

Communiqué de presse CISR 2002

La situation sur les routes françaises reste inacceptable. Cette situation a amené le Président de la République, le 14 juillet dernier, à faire de la lutte contre l'insécurité routière le premier des trois grands chantiers de son quinquennat. C'est une **cause nationale**.

Alors que la route est la **première responsable de morts violentes**, le gouvernement lance un programme d'action comme l'avait annoncé le Premier ministre lors des *Etats Généraux* de la Sécurité Routière le 17 septembre.

Les **objectifs de ce programme sont triples** : passer d'une sécurité passive à une sécurité active, mieux encadrer les conducteurs vulnérables, créer une culture générale de prévention des risques routiers.

1. Passer de la sécurité passive à la sécurité active

Il faut agir sur le comportement des conducteurs pour **ne plus laisser place au sentiment d'impunité** qui prévaut encore trop souvent.

Des **contrôles automatisés** capables de relever toutes les infractions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, le respect des distances entre les véhicules et les signalisations imposant l'arrêt des véhicules seront instaurés sur l'ensemble du territoire. Par ailleurs, sera créée sur les autoroutes concédées, une infraction pour vitesse moyenne supérieure aux limites réglementaires, celle-ci étant calculée au moyen des tickets de péage.

Cette mesure permettra un **redéploiement des forces de l'ordre** qui pourront se concentrer par exemple sur le contrôle du taux d'alcoolémie et de la consommation de produits stupéfiants par les automobilistes.

Afin de parvenir à un traitement rapide du contentieux routier et d'éviter un encombrement des tribunaux, les contraventions de 4^{ème} classe du code de la route seront **forfaitisées** et le titulaire de la carte grise sera tenu au **paiement préalable** de l'amende en cas de contestation, (sauf à justifier du vol de son véhicule ou à fournir les coordonnées du conducteur).

Le **traitement rapide du contentieux routier** aura un effet persuasif qui doit conduire à un changement des comportements.

Certains comportements délinquants justifient une **aggravation des peines**. C'est le cas de la conduite en état d'ivresse, du non-port de la ceinture de sécurité, du défaut de casque et de l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite.

L'application des peines sera plus sévère pour les blessures et homicides involontaires et les multirécidivistes.

Enfin, les possibilités d'aménagements de suspension du permis de conduire (permis blanc) seront supprimés pour les infractions les plus graves et le suivi d'un stage de sensibilisation aux données de la sécurité routière pourra être imposé au titre de peine complémentaire des sanctions d'infractions graves.

2. Des conducteurs vulnérables mieux encadrés

Un **permis probatoire**, délivré avec seulement 6 points sera désormais la règle pour tous les conducteurs novices. La totalité des 12 points sera acquise après 3 ans de conduite sans infraction.

Une **évaluation médicale de l'aptitude à la conduite** sera effectuée avant l'obtention du permis de conduire puis intégrée dans les visites médicales obligatoires tout au long de la vie active. Au delà de 75 ans, une **visite obligatoire** permettant de tester notamment acuité visuelle, réflexes et condition physique sera mise en place tous les 2 ans pour les seniors souhaitant conduire un véhicule.

Afin d'assurer une meilleure formation des conducteurs, le **programme de recrutement** des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sera poursuivi sur 2004-2006.

3. Pour une culture générale de prévention des risques routiers

La sécurité routière sera partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et de lutte locale contre la sécurité. A ce titre, des **crédits supplémentaires** seront affectés aux préfets et un programme d'actions de traitement des obstacles dangereux sera mis en œuvre.

Le gouvernement veut mieux impliquer le corps d'inspection de l'Education Nationale, le corps médical, la santé dans les objectifs et les programmes de recherche, en fédérant les acteurs incontournables en matière de prévention tout en améliorant les connaissances.

L'Etat montrera l'exemple en équipant ses nouveaux véhicules, hors véhicules d'intervention et de secours, de limiteurs régulateurs de vitesse adaptables par le conducteur et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident.

La France poursuivra **au niveau communautaire** ses démarches pour favoriser la prise en compte de la limitation de la vitesse sur l'ensemble des véhicules à la construction.

Les nombreuses associations qui militent en faveur de cette grande cause peuvent nous aider à **changer les comportements** et à faire prendre conscience de la responsabilité individuelle de chacun face à ce fléau.

**Comité Interministériel
de
Sécurité Routière**

18 décembre 2002

Sommaire

Partie I

Accroître le contrôle et aggraver la sanction pour changer les comportements et faire respecter la règle

I. Mettre en place un système de contrôle sanction automatisé

1. Déploiement du contrôle automatisé
2. Amélioration du traitement du contentieux routier

II. Améliorer la détection et aggraver les sanctions des comportements dangereux

1. Renforcement de l'équipement des forces de l'ordre
2. Traitement plus sévère pour les homicides et blessures involontaires
3. Sanctions plus lourdes pour le non respect des règles élémentaires
4. Sanctions plus lourdes pour les récidivistes, les multiinfractionnistes et certaines pratiques frauduleuses
5. Création de peines complémentaires et suppression des « permis blancs »

Partie II

Agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture sécurité routière et impliquer tous les acteurs

