



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Dossier
de presse**

Circuler en sécurité et en sérénité sur les routes de France

Comité interministériel de la sécurité routière
Présidé par Élisabeth Borne, Première ministre

Lundi 17 juillet 2023

Sommaire

ÉDITO.....	P.4
A. CHIFFRES ACCIDENTALITÉ.....	P.5
B. PRINCIPALES MESURES.....	P.9
Axe 1 : Éduquer pour mieux partager la route	P.9
Mesure 1 : Inclure un module vélo dans le continuum éducatif au collège	P.9
Mesure 2 : Créer un Précode de la route	P.11
Mesure 3 : Un permis de qualité, fluidifié et moins cher	P.12
Mesure 4 : Créer un parcours d'e-formation à la mobilité tout au long de la vie	P.14
Mesure 5 : Élargir l'accès à la conduite des véhicules du groupe lourd aux personnes en situation de handicap	P.16
Axe 2 : Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite	P.17
Mesure 6 : Mieux détecter l'ensemble des comportements à risque	P.17
Mesure 7 : Améliorer le dispositif du contrôle médical d'aptitude à la conduite	P.19
Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes	P.21
Mesure 8 : Mettre en place un dispositif d'accompagnement des victimes dans les départements	P.21
Mesure 9 : Contribuer à l'amélioration de la prise en charge des blessés de la route par une amélioration du maillage national des grands équipements	P.23
Mesure 10 : Créer une qualification d'homicide routier	P.25
Mesure 11 : Informer les usagers et les élus sur les nouvelles mobilités	P.26
Mesure 12 : Expérimenter le tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)	P.28
Mesure 13 : Organiser une concertation autour des règles de circulation des vélos-cargos	P.30
Mesure 14 : Rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues sans trottoir	P.31
Mesure 15 : Étudier la faisabilité d'un dispositif de contrôle des règles du « corridor de sécurité » pour mieux protéger les intervenants de la route	P.32
Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes	P.34
Mesure 16 : Implanter des dispositifs d'alerte sonore sur les routes hors agglomération	P.34
Mesure 17 : Préciser le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée	P.36
Mesure 18 : Créer une réserve opérationnelle de sécurité routière	P.38
Mesure 19 : Partager des connaissances avec les élus sur l'accidentalité des réseaux	P.39
Mesure 20 : Renforcer le soutien aux associations pour les mobiliser au plus près des territoires	P.40
Mesure 21 : Associer les branches professionnelles, les entreprises et les employeurs publics au risque routier professionnel	P.41

Sommaire

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux	P.43
Mesure 22 : Renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants et prévenir sa récurrence	P.43
Mesure 23 : Renforcer le régime juridique applicable au dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral » et améliorer l'articulation entre mesures administratives et judiciaires restrictives du droit de conduire	P.47
Mesure 24 : Délictualiser la contravention de grand excès de vitesse	P.49
Mesure 25 : Assouplir les sanctions administratives des petits excès de vitesse	P.50
Mesure 26 : Créer un délit de désignation frauduleuse du conducteur du véhicule ayant commis une infraction	P.51
Mesure 27 : Imposer la consignation lors de la désignation d'un titulaire de permis de conduire étranger	P.53
Mesure 28 : Mieux sanctionner la récurrence de conduite sans permis	P.54
Mesure 29 : Porter à douze mois la durée de remise du permis de conduire entre les mains du procureur de la République en cas d'orientation en une composition pénale	P.56
Axe 6 : Simplifier la vie des usagers de la route	P.57
Mesure 30 : Simplifier l'immatriculation avec Simplimmat	P.57
Mesure 31 : Mieux connaître son solde de points	P.59
Mesure 32 : Dématérialiser le permis de conduire	P.60
Mesure 33 : Supprimer la vignette et la carte verte de l'assurance automobile	P.61
Mesure 34 : Simplifier les procédures en cas de mise en fourrière d'un véhicule	P.63
Axe 7 : Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer	P.64
Mesure 35 : Améliorer la connaissance des comportements et adapter la communication	P.64
Mesure 36 : Animer de nouveaux partenariats locaux destinés à créer de l'engagement en faveur de la sécurité routière	P.66
Mesure 37 : Accompagner le renforcement des actions de répression des comportements infractionnistes sur la route	P.67
Mesure 38 : Mieux prendre en charge les blessés de la route	P.68
C. BILAN DU CISR 2018.....	P.69

Parler de sécurité routière, c'est évoquer la vie quotidienne de nos concitoyens et la capacité des différents moyens de transports à cohabiter.

