

**LA SECURITE ROUTIERE  
LIVRE BLANC PRESENTE AU PREMIER  
MINISTRE**

**Pierre GIRAUDET, 1988**

**ETAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE JANVIER 2002**

<b>MESURES ET ORIENTATIONS PROPOSEES PAR LE LIVRE BLANC</b>	<b>SUITES DONNEES ET COMMENTAIRES</b>
<p><b><u>Première partie</u> : connaissance de l'insécurité routière</b></p> <p>1. « La commission estime que les connaissances sont suffisamment précises,..., pour que soit proposé un modèle culturel et social de comportement des conducteurs...Ce modèle propose <i>une authentique maîtrise du comportement en vue d'une conduite apaisée, civilisée..</i> ».</p> <p><b><u>Deuxième partie</u> : l'évolution des comportements</b></p> <p>1. Création d'un <i>Centre d'étude et d'information de la sécurité routière chargé d'organiser la collecte des données statistiques et de diffuser des résultats et des interprétations incontestables.</i></p>	<p>Le modèle de « conduite apaisée » est depuis la publication du « Livre Blanc » la référence de base permanente pour l'ensemble des actions de lutte contre l'insécurité routière.</p> <p>Un tel centre n'a pas été créé et les sources de données ne sont pas à l'heure actuelle unifiées ; en revanche, des dispositions ont été prises pour renforcer la crédibilité de l'Observatoire National. La création en 2001 du Conseil National de la Sécurité Routière assisté par un Comité d'experts va dans le sens souhaité par la Commission.</p>

<p><b>2.</b> <i>Création d'un Haut Comité de la sécurité routière qui aurait pour finalité générale de promouvoir un modèle de comportement automobile apaisé et civilisé, en s'appuyant sur deux organes d'exécution :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>le centre d'étude et d'information de la sécurité routière ;</i></li> <li>- <i>l'agence de moyens pour la communication en faveur de la sécurité routière.</i></li> </ul>	<p>Il n'a pas été créé de « Haut Comité » doté des attributions proposées. La création du Conseil National de la Sécurité Routière assisté par un Comité d'experts en 2001 répond néanmoins en large partie aux préoccupations de la Commission, notamment sur deux points :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- élargissement du partenariat national ;</li> <li>- autonomie de proposition et d'évaluation de l'action par rapport aux pouvoirs publics.</li> </ul>
<p><b>3.</b> <i>Généralisation du principe de l'apprentissage progressif de la conduite automobile sur une période de deux ans sous la forme :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>soit de l'apprentissage anticipé de la conduite ;</i></li> <li>- <i>soit d'une formation probatoire après obtention d'un permis provisoire.</i></li> </ul>	<p>L'apprentissage Anticipé de la Conduite a été généralisé après expérimentation à partir de 1989 et concerne aujourd'hui 22% des candidats au permis de conduire.</p> <p>Par ailleurs, des réflexions sont en cours pour un dispositif d'encadrement des premières années de conduite (2002), des dispositions spécifiques ayant été prises pour les conducteurs novices (notamment par la loi « sécurité routière » du 18 juin 1999).</p>
<p><b>4.a.</b> <i>Confier la surveillance du réseau à des unités spécialisées de police de la route disposant d'un budget propre, d'un matériel et d'une formation adaptés à cette mission, d'effectifs suffisants pour assurer des contrôles efficaces.</i></p>	<p>Il n'existe pas de police de la route spécialisée, au sens où l'entend la Commission et des réflexions sont conduites à ce titre.</p> <p>En revanche, le CISR du 2 avril 1999 a décidé de renforcer les unités spécialisées de la police et de la gendarmerie et d'étendre leur champ d'intervention. Dès 2000, un coordinateur « sécurité routière » a été mis en place au niveau départemental pour les différentes forces de l'ordre.</p> <p>De plus, les matériels et équipements supplémentaires en cours d'acquisition seront prioritairement affectés aux unités spécialisées.</p> <p>Depuis le 1<sup>o</sup> juin 1999, la Gendarmerie Nationale a rassemblé au niveau du département, sous l'autorité d'un officier, ses diverses unités spécialisées en matière de lutte contre l'insécurité routière et créé dans chaque région de gendarmerie un bureau spécialisé en ce domaine. Il existe donc une chaîne hiérarchique dédiée pour ce qui concerne la gendarmerie nationale.</p>