I Assurer un meilleur encadrement des conducteurs

1. Un permis probatoire pour les conducteurs novices
2. Une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite pour tous les conducteurs
3. Un programme de recrutement des inspecteurs du permis de conduire renforcé

II. Prévenir le risque routier par la mobilisation des partenaires et le développement de nouvelles approches

1. Mieux associer les collectivités locales
2. Mieux impliquer les enseignants
3. Traiter le risque routier comme un risque professionnel
4. Traiter l'insécurité routière en problème de santé publique
5. Développer les recherches et les études pour la prévention des accidents
6. Accompagner les blessés par traumatisme crânien et les familles de victimes

Etat des lieux

Parce que la probabilité d'être contrôlé reste beaucoup trop faible dans notre pays, un trop grand nombre de conducteurs n'hésite pas à commettre des infractions en toute impunité.

A titre d'exemple, le non respect des limitations de vitesse, infraction la plus répandue dans notre pays est aujourd'hui un comportement de masse avec 60% d'automobilistes et de conducteurs de poids lourds et 70 % de motocyclistes roulant au dessus des limitations de vitesse (sources Observatoire National Interministériel de Sécurité routière, données 2001).

De même, en 2001, plus de 31% des accidents mortels ont été des accidents provoqués par des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximal autorisé.

Quant à l'usage du portable au volant, les études indiquent que sur une population de 34 millions disposant d'un téléphone portable, 50% des appels sont passés depuis un véhicule.

Pourtant, les chiffres parlent d'eux-mêmes. En 2001, 116 745 accidents corporels ont provoqué la mort de 7 720 personnes. 153 945 personnes ont été blessées avec pour certains des séquelles et des traumatismes qu'ils garderont à vie.

Que dire des victimes mortellement touchées et non responsables dans 55% des cas et des milliers de destins brisés par la paralysie ou autres séquelles indélébiles pour les victimes et leurs proches...

En faisant de la sécurité routière un des trois grands chantiers de son quinquennat, le Président de la République a décidé de ne plus accepter l'inacceptable.

Lors des Etats Généraux de la sécurité routière, tous les acteurs ont clairement exprimé leur volonté de faire respecter les règles existantes et de sanctionner plus fermement les comportements dangereux.

Le Gouvernement a décidé de se donner les moyens de mettre fin à cette situation par un contrôle et un encadrement efficaces de l'ensemble des usagers de la route et la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière active.

Partie I

**Accroître le contrôle et aggraver la sanction
pour changer les comportements
et faire respecter la règle**

I. Mettre en place un système de contrôle et de sanction automatisé

Les Français ne respectent pas les règles du code de la route car ils ont le sentiment que les transgressions sont impunies. Le Gouvernement veut automatiser les contrôles des infractions qui peuvent l'être et reporter les moyens actuellement utilisés à cette tâche au contrôle des autres infractions.

1. Déploiement du contrôle automatisé

IL s'agit de mettre en place une chaîne de contrôle sanction automatisée de la détection de l'infraction au paiement de l'amende. Cette chaîne se décompose en 5 phases : (1) **détection et constatation** de l'infraction, à l'aide de radars jumelés à des appareils photos numériques homologués, pour la vitesse les interdistances de sécurité et le respect des feux tricolores ; (2) **transmission automatique** des données à un centre de traitement ; (3) **identification automatique du contrevenant** par consultation du fichier national des immatriculations; (4) **établissement automatique** de l'avis de contravention à payer ; (5) **transmission automatique de l'avis au contrevenant** et au centre chargé du recouvrement.

Quel est l'objectif ?

- ☞ Accroître et améliorer les contrôles
- ☞ Permettre aux forces de l'ordre d'être plus présentes sur les routes pour assurer les contrôles des autres infractions
- ☞ Rendre la règle incontournable pour tous les usagers, en supprimant les possibilités d'indulgence
- ☞ Simplifier les procédures pour rendre la sanction plus rapide et plus pédagogique pour le conducteur infractionniste
- ☞ Instaurer chez nos compatriotes une conduite apaisée.

Comment le mettre en place ?

Dès 2003, une première phase de déploiement sera initiée sur notre territoire avec 1000 appareils prévus dans un délai maximal de trois ans. Pour passer de l'expérimentation à la généralisation du contrôle automatisé sur l'ensemble de notre territoire, une série de mesures concrètes favorisant le déploiement rapide du contrôle automatisé seront prises. Parmi les principales :

- **la création d'une structure dédiée aux tâches spécifiques du contrôle automatisé.** Sa mission sera la conception, la mise en œuvre d'un système de contrôle automatisé des limitations de vitesse, du respect des feux tricolores et des distances de sécurité dans un premier temps tout en assurant la coordination entre les différents acteurs impliqués.

- le produit des amendes issues du contrôle automatisé permettra d'autofinancer le déploiement des matériels.

- la refonte du fichier national des permis de conduire permettra de traiter avec une grande fiabilité, un volume de retraits de points qui devrait naturellement être considérablement augmenté par le contrôle automatisé. Cette refonte permettra d'accélérer l'enregistrement des retraits de points et de répertorier les récidivistes ayant déjà eu des points retirés.

