

# VITESSE ET SECURITE ROUTIERE

Robert NAMIAS, 1994

## ETAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE AU 1<sup>o</sup> JANVIER 2002

MESURES ET ORIENTATIONS PRECONISEES PAR LE RAPPORT	SUITES DONNEES ET COMMENTAIRES
<p>1. <u>Simplifier la réglementation en matière de limitation de vitesse</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• réduire à trois les limitations applicables : 130,90,50 (et 110 exceptionnellement) ;</li><li>• conserver les modulations à 70 et 30 en ville, selon les caractéristiques particulières de la voirie</li></ul> <p>2. <u>Accroître de manière considérable et systématique les moyens de contrôle de vitesse des poids lourds</u></p> <p>3. <u>Multiplier de manière très importante les contrôles radar (notamment radars automatiques)</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Corrélativement</u></p> <p><u>Augmenter considérablement le nombre d'appareils (de 2000 à 6/8000)</u></p> <p>4. <u>Les contrôles automatisés ne doivent pas exclure dans certains cas l'interception ; les lieux choisis ne doivent plus donner aux usagers l'impression d'être piégés</u></p> <p>5. <u>Etendre à l'ensemble du parc lourd l'obligation d'un limiteur de vitesse</u></p>	<p>Ces principes guident l'action du gouvernement en la matière ; un travail important a été accompli dans le sens de ces préconisations ; il n'est pas encore achevé, notamment en milieu urbain où la concertation se poursuit avec les maires.</p> <p>Le gouvernement n'a pas jugé opportun d'introduire des mesures sectorielles à ce titre ; le contrôle de vitesse des poids lourds doit être renforcé au même titre que pour les autres véhicules : la loi « sécurité routière » du 18 juin 1999 et le CISR du 2 avril 1999 ont introduit diverses dispositions à ce titre (voir ci-après).</p> <p>Le CISR du 2 avril 1999 a clairement exprimé la nécessité d'intensifier les contrôles de vitesse et décidé d'un renforcement de l'équipement des forces de l'ordre en moyens de contrôle, notamment automatiques (160 millions de francs en trois ans). Les forces de l'ordre disposent actuellement d'environ 1900 cinémomètres de différents types.</p> <p>La mise en œuvre de « plans départementaux de contrôle » suite à une décision du CISR du 2 avril 1999 a notamment pour objectif de mieux assurer le lien entre les sites de contrôle et les enjeux de sécurité routière (voir point 8 ci-après).</p>

<p><u>d'un limiteur de vitesse</u></p>	<p>La commission européenne a inscrit dans son programme 2000-2005 l'extension de cette obligation aux véhicules de 3,5t à 12t ; suite à l'accord de principe donné par le Conseil transport de l'Union Européenne le 26 juin 2000, une pré-Directive a été élaborée et le conseil des ministres a adopté une orientation commune (2001). La question est en cours d'examen au parlement européen (2002).</p>
<p>6. <u>Rétablissement du contrôle de vitesse des poids lourds au moyen du disque chronotachygraphe</u></p>	<p>La limitation de l'utilisation du chronotachygraphe a été introduite par circulaire en 1992, dans un contexte de conflit social fort lié au permis à points. Cependant, les contrôles portant sur les excès de vitesse par rapport à la limite maximale autorisée pour le type de véhicule concerné sont toujours possibles à partir du chronotachygraphe.</p>
<p>7. <u>Instaurer le principe de la responsabilité du propriétaire</u> (avis majoritaire de la commission)</p> <p><u>Nota</u>: la commission souligne que seule la reconnaissance de la plaque arrière permet d'identifier les motards.</p>	<p>La loi du 18 juin 1999 instaure la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas d'infraction sans interception, ce qui permet notamment un contrôle plus efficace des motocyclettes et des véhicules lourds. Il n'existe à ce jour aucun bilan statistique.</p>
<p>8. <u>Mise en place dans chaque département sous l'autorité du Préfet d'un véritable plan annuel de sécurité routière</u> (pour les contrôles)</p> <p>Ce plan sera préparé par la commission départementale de sécurité routière, qui doit se réunir à intervalles réguliers.</p>	<p>Le CISR du 2 avril 1999 a décidé la mise en place de « plans départementaux de contrôle » sous l'autorité des préfets (qui vont dans le sens des préconisations de la commission); la mesure a été notamment concrétisée par une circulaire interministérielle (équipement, défense, intérieur, justice) du 20 janvier 2000 et une méthodologie a été élaborée (2001).</p>
<p>9. <u>Création d'une véritable police de la route dotée d'un commandement hiérarchique propre et d'une complète autonomie par rapport aux autres structures de maintien de l'ordre</u></p>	<p>Sans aller aussi loin que le préconise la commission, il a été décidé de renforcer les unités spécialisées de la police et de la gendarmerie et d'étendre leur champ d'intervention. En 2000, un coordinateur « sécurité routière » identifié a été mis en place au niveau départemental pour les différentes forces de l'ordre.</p>
<p>10. <u>Généraliser complètement la forfaitisation des contraventions</u></p>	<p>Des mesures successives prises à partir de 1995 ont abouti à une large forfaitisation des contraventions ; le projet de décret étendant la procédure aux contraventions de 4<sup>o</sup> classe non encore forfaitisées (feux et stop notamment qui représentent entre 250000 et 300000 infractions par an) n'a pas abouti. Le versement du produit des contraventions forfaitisées aux collectivités locales freine la généralisation intégrale.</p>

