ailleurs, une Mission interministérielle pour l'automatisation des contrôles a été installée le 12 février 2003. Elle accompagne la réalisation concrète de ce volet et souligne l'importance accordée par le gouvernement à une mise en œuvre rapide et efficace de ce dispositif. Son premier rapport intermédiaire précise ainsi les actions à mener pour assurer la mise en service de 100 appareils avant la fin 2003 et pour le déploiement massif de 1000 appareils les deux années suivantes.

✍ **LA CREATION DU PERMIS PROBATOIRE**

Ces mesures permettent d'agir de manière préventive sur les accidents de la route. Elles rappellent que le permis n'est pas un acquis définitif, mais une autorisation de circuler selon des règles précises qui doivent être respectées.

La loi prévoit ainsi la mise en place d'un permis probatoire dont le principe de base consiste à responsabiliser le conducteur novice. Lors de l'obtention de son permis de

conduire, le nouveau conducteur se voit ainsi attribuer un capital initial de 6 points qui sera complété, au bout de 3 ans et si aucune infraction entraînant une perte de points n'est commise, de 6 points supplémentaires.
La durée de probation sera réduite à deux ans, sous réserve d'un vote conforme du Sénat, pour les personnes qui obtiennent leur permis à l'issue d'un Apprentissage Anticipé de la Conduite (conduite accompagnée).

✍ D'AUTRES DISPOSITIONS DE NATURE A RENFORCER LA SECURITE ROUTIERE

Le projet de loi prévoit diverses mesures complémentaires pour lutter contre la violence routière comme :

- l'aggravation des sanctions à l'encontre des professionnels pour la commercialisation des « détecteurs de radars » et des « kits de débridage des cyclomoteurs »,
- l'amélioration de la sécurité des infrastructures par le déplacement des obstacles latéraux,
- l'élargissement des pouvoirs des experts automobiles,
- l'amélioration de l'information des services de l'Etat en matière de réseaux et d'exposition au risque,
- la sécurisation du transport de matières dangereuses et le respect de la réglementation du travail par les transporteurs,
- la protection des inspecteurs du permis de conduire contre les violences.

II. Le décret relatif à la sécurité routière

Ce décret, signé aujourd'hui même par les ministres présents et publié demain au Journal Officiel, accélère le traitement des infractions en forfaitisant l'ensemble des contraventions de la 4ème classe (non-respect de la priorité, de l'arrêt au stop, au feu rouge, dépassement entre 30 et 40 km/h de la vitesse maximale autorisée, circulation en sens interdit...) qui pourront donc donner lieu à l'émission d'une amende forfaitaire, sans intervention du tribunal de police.

Il rétablit la possibilité pour le juge de prononcer la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour la plupart des infractions de 4ème classe.

Le décret prévoit également l'aggravation des sanctions pour le défaut d'utilisation des ceintures de sécurité et le non-port du casque, qui sont désormais punis d'une contravention de 4ème classe et font l'objet d'un retrait de trois points du permis de conduire.

Une infraction spécifique est créée pour l'usage d'un téléphone portable lors de la conduite. Déjà sanctionnée dans le cadre général de l'article R 412-6 du Code de la Route, cette infraction est désormais punie de l'amende prévue pour les contraventions de 2ème classe et d'un retrait de deux points du permis de conduire.

Enfin, certaines mesures ne résultant pas des orientations du CISR du 18 décembre 2002, mais qui sont de nature à renforcer ce dispositif, figurent également dans ce décret.

Il s'agit d'une part, des dispositions réglementaires d'application de la loi du 3 février 2003 relatives à la conduite sous l'influence de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, et d'autre part de dispositions permettant la mise en ligne sur Internet du certificat de situation administrative d'un véhicule d'occasion.

Un décret postérieur portera à 6 au lieu de 3 le nombre de points retirés pour une contravention de conduite en état alcoolique (0,5 - 0,8 g/l de sang) ;

III. L'aptitude médicale

Le précédent CISR du 18 décembre 2002 a prévu l'introduction d'une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite tout au long de la vie.

La mise en œuvre concrète de cette décision nécessite la définition des critères d'aptitude à la conduite, ou plutôt des contre-indications à la conduite.

Le groupe de travail chargé de cette réflexion préalable s'est mis en place : il se répartit en quatre spécialités :

- ophtalmologie,
- cardiologie, pneumologie, ORL,
- neuropsychiatrie, pratiques addictives, médicaments,
- appareil loco-moteur.

Il transmettra ses premières conclusions courant juin 2003. Un décret sera nécessaire pour appliquer cette mesure qui exige la mise en place d'un important suivi administratif.

Parallèlement, une réflexion visant à mieux organiser le transport, la prise en charge en phase aiguë et la rééducation des blessés par traumatisme crânien ou lésion grave, est nécessaire afin de réduire la mortalité, la morbidité et l'incapacité liées aux accidents de la route.

