



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

accidents

Question écrite n° 78804

Texte de la question

M. Jean-Pierre Nicolas souhaite attirer l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les enjeux relatifs à l'insécurité routière. Malgré un durcissement des sanctions applicables aux dépassements de vitesse de plus de 50 km/h mis en place en 2004, du renforcement des contrôles ainsi que l'installation d'un nombre croissant de radars fixes et mobiles, le nombre de tués en juillet 2005 a augmenté de 7 % par rapport à 2004. En effet, depuis l'installation des premiers radars automatiques, nous avons remarqué que l'axe répressif ne peut pas être la seule réponse à l'insécurité routière et qu'il est important de ne pas chercher à cibler systématiquement la vitesse mais agir vers les causes réelles d'accident. Le développement durable de la sécurité routière doit nécessairement passer par une meilleure éducation et l'actualisation des connaissances dans le cadre de formation continue ainsi que l'adaptation des infrastructures routières à l'évolution du trafic. Cette amélioration concerne non seulement la suppression des « points noirs », mais aussi la qualité des revêtements et le bon état d'une signalisation adéquate. La route doit être facilement comprise, lisible et prévisible. Cela implique une meilleure homogénéité des solutions, l'incohérence étant source de fatigue du conducteur, laquelle est génératrice d'accidents. En conséquence, il le remercie de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il serait susceptible de prendre dans ce domaine.

Texte de la réponse

Les efforts consentis en matière d'amélioration de la formation des conducteurs se poursuivent tout d'abord vers les jeunes conducteurs qui constituent un public privilégié pour les actions en matière de sécurité routière. Un changement durable et profond des comportements nécessite la prise de conscience des dangers de la route dès le plus jeune âge. C'est pourquoi un enseignement obligatoire est mis en place tout au long de la scolarité. Il est désormais 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. Il s'agit aussi de développer des rendez-vous pédagogiques après l'obtention du permis de conduire pour assurer la continuité de la formation, de mieux identifier les jeunes conducteurs (apposition du « A » à l'avant du véhicule pour permettre de les identifier lors des contrôles de vitesse), de renforcer les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants à la sortie des discothèques par le biais des opérations de conducteur désigné (« celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ») et par l'augmentation des contrôles des forces de l'ordre. S'agissant de la période de l'apprentissage initial de la conduite, d'autres décisions importantes ont été prises comprenant, entre autres, l'actualisation des contenus de l'épreuve théorique générale du permis de conduire et sa modernisation, l'amélioration progressive des infrastructures des centres d'examen, l'introduction d'un oral de sécurité à l'épreuve pratique du permis de conduire, l'expérimentation d'une nouvelle méthode de répartition des places d'examen et d'une nouvelle fiche de communication des résultats de l'épreuve pratique (en cours d'expérimentation), la réduction à deux ans de la période probatoire pour les conducteurs novices ayant bénéficié de l'apprentissage anticipé de la conduite

(AAC). Enfin, le lancement du dispositif « permis à un euro par jour » permet de renforcer l'amélioration de la formation, en concertation étroite avec les organisations professionnelles et réseaux de ce secteur d'activité. Concernant la période post-permis, d'autres initiatives peuvent être soulignées telles que l'expérimentation d'un rendez-vous d'évaluation et de perfectionnement, l'instauration d'un stage de recyclage obligatoire pour les conducteurs novices responsables d'infractions graves, le développement des chartes sécurité routière signées avec les entreprises pour sensibiliser à la réalité du risque routier au sein du monde professionnel. L'amélioration des infrastructures routières est également 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 dans ce sens à travers 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. En outre, 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. En premier lieu et dès 2001 a été instauré le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR). 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 depuis le début de l'année 2005. Cette démarche privilégie la réalisation de diagnostics de sécurité sur les routes présentant un niveau anormal d'insécurité et doit aboutir à un ordre de priorité pour les aménagements de sécurité sur l'ensemble du réseau routier national. Le ministère a engagé depuis 2003 une démarche d'amélioration de la signalisation en chargeant les préfets de département d'examiner la pertinence de la limitation de vitesse implantée sur les réseaux (national, départemental et communal) au regard de la réglementation, et en corrélation, entre autres, avec la mise en place du contrôle automatique. Ainsi, lors de la réunion des responsables locaux de l'État en charge de la sécurité routière le 3 octobre 2005, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a rappelé la nécessité de veiller à la cohérence de cette signalisation avec les caractéristiques de la route concernée, son environnement, les dispositifs réglementaires correspondants et la perception de l'usager qui doit à la fois assimiler cette signalisation et en admettre la pertinence. Cette action est conduite avec tous les autres partenaires et gestionnaires (autoroutes, départements et villes), afin que la signalisation de l'ensemble des réseaux routiers soit examinée. Un bilan de cette action est en cours et donnera lieu à d'éventuelles modifications locales de limitations de vitesse sur certains tronçons.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Nicolas](#)

Circonscription : Eure (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 78804

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 novembre 2005, page 10767

Réponse publiée le : 10 janvier 2006, page 365