<p><b>4.b.</b> <i>Améliorer, pour les infractions courantes, l'organisation de la répression par la multiplication des appareils automatiques de détection des infractions et le recours aux amendes forfaitaires. Cette multiplication des contrôles constitue, de surcroît, un moyen d'appliquer de manière plus efficace le permis à points..</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- l'utilisation d'appareils automatiques de contrôle a été encouragée et se développe rapidement ;</li> <li>- Les contraventions ont été forfaitisées en deux étapes (1994 et 1995) jusqu'à la 5° classe ;</li> <li>- Le permis à points a été instauré en 1992.</li> </ul>
<p><b>4.c.</b> <i>Le développement de la circulation autoroutière suggère...des contrôles par la mention automatique des heures d'entrée et de sortie sur les tickets... ».</i></p>	<p>Cette disposition a été proposée au Comité Interministériel de la Sécurité Routière (novembre 1993) qui ne l'a pas retenue compte tenu notamment des obstacles juridiques : assimilation d'un document commercial à un document de contrôle ; difficulté de contrôler et de sanctionner sur la base d'une vitesse moyenne et non d'une vitesse instantanée ; etc.</p>
<p><b>4.d.</b> <i>Multiplier les contrôles systématiques de l'alcoolémie, achever l'équipement des appareils de détection et...être ainsi en mesure de fournir à la justice des éléments d'appréciation incontestables.</i></p>	<p>Depuis 1989, le nombre de contrôles d'alcoolémie a très nettement augmenté ; selon les forces de l'ordre, il est actuellement de l'ordre de 8,5 millions par an (dont 6,5 millions de dépistages préventifs), la véracité de ces chiffres étant cependant mise en doute par certains experts.</p> <p>Par ailleurs, les sanctions prononcées par la justice en matière d'alcoolémie se sont sensiblement alourdies au fil du temps.</p>

<p><b>4.e.</b> <i>Rendre, pour les délits graves, la répression plus rigoureuse et plus adaptée à la gravité des infractions, par l'institution d'un délit de mise en danger de la vie d'autrui, par la stricte limitation des possibilités d'aménagement des suspensions de permis de conduire (permis blanc) et par la pratique plus systématique de la confiscation des véhicules des conducteurs particulièrement dangereux.</i></p> <p><b>4.f.</b> <i>mieux prendre en considération les familles des victimes, par une humanisation des procédures judiciaires en facilitant la connaissance des dossiers et l'accès à la justice.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un délit de mise en danger de la vie d'autrui a été instauré en janvier 1994.</li> <li>- La loi du 18 juin 1999 a créé une contravention de 5° classe pour les excès de vitesse de plus de 50 km/h (décret du 1° avril 1998) et un délit de récidive pour excès de vitesse de plus de 50 km/h dans les 12 mois.</li> <li>- La loi du 15 novembre 2001 a étendu la possibilité de rétention immédiate du permis de conduire aux excès de vitesse de 40 km/h ou plus.</li> <li>- Une faible évolution est à constater quant à la pratique des juges concernant les « permis blancs » et la confiscation des véhicules.</li> </ul> <p>Pas d'évolution très significative à signaler en la matière.</p>
<p><b><u>Troisième partie : L'environnement du conducteur</u></b></p>	
<p><b>1.a.</b> <i>Pour les voitures particulières, emploi systématique de dispositifs de retenue avec l'installation de ceintures à enrouleur aux places arrières et de voyants de contrôle au tableau de bord.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'utilisation des ceintures de sécurité à toutes les places du véhicule (ainsi que de dispositifs de retenue spéciaux pour les enfants) est obligatoire depuis le 1° décembre 1990.</li> <li>- Les voyants de contrôle au tableau de bord n'ont pas été rendus obligatoires (une telle disposition relève de la réglementation européenne). La France travaille sur ce sujet avec l'Espagne, le Royaume-Uni et la Suède (2002).</li> </ul>
<p><b>1.b.</b> <i>Pour les voitures particulières, obligation de protections adaptées aux enfants.</i></p>	<p>Obligatoire depuis le 1° décembre 1990 (voir point 1.a.).</p>
<p><b>1.c.</b> <i>Pour les poids lourds, généralisation au niveau européen de la mesure de limitation de vitesse par construction.</i></p>	<p>La limitation de vitesse par construction à 120 km/h des poids lourds de plus de 12 t a été instaurée au sein de l'Union Européenne en 1992. L'extension aux véhicules de 3,5 t à 12 t est en cours d'examen au niveau européen.</p>