C'est aussi évoquer des drames, des accidents parfois graves, parfois mortels. L'année dernière, plus de 3 000 personnes ont perdu la vie sur la route et nous avons compté 16 000 blessés graves, dont une proportion croissante d'usagers de vélos ou de trottinettes électriques.



Cela doit nous interpeller, nous pousser à agir plus encore pour prévenir les accidents, sanctionner plus durement les comportements dangereux, notamment l'alcool et les stupéfiants, et mieux accompagner les victimes et leurs familles.

Nous y parviendrons grâce à la fermeté à l'égard des comportements les plus dangereux, grâce à une meilleure organisation et à un soutien accru pour l'aide aux victimes.

Les mesures que nous présentons aujourd'hui sont le fruit d'une concertation et d'un dialogue avec tous les acteurs.

Elles vont permettre à la fois de faciliter la vie des usagers de la route, d'améliorer nos dispositifs de prévention mais aussi de mieux détecter et de sanctionner plus fermement ceux qui conduisent sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool.

Grâce à la mobilisation et la détermination du Gouvernement et de tous les acteurs de la sécurité routière, nous agissons pour que chacun puisse circuler en sécurité et en sérénité sur nos routes.

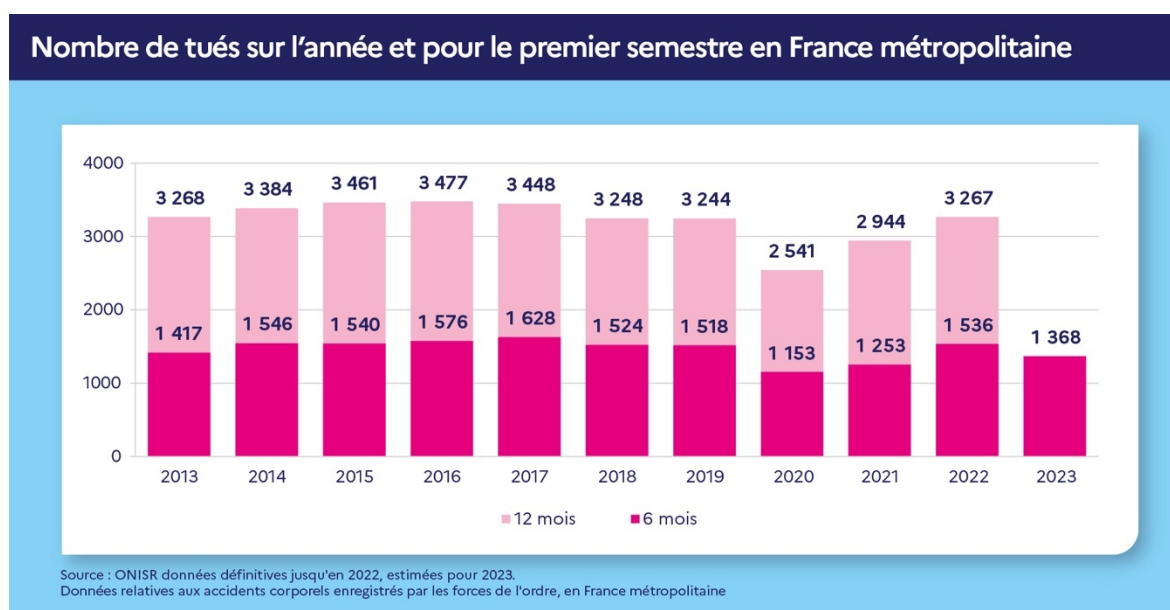
Élisabeth BORNE
Première ministre

A. Chiffres accidentalité

3 267 personnes ont trouvé la mort en France métropolitaine en 2022.