Par ailleurs, une infraction pour vitesse moyenne supérieure aux limites réglementaires sera créée sur autoroutes et ouvrages concédés, la vitesse moyenne étant calculée au moyen des tickets de péage.

Ce qui va changer pour le conducteur

Les conducteurs roulant trop vite seront désormais systématiquement repérés et rapidement sanctionnés sans possibilité d'indulgence ou de recours abusifs devant les Tribunaux.

Désormais, la transgression des règles du code de la route sera réprimée avec équité pour les comportements dangereux sur la route ou dans la rue.

Grâce au temps dégagé par les contrôles automatisés, les forces de l'ordre pourront effectuer des contrôles d'alcoolémie, du port de la ceinture, de consommation de stupéfiants aux jours, heures et lieux où les infractions sont les plus fréquentes.

Les automobilistes et motards dont la vitesse moyenne sera supérieure aux limites réglementaires seront verbalisés sur la base de prise de cliché photographique à la barrière de péage de sortie.

La systématisation de ces contrôles devrait aboutir à une profonde modification des comportements des usagers de la route.

A quelle échéance ?

- 2003, pour le premier déploiement grâce à une dotation de 15 millions d'euros, et la mise en place de la structure dédiée.

- 2004 et années suivantes pour un déploiement généralisé sur l'ensemble du territoire.

2. Amélioration du traitement du contentieux routier

Pour rendre le traitement du contentieux routier plus rapide, plus systématique et plus équitable, **la forfaitisation** de certaines contraventions sera étendue et **le paiement de l'amende préalablement à la contestation sera rendu obligatoire**, afin de dissuader un recours abusif au juge.

Quel est l'objectif ?

- ☞ Avec la procédure de l'amende forfaitaire, rendre la sanction plus rapide pour plus de pédagogie pour le conducteur
- ☞ Avec le paiement préalable de l'amende en cas de contestation, désengorger les tribunaux en limitant les recours abusifs
- ☞ Leur permettre ainsi de traiter les infractions les plus graves et les délits plus efficacement et plus rapidement.

Ce qui va changer pour le conducteur

Désormais, si le titulaire de la carte grise du véhicule n'est pas en mesure de justifier du vol de son véhicule ou de fournir les coordonnées du conducteur lors d'une infraction liée à vitesse, au non respect des feux de signalisation ou des signaux d'arrêt et **au non respect des distances de sécurité, il sera tenu de verser le montant de l'amende même s'il veut contester la sanction infligée.**

La forfaitisation de l'ensemble des contraventions de 4^{ème} classe du code de la route : la procédure de l'amende forfaitaire sera désormais étendue au non respect de l'arrêt au feu rouge fixe ou clignotant ou du panneau « stop », et en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 40 et 49 km/h.

De plus, la suspension du permis de conduire pour certaines infractions graves comme les excès de vitesse compris entre 30 et 39 km/h, les dépassements dangereux et le franchissement de la ligne continue sera rétablie. En conséquence, une même infraction pourra faire l'objet d'une amende forfaitaire (en cas de paiement immédiat) ou, en cas de recours, d'un renvoi devant le juge qui pourra alors condamner le contrevenant au paiement d'une amende et à une peine de suspension du permis de conduire.

A quelle échéance ?

- Dispositions incluses dans le projet de loi « justice » présenté au Parlement au premier trimestre 2003

II. Améliorer la détection et aggraver les sanctions des comportements dangereux

Pour changer les comportements, le gouvernement entend agir sur la prévention et la répression avec plus de moyens pour les forces de l'ordre et plus de sévérité pour les conducteurs dangereux.

1. Renforcement de l'équipement des forces de l'ordre

Il s'agit de donner aux forces de l'ordre sur le terrain de manière concrète, des moyens supplémentaires et plus modernes pour améliorer les contrôles de l'alcoolémie et de la conduite après consommation de stupéfiants et plus largement, du non respect des règles de circulation.

Quel est l'objectif ?

- ✍ Simplifier et améliorer les contrôles sur la route avec du matériel plus performant
- ✍ Augmenter fortement les possibilités de contrôles aléatoires
- ✍ Dissuader de commettre des infractions grâce à un dispositif de contrôle plus pointu.

Ce qui va changer pour le conducteur

Chaque Direction Départementale de la Sécurité Publique, chaque grosse circonscription de sécurité publique, chaque peloton d'autoroute et chaque brigade motorisée seront dotés d'un **véhicule banalisé** ou spécifique pour la sécurité routière. Un plus grand nombre de véhicules de police non identifiables par les contrevenants, viendront se mêler au flux de la circulation, sur tous types de réseaux, de manière à procéder à des contrôles aléatoires.

Pour les contrôles d'alcoolémie, les conducteurs devront se soumettre aux **éthylotests électroniques**. Beaucoup plus fiables et plus performants, ils remplaceront définitivement les alcootests et les éthylotests chimiques. Toujours dans le domaine de l'alcoolémie, des véhicules banalisés seront équipés d'**éthylomètres embarqués** (un par brigade) qui permettront des vérifications directement sur le lieu du contrôle, facilitant de ce fait, les contrôles aléatoires.