Pour cela, un groupe de travail s'est constitué rassemblant des représentants des familles, des institutions et des professionnels de santé afin de mieux définir la population cible, les caractéristiques des pathologies, le parcours type de l'accidenté victime de traumatismes lourds. Un colloque de sensibilisation à ces questions se tiendra en juin 2003.

Pour clore ce travail, un guide rassemblant des recommandations sera publié pour fin 2003.

Afin d'améliorer la prise en charge des blessés dans des accidents de la route, la sécurité routière sera une thématique systématiquement prise en compte dans les objectifs et dans les programmes de recherche en santé publique.

Partie II

Informer et responsabiliser

pour faire émerger une culture de

sécurité routière

I. L'éducation routière tout au long de la vie

Soucieux **d'inscrire durablement dans la conscience collective l'importance d'un comportement apaisé et responsable sur la route**, le Gouvernement fait de l'éducation à la sécurité routière un axe majeur de son action.

L'éducation routière tout au long de la vie repose ainsi sur deux principes fondamentaux :

- l'éducation à la sécurité routière concerne l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs) du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie,
- cette éducation s'inscrit ainsi dans un processus progressif et continu, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire, après l'obtention du permis, pendant la vie active et au-delà.

Dans ce contexte, les dernières dispositions relatives au caractère obligatoire des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) et aux réformes du permis de conduire constituent des progrès décisifs.

✍ Les Attestations Scolaires de Sécurité Routière (ASSR) passées au collège

Depuis 1993, l'ASSR est obligatoire pour tous les élèves de 5ème et de 3ème. Elle constitue une étape importante de l'apprentissage de la sécurité routière.

Pour les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 1er janvier 2004, soit les jeunes nés après le 31 décembre 1987, de nouvelles mesures seront appliquées :

- l'ASSR de 2ème niveau passée en classe de 3ème est indispensable pour se présenter à l'examen du permis de conduire.
- le brevet de sécurité routière (BSR), qui comprend l'ASSR de 1er niveau passée en classe de 5ème et une formation pratique de 3 heures, est nécessaire à tous les conducteurs de cyclomoteurs et de quadricycles légers à moteur, non titulaires du permis de conduire,
- une équivalence de contrôle des connaissances, l'attestation de sécurité routière (ASR), est mise en place pour les personnes qui n'auront pu être en mesure d'obtenir les ASSR dans le cadre scolaire.

✍ La réforme de l'Epreuve Théorique Générale du permis de conduire (code)

L'évolution du contenu de la nouvelle épreuve théorique générale entraîne une profonde modification de la pédagogie que doivent mettre en œuvre les enseignants de la conduite. En effet, elle tend à mettre davantage en cohérence la formation théorique et les exercices pratiques, et met l'accent sur les comportements des apprentis conducteurs dans le sens d'une conduite apaisée et du partage de la route.

Parmi les évolutions que connaît aujourd'hui l'examen du permis de conduire (projet du permis probatoire en discussion actuelle au parlement, aménagement de l'épreuve pratique pour la catégorie B, véhicules légers), la réforme de l'épreuve théorique générale est essentielle dans le dispositif puisque, préalable aux passages des épreuves pratiques, elle touche toutes les catégories du permis.

Dans ce cadre, les situations présentées aux candidats lors de l'épreuve prennent plus en compte les aspects liés aux facteurs de risques et aux dégradations potentielles de l'environnement du conducteur (météo, véhicule, fatigue…). Elles insistent davantage sur les attitudes positives à avoir vis-à-vis des autres catégories d'usagers de la route, notamment les plus vulnérables.

Les nouveaux supports de l'examen (micro-ordinateur et projecteur multimédia) permettent une revalorisation de l'image du permis de conduire auprès du public et une mise à jour rapide et périodique des questions.

Dans les départements où la nouvelle épreuve est mise en œuvre depuis plusieurs mois, les taux de réussite enregistrés ont progressé de manière significative et favorable. Ces résultats font l'objet d'un suivi attentif en liaison avec les représentants du secteur de la formation du conducteur, dans le souci de répondre aux préoccupations exprimées par les professionnels, et pour permettre le déploiement définitif de la nouvelle épreuve au 30 juin 2003 dans des conditions optimales.

II. La compétence des juges de proximité

La loi du 9 septembre 2002 d'orientation et de programmation pour la justice a institué un nouvel ordre de juridiction de première instance dénommé "juridiction de proximité", chargée de juger les petits litiges de la vie courante et une partie des contraventions de police.

La loi organique du 26 Février est venue préciser le statut de ces nouveaux juges.

Cette juridiction sera compétente pour juger, notamment, les contraventions des quatre premières classes réprimées par le Code de la route.

Les juges de proximité ne seront pas des juges professionnels. Issus de la société civile, ils seront recrutés, après avis du Conseil Supérieur de la Magistrature, en fonction de leur expérience professionnelle et de leur connaissances juridiques.

Ils présideront plusieurs audiences par mois, tout en poursuivant leur activité principale.

Le contentieux routier constituera donc une partie de leur mission. Ils seront spécifiquement formés pour appréhender au mieux, notamment au plan juridique, les infractions routières dont ils auront à connaître.