Depuis le dernier comité interministériel de la sécurité routière en janvier 2018, après une baisse régulière (à la faveur néanmoins en 2020 et 2021 des restrictions de trafic liées à la crise sanitaire permettant de parvenir sous la barre historique des 3000 morts), la mortalité routière est en légère augmentation par rapport à 2018 (+19 morts). Elle revient ainsi au niveau de 2013.

L'année 2022 semble donc marquer le retour à un palier atteint dix années auparavant.



Pour autant, plusieurs éléments laissent percevoir **des évolutions de fond** dans la structure de l'accidentalité.

En France métropolitaine, **la structure de l'accidentalité a évolué.**

En 2013, 19 % des tués concernaient les usagers modes doux (marche, vélos, EDPm). En 2022, cette part s'élève désormais à 24 %.

Sur la période 2013-2022, si le nombre de **blessés graves** est resté globalement stable, le nombre de blessés graves chez les usagers de mobilités douces (marché, vélo, EDPm, etc.) a augmenté de +19 %. Depuis 2017, année record de la décennie pour le nombre de blessés graves, cette tendance s'est accélérée. Si les déplacements motorisés ont connu une baisse de -8 % du nombre de blessés graves, les usagers des « modes doux » ont subi une croissance symétrique de +8 %, et pour les seuls cyclistes et utilisateurs d'EDPm, ce chiffre a augmenté de +38 %.

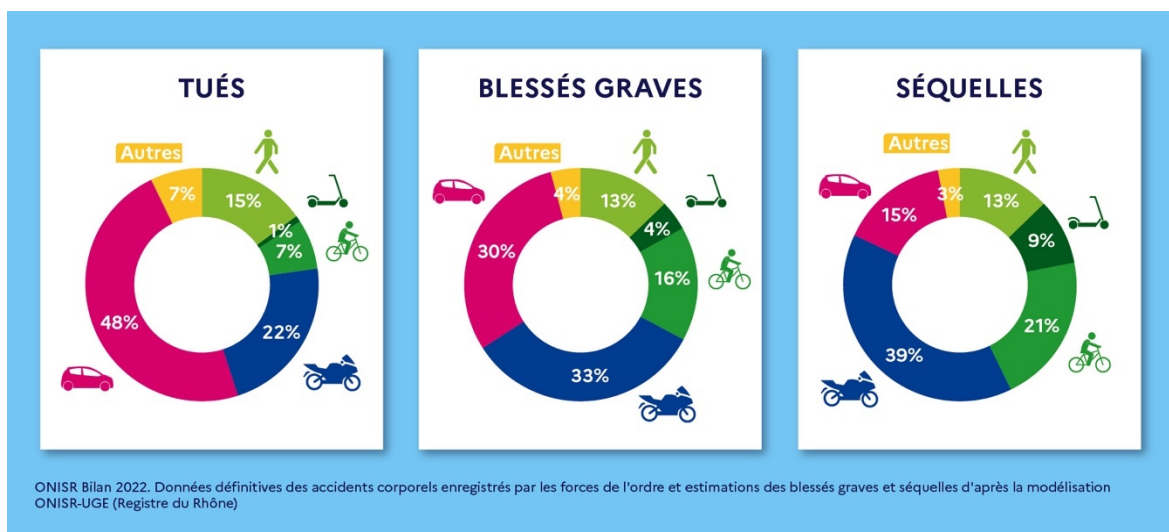
A. Chiffres accidentalité

Evolution du nombre annuel de blessés graves



Sources : ONISR estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) à partir des données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en France métropolitaine

Ainsi, en 2022, les cyclistes et utilisateurs d'EDPm représentent 8 % des morts, 20 % des blessés graves et 30 % des blessés qui garderont des séquelles un an après l'accident.



A. Chiffres accidentalité

L'usage croissant des modes doux qui représente déjà un tiers des blessés graves constitue, pour la politique publique de sécurité routière, un fort enjeu.