Enfin, des hélicoptères de la gendarmerie et des véhicules banalisés, seront équipés de système d'enregistrement des infractions (caméras) qui permettront de détecter les vitesses excessives, le non respect des distances de sécurité et plus largement tous comportements dangereux.

A quelle échéance ?

- 2003/2005

2. Traitement plus sévère pour les homicides et blessures involontaires

Il s'agit de créer dans le code pénal trois nouveaux délits d'homicides et de blessures involontaires commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule à moteur, ces délits étant assortis de circonstances aggravantes pouvant se combiner pour accroître la répression.

Quel est l'objectif ?

✍ Réprimer plus sévèrement les faits d'homicide et de blessures involontaires commis avec des circonstances aggravantes comme : la conduite sans permis de conduire, sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants ou en cas d'excès de vitesse de 50 km/h et plus.

Ce qui va changer pour le conducteur

L'homicide involontaire (actuellement 3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende) passera à 5 ans d'emprisonnement et à 75 000 euros d'amende (peine maximale). En cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou de prise de stupéfiants, de violation délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité, de défaut de permis de conduire, d'excès de vitesse de 50 km/h et plus ou de délit de fuite, l'emprisonnement pourra être de 7 ans et l'amende de 100 000 euros. Lorsque deux des conditions ci-dessus ou plus sont réunies, la sanction pourra être de 10 ans de prison et de 150 000 euros d'amende.

Les blessures involontaires avec Incapacité Totale de Travail (ITT) égale ou supérieure à 3 mois (actuellement punies de 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende) seront désormais punies de 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende. En cas de circonstances aggravantes citées ci-dessus, l'emprisonnement pourra être de 5 ans et l'amende de 75 000 euros. Lorsque deux des conditions aggravantes ou plus sont réunies, la sanction pourra être de 7 ans d'emprisonnement et de 100 000 euros d'amende.

Les blessures involontaires avec ITT de moins de 3 mois (actuellement punies de 1 an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende) passeront à 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. En cas de conduite avec circonstances aggravantes, l'emprisonnement pourra être de 3 ans, et l'amende de 45 000 euros. Lorsque deux des conditions aggravantes ou plus sont réunies, la sanction pourra être de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

A quelle échéance ?

- Dispositions incluses dans le projet de loi « justice » présenté au Parlement au premier semestre 2003

3. Sanctions plus lourdes pour le non respect des règles élémentaires

La conduite avec un taux d'alcoolémie positive particulièrement dangereuse sur la route (avec 0,8 g d'alcool dans le sang, le risque d'accident est multiplié par 10) sera plus lourdement sanctionnée.

Le non port de la ceinture de sécurité à l'arrière comme à l'avant et le défaut de casque, règles élémentaires qui permettent chaque année de sauver des centaines de vie et des milliers de blessés, génèreront des retraits de points supplémentaires.

Même traitement pour l'usage du téléphone au volant, pratique trop massivement répandue qui multiplie considérablement le risque d'accident.

Quel est l'objectif ?

- ✍ Faire comprendre que celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas
- ✍ Inciter les usagers à boucler la ceinture à l'avant comme à l'arrière quelque soit la longueur du trajet
- ✍ Adapter les sanctions au niveau de la dangerosité de l'usage du téléphone au volant en créant une infraction spécifique.

Ce qui va changer pour le conducteur

Désormais, **la conduite avec un taux d'alcoolémie** compris entre 0,5 g et 0,8 g/l dans le sang, sanctionnée par une amende de 4^{ème} classe, sera passible d'un retrait de 6 points du permis de conduire (contre 3 points retirés auparavant).

En cas de **non port de la ceinture de sécurité** à l'arrière comme à l'avant, le conducteur et les passagers devront s'acquitter d'une amende de 4^{ème} classe (contre 2^{ème} classe auparavant), assortie d'un **retrait de 3 points** du permis de conduire pour le conducteur (contre 1 point auparavant). Au moins 800 vies pourraient être sauvées si chacun attachait sa ceinture à l'arrière comme à l'avant.

En cas de **non port du casque**, le motocycliste devra s'acquitter d'une amende de 4^{ème} classe assortie d'un **retrait de 3 points** du permis de conduire (contre 1 seul point auparavant). Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, depuis 1996 le nombre de motocyclistes tués sur la route ne cesse d'augmenter (+ 42%) en 2001.

En cas d'**usage du téléphone portable au volant**, le conducteur, sanctionné par une amende de 2^{ème} classe, aura désormais **2 points retirés** de son permis de conduire.

A quelle échéance ?

- Premier semestre 2003 pour ces trois dispositions.

4. Sanctions plus lourdes pour les récidivistes, les multiinfractionnistes et certaines pratiques frauduleuses

Il s'agit de punir plus sévèrement les conducteurs qui n'ont pas compris les conséquences de leur comportement sur la route après une première sanction. Il s'agit également de lutter efficacement contre les pratiques frauduleuses telle que la commercialisation de dispositifs incitant les conducteurs à commettre des excès de vitesse et à enfreindre la loi en toute impunité.

Quel est l'objectif?