III. Une campagne de promotion des éthylotests

La détermination actuelle des pouvoirs publics à mettre à jour de nouveaux moyens d'améliorer la sécurité routière, les décisions du CISR de décembre 2002 en matière de renforcement des sanctions et des dispositifs de contrôle concernant l'alcool, ainsi que la réprobation massive de l'opinion vis à vis de la conduite en état d'ivresse incitent à proposer de nouveaux vecteurs de mobilisation du grand public.

Dans ce cadre, la promotion de l'éthylotest peut sensiblement contribuer à la prise de conscience d'un enjeu de société, tout en permettant à chacun individuellement de décider de conduire ou non après consommation d'alcool.

Une campagne sur ce thème sera lancée au deuxième semestre. Elle sera poursuivie et amplifiée durant la Semaine de la Sécurité Routière, occasion privilégiée pour chaque citoyen de manifester son engagement dans une nouvelle norme sociale de conduite automobile. Des messages tels que « auto-testez vous » seront diffusés afin de contribuer à la responsabilisation individuelle, puisqu'une fois connu le taux d'alcoolémie, la conscience du conducteur - et même celle des passagers - est mobilisée.

Aux côtés de l'éthylotest chimique, l'objectif est de promouvoir l'éthylotest électronique, qui peut être réutilisé. Il s'agira d'installer le « réflexe éthylotest » auprès du public le plus large, par des circuits de distribution les plus accessibles et les plus populaires et la constitution autour des pouvoirs publics d'un réseau de partenaires.

IV. L'immatriculation des cyclomoteurs

L'immatriculation des cyclomoteurs est inscrite dans la loi sur la sécurité quotidienne du 15 novembre 2001. Cependant, du fait des moyens nécessaires à sa réalisation, cette mesure n'est toujours pas appliquée.

Conscient de son intérêt dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, le gouvernement a décidé sa mise en œuvre effective. A compter de janvier 2004, un dispositif progressif sera mis en place dont les modalités de mise en œuvre pourront être les suivantes :

- **Pour les engins neufs** (environ 170 000 cyclomoteurs vendus chaque année) : les opérations d'immatriculation seront traitées par une structure centralisée au sein du ministère de l'Intérieur. Le vendeur effectuera les formalités de première immatriculation et l'envoi via internet à l'adresse « téléc@rtegrise » sera rendu obligatoire.

- **Pour les engins déjà en circulation et déjà immatriculés** : au moment de la revente, le vendeur sera chargé d'adresser par voie postale le certificat de cession à la structure centralisée, et l'acheteur de lui envoyer le dossier d'immatriculation. Afin de faciliter les démarches, la télétransmission sera utilisée le plus rapidement possible.

- **Pour les engins déjà en circulation** (environ 1,3 millions de cyclomoteurs) : un décret précisera le principe retenu ainsi que le délai dans lequel devra intervenir cette immatriculation.

V. La vitesse moyenne

La vitesse excessive ou inadaptée est en cause dans plus de la moitié des accidents de la route.

Soucieux d'amener les usagers à adopter sur ce point un comportement durablement et profondément modifié, le gouvernement a décidé d'expérimenter des mesures à forte valeur pédagogique.

Ainsi, une action de sensibilisation à la vitesse moyenne sur autoroute est actuellement menée sur le réseau des autoroutes alpines (AREA). Les usagers sont informés par des fiches de couleurs différentes de la vitesse moyenne à laquelle ils ont effectué leur parcours. La vitesse moyenne est obtenue en tenant compte du temps écoulé par le véhicule entre 2 points de passage, ici en l'occurrence entre 2 péages.

Une opération similaire avait déjà été conduite sur ce même réseau et une évaluation sera effectuée afin de déterminer la pertinence des opérations d'information et l'intérêt du contrôle des vitesses moyennes pratiquées et non plus seulement des vitesses instantanées.

Parallèlement, une étude juridique devra permettre de définir les modalités dans lesquelles la prise en compte de la vitesse moyenne sur route et autoroute pourrait être réalisée.

VI. Le Conseil National de Sécurité Routière

Le gouvernement souhaite redonner au Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) la place qui doit être la sienne dans l'élaboration et l'évaluation de la politique menée en matière de sécurité routière.

Le rôle du CNSR est en effet fondamental : sur la base des études et recherches qu'il commande, il émet des propositions destinées à orienter l'action du Gouvernement dans sa politique de sécurité routière. Chargé d'une mission générale d'évaluation, il remet chaque année au ministre en charge de la sécurité routière un rapport rendu public.

Afin de lui permettre de remplir pleinement sa fonction, un texte réglementaire sera pris très prochainement, afin d'instituer, au sein du CNSR, une mission d'information qui se réunira à intervalle plus régulier et constituera donc une entité permanente chargée d'organiser et de coordonner les travaux du Conseil plénier.

Enfin, la composition du CNSR sera élargie.

Sous l'impulsion d'un nouveau président, les travaux du CNSR reprendront donc très prochainement.