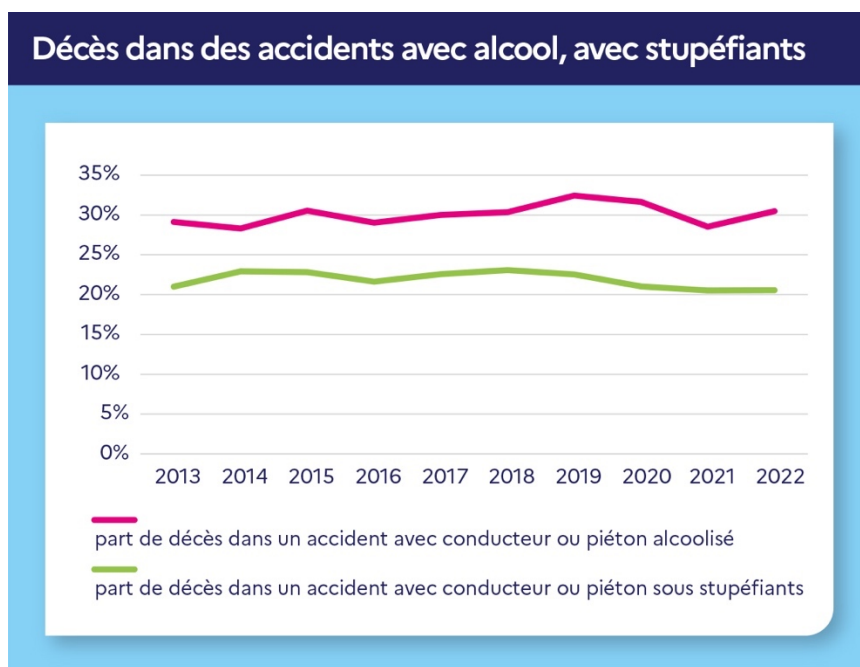
Le nombre élevé de blessés graves (16 000 en 2022) appelle aussi un effort particulier pour améliorer leur accueil et leur prise en charge dans les structures hospitalières sur l'ensemble du territoire.

La relative stabilité des chiffres de la mortalité au cours des dernières années s'accompagne également d'une stabilité des **principaux facteurs de risque**. La vitesse excessive ou inadaptée, la consommation d'alcool, la conduite après usage de stupéfiants demeurent parmi les causes principales des accidents mortels et constituent, aujourd'hui comme hier, un enjeu essentiel de la politique publique de prévention de l'accidentalité routière. Ainsi aucun relâchement de l'effort pour la prévention des comportements les plus à risque n'est acceptable.

Confirmant une tendance de longue période, les hommes représentent 84 % des personnes présumées responsables d'accidents mortels en 2022.

Les classes d'âge présentant le plus fort risque d'être responsables d'un accident mortel sont les hommes âgés entre 18 et 34 ans. L'observation des facteurs d'accidents mortels pour ces âges montre que la vitesse, l'alcool et les stupéfiants sont souvent fortement imbriqués.

Or la part de l'alcool ou des stupéfiants dans les décès de la route est restée stable ces 10 dernières années :