- ✍ Changer le comportement des conducteurs déjà condamnés
- ✍ Punir plus sévèrement le conducteur multiinfractionniste
- ✍ Réprimer la fabrication, l'importation, la commercialisation et la détention de systèmes de détection de radars
- ✍ Protéger les jeunes cyclomotoristes en luttant contre le débridage des cyclomoteurs qui leur permet d'atteindre des vitesses supérieures à 100 km/h voire 120 km/h, sur des engins conçus pour ne pas dépasser 45 km/h.

Ce qui va changer pour le conducteur

Désormais, le **délit de récidive** pour le conducteur sans permis de conduire et les grands excès de vitesse (égal ou supérieur à 50 km/h) **est porté de 1 à 3 ans.**

En cas de deuxième invalidation du permis de conduire en moins de 5 ans, suite à des retraits de points, **le délai minimum pour repasser son permis sera étendu à 1 an** (contre 6 mois auparavant) avec obligation de repasser toutes les épreuves (code et conduite).

Pour les systèmes de détection de radars, jusqu'à présent, les condamnations recensées concernaient principalement les conducteurs utilisateurs (contravention de 5^{ème} pouvant s'élever à 1 500 euros).

Avec cette nouvelle mesure, il s'agit de donner à la justice davantage de moyens pour s'attaquer à la répression des fabricants, importateurs, distributeurs ou promoteurs de tels appareils de détection en étendant la responsabilité pénale aux personnes morales. La peine a été fixée à 2 ans de prison et 30 000 euros d'amende.

La lutte contre la fabrication, l'importation, la détention et la distribution des kits de débridage des cyclomoteurs sera facilitée et renforcée en transformant la contravention actuelle de 5^{ème} classe en délit. Cette mesure visant à sanctionner plus sévèrement toutes les personnes incitant les jeunes à « trafiquer » leur véhicule.

A quelle échéance ?

- Dispositions incluses dans le projet de loi « justice » présentée au Parlement au premier trimestre 2003.

5.Création de nouvelles peines complémentaires et suppression des « permis blancs »

Il s'agit de compléter la panoplie des peines complémentaires afin qu'elles soient le mieux adaptées possible à l'infractionniste.

Il s'agit également de rendre à la sanction de retrait de permis toute sa valeur pédagogique avec une meilleure prise de conscience de la gravité du comportement en rendant impossible pour les infractions graves les « permis blancs » quand il s'agit d'une peine complémentaire.

Quel est l'objectif ?

- ✍ Renforcer l'arsenal judiciaire avec de nouvelles peines
- ✍ Supprimer la possibilité qui est offerte de prononcer des aménagements à la suspension du permis de conduire pour des raisons professionnelles.

Ce qui va changer pour le conducteur

Un **stage de sensibilisation à la sécurité routière** aux frais du contrevenant avec un accès aux données de l'accidentologie et un rappel des principaux facteurs de risques, pourra être décidé dans certains cas.

De même, des peines plus sévères comme l'**interdiction de conduire** certains véhicules, l'**annulation automatique du permis de conduire** en cas d'homicide aggravé, ou même l'**annulation définitive du permis de conduire** en cas de récidive par décision du tribunal, viendront compléter l'arsenal judiciaire.

Désormais, lorsque le juge aura prononcé pour les infractions graves une peine complémentaire de suspension du permis de conduire, **les conducteurs ne pourront plus obtenir d'aménagement particulier pour des raisons professionnelles**. En effet, la pratique des « permis blanc » qui a donné lieu à de trop nombreux excès supprimait la valeur pédagogique de l'interdiction de conduire, particulièrement adaptée aux délits routiers.

A quelle échéance ?

- Dispositions incluses dans le projet de loi « justice » présenté au Parlement au premier semestre 2003.

Partie II

**Agir sur la formation et l'information
pour faire émerger une culture sécurité routière
et impliquer tous les acteurs**

I. Assurer un meilleur encadrement des conducteurs

Permis probatoire pour les conducteurs novices et vérification de l'aptitude physique à la conduite, effectif renforcé pour les inspecteurs au permis de conduire... l'Etat entend agir pour mieux protéger et former les conducteurs les plus vulnérables.

1. Un permis probatoire pour les conducteurs novices

C'est dans les trois années qui suivent l'obtention du permis de conduire que le surrisque est le plus élevé. Les 18-24 ans (les plus nombreux parmi les conducteurs novices) représentent en effet un quart des victimes (conducteurs) des accidents de la route.

Quel est l'objectif de cette mesure ?

✍ Développer la motivation du conducteur novice en le responsabilisant par le biais d'un permis probatoire échelonné sur 3 ans.

Ce qui va changer pour le conducteur

Désormais, un capital initial de 6 points sera attribué au conducteur lors de l'obtention de son permis de conduire. A l'issue d'une période de trois ans, s'il n'a pas commis d'infraction entraînant une perte de points, un capital de 12 points lui sera attribué.

Si au cours de sa période probatoire, le conducteur se voit retirer des points de son permis de conduire en une seule fois ou en fractionnement, il devra attendre de nouveau 3 ans à compter de la date du dernier retrait de points pour acquérir son total de points.