<p><b>2.a.</b> <i>Mettre en place un contrôle technique obligatoire, périodique et indépendant de la sécurité des infrastructures qui, dans une première étape, reposerait sur la diffusion d'un guide technique, la formation des personnels et des tournées d'inspection par les services gestionnaires.</i></p>	<p>Le contrôle technique tel que conçu par la Commission n'a pas été mis en place. Cependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un document technique « sécurité des routes et des rues » rassemblant les connaissances sur le thème « sécurité et infrastructures » a été publié en 1992 (SETRA-CERTU) ;</li> <li>- des études et expérimentations ont été conduites (1992-1996) ; une nouvelle approche est en cours de définition (201-2002) : Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) ;</li> <li>- la plupart des services routiers ont mis en place des tournées d'inspection, la sécurité routière étant une préoccupation croissante.</li> </ul>
<p><b>2.b.</b> <i>Organiser une action globale de modération de la circulation en ville, avec la fixation à 50 km/h de la vitesse limite réglementaire en agglomération et la mise en place sur certaines voies d'aménagements spécifiques permettant d'autoriser une vitesse supérieure (60 ou 70 km/h) ou d'en fixer une inférieure (30 km/h).</i></p>	<p>La limitation de vitesse réglementaire en agglomération est passée de 60 km/h à 50 km/h le 1<sup>o</sup> décembre 1990, avec possibilité de moduler (moyennant les aménagements adéquats) à 70 km/h et 30 km/h. Des guides techniques ont été publiés sur ces questions.</p>
<p><b>2.c.</b> <i>Clarifier la perception des entrées d'agglomération, par des aménagements matérialisant sans ambiguïté la transition campagne-ville.</i></p>	<p>Des guides techniques ont été publiés, des formations offertes et des progrès significatifs ont été accomplis en la matière, même s'il reste d'importants efforts à consentir (notamment positionnement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération).</p>
<p><b><u>Quatrième partie</u> : Améliorer la rapidité et l'efficacité des secours aux blessés de la route</b></p>	
<p><b>1.a.</b> <i>Poursuite de l'équipement du réseau routier en bornes d'appel d'urgence</i></p>	<p>Un effort important d'équipement des réseaux en bornes d'appel d'urgence a été accompli ; le développement du téléphone portable et les nouvelles technologies permettent aujourd'hui des dispositifs plus performants en cours d'expérimentation ou de développement.</p>
<p><b>1.b.</b> <i>Meilleure information du public sur l'existence des moyens d'alerte disponibles et surtout sur leurs conditions d'utilisation.</i></p>	<p>Voir point 1.a. ci-dessus.</p>

**1.c. Généralisation du « 15 » pour l'alerte des SAMU.**

Tous les SAMU peuvent être appelés par le « 15 » mais les efforts entrepris n'ont pas permis de parvenir à un numéro d'appel unique (se substituant aux numéros particuliers) pour l'ensemble des services d'urgence ; néanmoins, le « 112 » (numéro d'appel d'urgence européen) est opérationnel et permet de solliciter le service compétent.

**1.d. Organisation et obligation d'une action réellement concertée entre les différents intervenants (gendarmerie, police, services de secours et d'incendie, SAMU), ainsi que renforcement de l'utilisation commune des moyens de transport nécessaires à la rapidité des secours.**

Des progrès lents mais réels ont pu être enregistrés dans ce domaine. Entre autres, nombre de Directions Départementales de l'équipement ont conclu des protocoles avec les services d'intervention compétents en cas d'incident sur les réseaux routiers.

**Cinquième partie : le cadre européen**

**1. Négocier une réglementation européenne des vitesses qui porterait à la fois sur l'harmonisation des limites autorisées en ville, en rase campagne et sur autoroute, et sur la limitation par construction de la vitesse des véhicules légers et des motocyclettes.**

- Sans négociation formelle, mais par l'effet des échanges d'expérience, l'harmonisation des limitations de vitesse a progressé (sans être achevée) : tous les pays de l'Union Européenne ont, depuis 1994, une vitesse limite de 50 km/h en agglomération.

- La France a donné un accord de principe quant au bridage des moteurs des véhicules légers en 1993 dans le cadre des discussions sur l'effet de serre. Le Conseil des ministres européens des transports a demandé en 2000, suite à une initiative française, l'étude d'un limiteur de vitesse manuel activé par le conducteur ; le WP 29 (Genève) a adopté en novembre 2001 la réglementation technique ; la France a demandé à la Commission la mise en chantier d'une Directive imposant cet équipement sur tous les véhicules.

En outre, un limiteur adaptatif (LAVIA) automatiquement asservi à la vitesse réglementaire du lieu où circule le véhicule est en cours d'expérimentation et des prototypes devraient être produits fin 2002.