<p><b><u>11. Contenu pédagogique des sanctions : offrir la possibilité aux contrevenants (vitesse) de suivre un stage de « sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route »</u></b></p>	<p>L'offre d'une alternative aux poursuites, par exemple sous forme de stages, relève de l'autorité des procureurs ; une circulaire du ministère de la justice de mai 2001 adressée aux procureurs met l'accent sur l'intérêt et les modalités d'alternatives pédagogiques aux poursuites (stages de sensibilisation). Dans le même ordre d'idée, la loi du 18 juin 1999 rend un stage obligatoire (en contrepartie de l'amende) pour les conducteurs novices auteurs d'infraction grave (retrait d'au moins quatre points); le décret d'application a été publié.</p>
<p><b><u>12. La commission propose que l'enveloppe communication de la sécurité routière soit augmentée de façon importante (pour atteindre 150 millions de francs)</u></b></p>	<p>Les crédits affectés aux actions de communication ont pu être sensiblement augmentés : 28 millions F en 1997, 45 millions F en 1999, 65 millions F en 2000, 80 millions F en 2001.</p>
<p><b><u>13. La commission suggère que le produit des contraventions soit directement affecté au budget de la sécurité routière au niveau national et au niveau local</u></b></p>	<p>Aucune obligation nouvelle n'a été imposée aux collectivités locales. Au niveau national, l'affectation du produit des contraventions n'a pas fait l'objet de discussions interministérielles approfondies en raison du principe général de non affectation des recettes.</p>
<p><b><u>14. La communication ne doit pas s'interdire des « images choc »</u></b></p>	<p>La tonalité de la communication a été modifiée en ce sens à partir de 1999 ; les messages plus « durs » et les images plus réalistes font que les spots télévisés sont plus proches de la réalité de l'accident. Par ailleurs, un effort de « ciblage » des messages a été fait et se poursuit.</p>
<p><b><u>15. Prévoir la création d'un véritable enseignement de sécurité routière avec heures obligatoires dans l'emploi du temps scolaire</u></b></p>	<p>Les attestations scolaires de sécurité routière sont généralisées depuis 1994 en classes de 5° et de 3° ; en outre, diverses actions sont en cours avec l'éducation nationale. Le CISR du 25 octobre 2000 a décidé la mise en place d'une « attestation première d'éducation routière » (maternelle et primaire) en cours de définition.</p>
<p><b><u>16. Intégrer à l'apprentissage de la conduite une</u></b></p>	<p>La loi du 18 juin 1999 comporte un volet visant à</p>

**formation obligatoire à la sécurité routière incluant notamment des analyses d'accidents**

**Inclure également des expériences de mise en danger liées à la vitesse** (apprentissage sur circuit)

**17. Les assurances pourraient intégrer dans la prime des rendez-vous pédagogiques et exercices spécifiques** (évoqués au point 16 ci-dessus)

améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite et à permettre l'application effective du « Programme National de Formation » ; un effort important et continu est nécessaire.

Par ailleurs, la réforme de l'examen du permis de conduire est en cours : à partir de fin 2003, la durée de l'épreuve pratique sera portée de 22 minutes à 35 minutes (Directive Européenne) ; dans ce cadre, un « oral sécurité » sera mis en place. Des expérimentations ont été entreprises en 2002.

En outre, suite aux propositions de la table ronde sur la formation des conducteurs présidée par Jean VERRE et aux décisions du CISR du 26 novembre 1997, des formations « post permis (pour les conducteurs novices et les conducteurs expérimentés) sont en cours d'expérimentation.

Un accord a été conclu entre l'Etat et les assurances en juin 1999 afin de promouvoir les « rendez-vous pédagogiques » des conducteurs novices (titulaires du permis depuis moins de deux ans).