En cas de perte totale du capital initial de 6 points, le permis perd sa validité. Le conducteur devra attendre 6 mois pour repasser son permis (code et pratique) et avoir été reconnu apte après un examen médical et psychologique, prévu selon la réglementation en vigueur.

A quelle échéance ?

Disposition incluse dans le projet de loi «justice» présenté au Parlement au premier trimestre 2003. Mise en œuvre le deuxième trimestre 2004.

2. Une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite

Plusieurs pays européens comme l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie, ont instauré l'obligation d'un examen médical obligatoire, quel que soit l'âge du conducteur avant de délivrer le permis de conduire.

En France, un contrôle médical périodique était obligatoire uniquement pour les conducteurs professionnels tels que les chauffeurs de poids lourds, les ambulanciers ou les conducteurs de véhicules de ramassage scolaires...

Il s'agit aujourd'hui d'étendre ce contrôle médical à tous les conducteurs de véhicules légers au moment de la délivrance du permis de conduire, durant leur vie active et sous forme de visites régulières obligatoires à partir de 75 ans.

Quel est l'objectif ?

☞ Renforcer la vérification de l'aptitude à conduire lors de visites médicales déjà en place dans notre pays.

☞ Mieux encadrer les automobilistes seniors qui ont quitté le monde professionnel et réduire le nombre d'accidents corporels avec conducteurs âgés (685 tués et 5497 blessés en 2001 selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière).

Ce qui va changer pour le conducteur

Après étude et concertation, un certificat médical d'aptitude à la conduite sera exigé avant la délivrance du permis de conduire. Si le candidat ne satisfait pas aux conditions requises d'aptitude à la conduite, il ne pourra se présenter à l'examen.

Pendant la vie active, un module d'évaluation de l'aptitude à conduire sera inséré dans les visites médicales déjà mises en place, qui accompagnent l'adulte tout au long de sa vie (visites médicales du travail, visites médicales pour les étudiants...)

Au-delà de 75 ans, un examen d'aptitude médicale à conduire devra être effectué tous les 2 ans par un médecin de ville avec possibilité d'appel devant la commission médicale du permis de conduire.

En cas de déficience physique n'entraînant toutefois pas l'inaptitude totale à la conduite automobile, la possibilité de limiter les déplacements dans le temps (conduite de jour uniquement par exemple) et/ou dans l'espace (interdiction d'emprunter l'autoroute, par exemple) pourra être imposée au conducteur.

Le fait de conduire sans avoir déposé une demande d'examen médical à l'âge de 75 ans (ou sans avoir obtenu la prorogation du permis de conduire), sera puni de l'amende prévue pour les contraventions de troisième classe.

En cas de refus de se soumettre à cette visite médicale ou en cas de négligence, dans le délai d'un mois qui lui aura été prescrit, le préfet pourra prononcer la suspension du permis de conduire jusqu'à la production d'un certificat médical favorable.

A quelle échéance ?

- Fin 2003

3. Un programme de recrutement des inspecteurs du permis de conduire renforcé

Pour faire face à la demande croissante des candidats au permis de conduire, un programme de recrutement sur 3 ans avec la création de 230 postes d'inspecteurs du

permis de conduire a été mis en place en 2001. Il s'agit de poursuivre cet effort en mettant en place un nouveau programme de renforcement des effectifs dès 2004.

Quel est l'objectif de cette mesure ?

- ✍ Améliorer la qualité de la formation à la conduite en contrôlant de manière plus efficace le respect du programme national de formation par les enseignants à la conduite, en étendant la période de l'examen pratique à 35 minutes.
- ✍ Assurer un meilleur service auprès des candidats au moment du passage des épreuves
- ✍ Accroître les missions des inspecteurs dans le champ de l'éducation routière

Ce qui va changer pour le conducteur

La mise en œuvre de la réforme du permis B étendu à 25 minutes de conduite en circulation*, va permettre d'insister davantage sur les manœuvres ainsi que sur les enjeux de la sécurité routière.

Le candidat au permis de conduire sera mieux encadré, mieux armé et mieux préparé à la conduite. Des gains de vies considérables ont été obtenus dans les pays européens qui ont mis en place un tel dispositif.

A quelle échéance ?

- Programme triennal 2004-2006.

* selon la directive européenne. Ce qui porte la durée de l'épreuve à 35 minutes au lieu de 22 minutes aujourd'hui.

II. Prévenir le risque routier par la mobilisation des partenaires et le développement de nouvelles approches

L'Etat ne peut agir et réussir seul. A travers un certain nombre de mesures, il s'agit d'impliquer et d'associer l'ensemble des acteurs pour mettre en place une synergie d'actions, améliorer les connaissances et faire évoluer durablement les comportements.

1. Mieux associer les collectivités locales

La lutte contre l'insécurité routière s'inscrit dans la politique de sécurité intérieure. Elle doit par conséquent être intégrée dans la politique locale de prévention mais aussi de répression de la délinquance.

Quel est l'objectif ?

