



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

accidents

Question écrite n° 78022

Texte de la question

M. Christian Ménard attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les efforts à fournir, en matière de sécurité routière. Si le durcissement des sanctions, le renforcement des contrôles et l'augmentation du nombre de radars fixes et mobiles ont permis d'obtenir de bons résultats, certaines associations souhaitent que, parallèlement à la répression, des mesures soient également prises en matière d'éducation, avec une formation adaptée du conducteur tout au long de sa vie, et dès le plus jeune âge. De même, une adaptation des infrastructures routières à l'évolution du trafic est-elle préconisée. Il lui demande donc de bien vouloir lui préciser si des mesures allant dans ce sens existent déjà ou sont envisageables.

Texte de la réponse

Les jeunes conducteurs constituent un public cible pour les actions en matière de sécurité routière et la politique conduite ces derniers mois englobe totalement cette population, reconnue à haut risque dans les statistiques d'accidentologie. Les états généraux de la sécurité routière d'octobre 2005 ont été l'occasion d'évoquer la problématique de l'accidentologie des plus jeunes. Elle a été unanimement réaffirmée comme un des axes d'effort majeur à venir afin de diminuer le nombre de victimes parmi cette population très exposée au risque routier. L'éducation à la sécurité routière s'inscrit aujourd'hui dans le cadre d'un continuum éducatif. Cette éducation n'est pas une nouvelle discipline qui se rajoute en terme d'horaire ou de programme mais un enseignement obligatoire mis en place tout au long de la scolarité. Il est sanctionné par l'obtention de trois attestations : l'attestation de première éducation à la route (APER) à l'issue du primaire ; l'attestation scolaire de sécurité routière de 1er niveau (ASSR. 1) en classe de 5e, préalable obligatoire à l'obtention du brevet de sécurité routière (BSR) nécessaire à la conduite d'un cyclomoteur et l'attestation scolaire de sécurité routière de 2e niveau (ASSR. 2) en classe de 3e, préalable obligatoire à l'inscription à l'épreuve théorique du permis de conduire. Afin de donner un nouvel élan à l'éducation routière en milieu scolaire en conjuguant attractivité, efficacité et modernité, les collèges de France bénéficieront à partir de 2007 d'un outil multimédia pour le passage des ASSR. Ce nouvel outil a été présenté à l'ensemble des correspondants sécurité routière du ministère de l'éducation nationale lors du séminaire national le 1er février 2006. Le ministre de l'éducation nationale a rappelé, lors de cette session, sa détermination à faire reculer l'insécurité routière chez les jeunes en mobilisant l'ensemble des acteurs du monde de l'éducation. Le dispositif du « permis à un euro par jour » a été mis en place le 3 octobre 2005 afin de faciliter le financement d'une première formation au permis de conduire de la catégorie B, d'améliorer la qualité générale de la formation pour une meilleure sécurité routière et de favoriser l'accès à l'emploi des jeunes. Il permet aux jeunes âgés de 16 à 25 ans révolus d'étaler le coût de leur formation à la conduite sur plusieurs mois. Il s'agit d'un prêt à taux zéro, les frais financiers étant à la charge de l'État. La formation, les campagnes de communications ou l'action des forces de l'ordre ne peuvent garantir à elles seules la diminution du nombre des victimes. L'amélioration des infrastructures routières est considérée par le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer comme un volet essentiel de la politique de lutte contre l'insécurité routière. Une politique d'aménagements de sécurité sur le réseau national est poursuivie selon deux programmes : les plans régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS) qui permettent de

programmer des travaux de sécurité sur des sections de routes nationales présentant des risques particuliers, et les aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL) qui donnent aux directions départementales de l'équipement la possibilité de remédier rapidement à des situations dangereuses par des aménagements légers de sécurité dont des opérations visant à traiter les obstacles latéraux. Sur le réseau national, le ministère a mis en oeuvre deux démarches, en différenciant le cas des infrastructures neuves (projets routiers) de celui des infrastructures existantes. Le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR), avec une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes de l'élaboration du projet, une inspection préalable à la mise en service de l'infrastructure comprenant un audit de sécurité ; des bilans de sécurité réalisés six mois après la mise en service, puis en situation d'usage courant, trois ans après. En second lieu, une démarche visant à améliorer la sécurité des usagers sur les routes existantes (la démarche SURE) a été engagée en 2004 sur une quinzaine d'itinéraires et est généralisée à l'ensemble du réseau national à partir de 2005. Cette démarche privilégie la réalisation de diagnostics de sécurité sur les routes présentant un niveau anormal d'insécurité et doit aboutir à une priorisation des aménagements de sécurité sur l'ensemble du réseau routier national. Sur les réseaux départementaux, le Gouvernement met à disposition des collectivités territoriales les méthodes et outils qu'il développe pour améliorer la sécurité des infrastructures. C'est ainsi que le CSPR et la démarche SURE sont proposés aux départements volontaires pour les mettre en oeuvre sur leur propre réseau.

Données clés

Auteur : [M. Christian Ménard](#)

Circonscription : Finistère (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 78022

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 15 novembre 2005, page 10479

Réponse publiée le : 20 juin 2006, page 6651