☞ **Assurer une meilleure coordination entre l'Etat et les collectivités territoriales.**

☞ **Accroître l'implication des acteurs locaux en augmentant les moyens des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).**

☞ **Renforcer les aménagements des infrastructures pour plus de sécurité**

Ce qui va changer

Désormais, la sécurité routière sera partie intégrante **des objectifs de prévention de la délinquance et des objectifs de lutte locale contre l'insécurité. De ce fait, la sécurité routière sera considérée comme un enjeu à part entière dans les Conseils départementaux de prévention et les Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance. La conférence départementale suivra avec une attention particulière les plans départementaux de contrôle.**

Des crédits supplémentaires seront affectés aux préfets pour développer l'animation et les actions partenariales sur le terrain dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Un programme d'actions pluriannuelles de traitement des obstacles latéraux **considérés comme dangereux (arbres, poteaux, murets, fossés, talus...)** sera mis en œuvre. Il s'agit des travaux les plus utiles pour réduire l'insécurité routière sur la voirie et pour assurer plus particulièrement la protection des motards (2 886 tués sur des obstacles latéraux en 2001, selon l'Onisr).

A quelle échéance ?

- Premier trimestre 2003

2. Mieux impliquer les enseignants

La sécurité routière peut largement être traitée dans toutes les disciplines scolaires, notamment en éducation civique, mathématiques, éducation physique, sciences de la vie et de la terre...

De manière à ce que cette approche ne soit pas diffuse, il s'agit aujourd'hui de préciser le contenu des messages dans les programmes scolaires du collège tout en s'appuyant sur les corps d'inspection de l'Education Nationale pour évaluer l'éducation routière au collège.

Quel est l'objectif de cette mesure ?

☞ Renforcer le continuum éducatif et conforter le rôle de l'école dans l'éducation routière avec une meilleure implication des enseignants, une adéquation des contenus à enseigner, une modernisation des outils pédagogiques, et une réelle implication des corps d'inspection.

Ce qui va changer

Des supports pédagogiques plus modernes et donc plus proches de la réalité, notamment des supports d'épreuves, seront envoyés aux collègues

Les contenus des éléments à enseigner, matière par matière, niveau par niveau dans le secondaire, seront définis avec l'appui des corps d'inspecteurs, à l'instar de ce qui vient d'être effectué pour le primaire.

Une évaluation des connaissances acquises par les jeunes dans le système éducatif sera réalisée.

A quelle échéance ?

- 2003-2005

3. Traiter le risque routier comme un risque professionnel

Soutenir et renforcer la prévention du risque routier en entreprise, étape incontournable pour faire évoluer les mentalités dans le monde professionnel, est un enjeu de taille pour améliorer la sécurité routière car en 2001, 1 194 personnes ont été tuées et 27 433 blessées dans le cadre professionnel (sources Observatoire national interministériel de sécurité routière).

Dans ce domaine, l'Etat doit se montrer exemplaire en équipant ses nouveaux véhicules (hors véhicules d'intervention ou de secours) de limiteurs régulateurs de vitesse adaptables pour le conducteur, du témoin du port de la ceinture et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident, .

Quel est l'objectif ?

- ✍ Mieux impliquer les entreprises pour agir auprès de leurs salariés et mieux les protéger sur la route lors de déplacements quotidiens
- ✍ Travailler plus étroitement avec les branches professionnelles pour définir des modalités adaptées.
- ✍ Affirmer le rôle moteur de l'Etat dans cette politique de prévention du risque routier, auprès de ses agents.

Ce qui va changer

Des négociations vont être mises en place dans chaque **branche professionnelle** pour définir les moyens de prévention du risque routier adaptés à leur environnement et à leurs besoins avant d'être déclinés dans les entreprises.

- Des incitations seront développées auprès des entreprises pour consacrer plus de moyens à la prévention des risques routiers en proposant des formations adaptées aux salariés itinérants, en planifiant une meilleure organisation du travail et des trajets, en instaurant des équipements sécuritaires à l'intérieur des véhicules utilisés par les salariés.
- Des outils d'évaluation du risque routier mis en place dans le cadre du programme de la Caisse Nationale d'Assurance maladie des Travailleurs Salariés et de la Sécurité routière seront plus largement développés.
- Dans la continuité de la circulaire du 7 mars 2000, relative à la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les administrations centrales et les services déconcentrés, l'installation d'équipements spécifiques de sécurité sera menée dans les différents départements ministériels au fur et à mesure du renouvellement du parc automobile.

A quelle échéance ?

- Premier semestre 2003 pour les négociations par branche
- A partir de 2004, pour les véhicules de l'administration

4. Traiter l'insécurité routière comme un problème de santé publique

En 2001, 31,2% des accidents mortels sont des accidents où un des conducteurs avait un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximal autorisé (0,5 g/l dans le sang).

Près de 1500 médicaments possèdent une mention de mise en garde en cas de conduite pouvant modifier la vision, entraîner une perte de conscience ou autre effet néfaste pouvant provoquer un accident de la route. De plus, l'usage détourné de certains médicaments ainsi que l'association médicaments/alcool ou drogues illicites/alcool sont résolument incompatibles avec la conduite.

Il s'agit aujourd'hui de mieux informer les usagers et de mieux détecter les effets des médicaments, de l'alcool et de la drogue sur l'acte de conduire.

Quel est l'objectif ?

✍ Mieux informer les usagers sur les dangers de ces substances incompatibles avec la conduite.

✍ Mieux former le corps médical pour qu'il informe et prenne en compte les effets des médicaments et des pathologies sur la conduite de leurs patients.

✍ Détecter les accidents liés à la prise de médicaments et en réduire le nombre.

Ce qui va changer

Dès l'été 2003, l'institut National de Prévention et de l'Education à la santé (l'INPES) lancera une campagne nationale d'information sur les modifications du comportement et des réflexes lors de la prise d'alcool ou de drogue.

L'Agence Française de Sécurité Sanitaire des Produits de Santé (l'AFSSAPS) va agir pour favoriser plus de lisibilité dans les notices d'information et des pictogrammes présents dans les boîtes de médicaments. Une graduation de pictogrammes classés par type de couleurs en fonction de la dangerosité en cas de conduite sera notamment mise en place.

L'INPES réalisera des brochures d'information sur les effets nocifs des médicaments en cas de conduite.

Il sera demandé aux services hospitaliers accueillant les blessés de détecter avec précision la présence et le rôle de l'alcool, de la drogue et de médicament dans l'accident.

Mise en place d'une évaluation annuelle.

A quelle échéance ?

- 2004

5. Développer les recherches et les études pour la prévention des accidents

Le Ministère chargé de la recherche est engagé de longue date, en partenariat avec les Ministères chargés des Transports et de l'Industrie, dans le développement d'une recherche plus approfondie sur la sécurité routière.

Il s'agit aujourd'hui de renforcer ces programmes de recherche pour mieux connaître, mieux agir et mieux cibler les actions de prévention auprès des usagers avec des programmes particuliers dans le domaine de la santé.

Quel est l'objectif?

☞ Mettre en place un programme de développement des recherches en sécurité routière pour plus de connaissances sur les scénarios accidentogènes, les mécanismes lésionnels et l'épidémiologie des accidents

☞ Accélérer la conception et la mise au point de nouvelles technologies visant à détecter et prévenir les risques d'accident.

Ce qui va changer

Les programmes de recherche sur la sécurité routière de l'INRETS et du LCPC seront renforcés notamment dans l'utilisation des Nouvelles technologies de l'information et de la communication. Ces recherches visent à doter les véhicules de capacités pour éviter les accidents et aider les conducteurs à gérer les situations à risques qui vont apporter une véritable rupture en terme de sécurité.

Pour accélérer l'obtention de ces résultats, de nouvelles actions seront proposées :

- Mise à l'étude de pistes d'essais pour tester et mettre au point les applications des recherches sur les véhicules intelligents et les infrastructures

- Création d'un système d'information cohérent sur les données relatives aux accidents et à leurs victimes

- Mobilisation de nouvelles « familles » de chercheurs notamment dans le domaine des sciences de l'homme et de la société dans le cadre d'études centrées sur les comportements de conduite ou de chercheurs issus des Sciences de la vie, notamment pour des études liées à la santé (vieillesse et impact des substances psychoactives).

- Développement de Programmes Hospitaliers de Recherche Clinique sur les pathologies, les lésions et les accidents.

A quelle échéance ?

- 2003 : organisation du programme
- 2004-2008 : déploiement du programme
- 2008 : évaluation du programme

6. Accompagner les blessés par traumatisme crânien et les familles de victimes

L'importance des traumatismes crâniens liés à la circulation routière ainsi que les conséquences dramatiques pour l'entourage des victimes sont sous-estimés. Généralement, si la prise en charge des victimes d'accidents de la route est un domaine bien maîtrisé en France par l'ensemble des services de secours et des structures hospitalières, l'accueil des familles dans ces mêmes structures est trop souvent relégué au second plan sans aucun soutien psychologique pour les proches.

Quel est l'objectif ?

- ✍ Mieux organiser les transport, la prise en charge et la rééducation des blessés par traumatismes crâniens
- ✍ Mieux accueillir les familles de victimes de la route

Ce qui va changer

- **Lancement par la Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins (DHOS)**, d'un appel à projets intégrant dans ses thématiques prioritaires la traumatologie des accidents de la route afin de mieux quantifier le nombre de blessés, d'apprécier la qualité de la prise en charge et de prévoir les besoins médico-sociaux consécutifs au handicap secondaire.

- **Préconisations données par l'Agence nationale d'accréditation et d'évaluation en santé (Anaes)** pour mieux organiser le transport, améliorer la prise en charge en phase aiguë et la rééducation des blessés par traumatisme crânien ou lésion médullaires afin de réduire la morbidité et l'incapacité liées aux accidents de la route.

Elaboration d'une charte d'accueil des familles par le ministère délégué à la famille au premier semestre 2003 visant à prévoir un lieu d'accueil spécifique des familles de victimes de la route au sein des structures de soin, former des agents au soutien psychologique des familles en détresse, informer sur les démarches administratives à réaliser impérativement, délivrer tous renseignements sur le suivi post-traumatique et les suites médico-sociales.

A quelle échéance ?

- Second semestre 2003, mise en œuvre du programme par les structures de soins signataires.