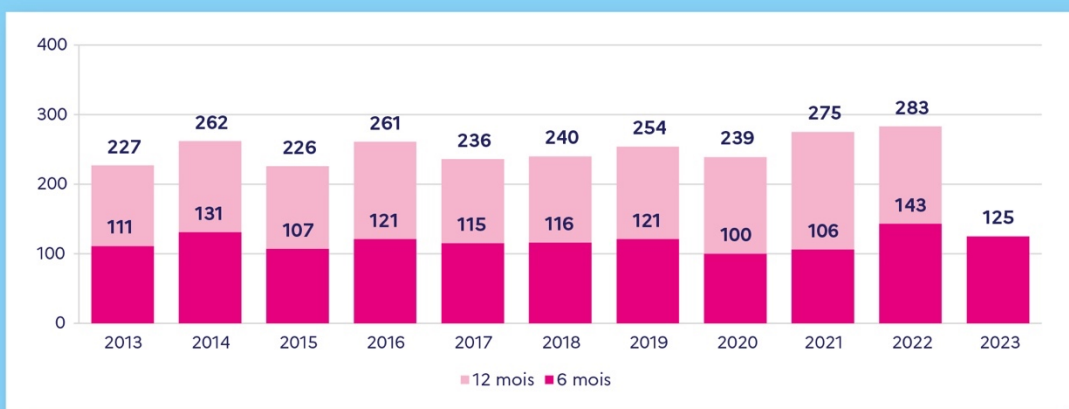


A. Chiffres accidentalité

L'éducation routière tout au long de la vie, et plus encore l'acquisition de connaissances solides et la meilleure perception du risque routier notamment chez les jeunes et plus particulièrement encore chez les jeunes garçons, doivent être encore renforcées. La meilleure conscience de ces enjeux, pour l'ensemble des usagers de la route, doit se traduire par une responsabilisation accrue de chacun d'entre eux qui exclut que les fautes les plus lourdes, même lorsqu'elles ne peuvent être qualifiées d'intentionnelles, puissent encore être considérées comme involontaires.

Par ailleurs, ce panorama de l'accidentalité routière ne peut faire l'économie d'un regard particulièrement attentif sur la dégradation préoccupante de l'accidentalité dans les outre-mer notamment ces deux dernières années.

Nombre de tués sur l'année et pour le premier semestre Outre-mer



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2022, estimées pour 2023.
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

Enfin, **sur le plan conjoncturel**, les six premiers mois de l'année 2023 pour la France métropolitaine présentent une réduction significative de -11% de la mortalité par rapport à 2022. En dehors des deux années atypiques 2020 et 2021, il s'agit du meilleur résultat enregistré pour un premier semestre dans l'histoire de la sécurité routière. S'il convient d'attendre une confirmation dans le temps de cette tendance, il s'agit néanmoins d'une évolution encourageante. En particulier, les chiffres traduisent une inflexion dans la mortalité cycliste alors que la pratique poursuit son essor, démontrant ainsi les premiers effets des campagnes et actions de prévention soutenues sur la vigilance à vélo et aux vélos.

B. Principales mesures

Axe 1 : Éduquer pour mieux partager la route

Mesure 1 : Inclure un module vélo dans le continuum éducatif au collège

Objectif : Renforcer les compétences des élèves rouleurs et pérenniser l'usage du vélo dans les déplacements du quotidien.

Alors que la pratique du vélo est en forte augmentation depuis plusieurs années, 29% des collégiens et 19% des lycéens sont toujours accompagnés par un adulte pour se rendre dans leur établissement scolaire. Le recours au vélo pour ces trajets pourrait être un moyen pour les jeunes de renforcer leur autonomie, de lutter contre la sédentarité (73% des jeunes de 11 à 17 ans n'atteignent pas 60 minutes d'activité physique quotidienne¹) et participer de la décarbonation des mobilités.

LA MESURE

Afin d'accompagner de façon sécurisée l'essor de cette pratique dans ces classes d'âge, **mettre en place un module de formation au collège, pendant le temps scolaire**. Il permettra de renforcer l'enseignement du « Savoir rouler à vélo » mis en place pour les 6-11 ans. Une validation des compétences acquises sur le sujet sera réalisée par l'ajout d'un module spécifique vélo lors du passage de l'ASSR1 en 5ème.

Pour en savoir plus :

Le portail Eduscol : <https://eduscol.education.fr/984/le-continuum-educatif-de-securite-routiere-enjeux-et-mise-en-oeuvre>

¹ Étude ADEME septembre 2022



LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À L'ÉCOLE

EN MILIEU SCOLAIRE

TOUT AU LONG DE LA VIE

CYCLE 1

3 ANS

4 ANS

5 ANS

CYCLE 2

6 ANS

7 ANS

8 ANS

CYCLE 3

9 ANS

10 ANS

11 ANS

CYCLE 4

12 ANS

13 ANS

14 ANS

15 ANS

16 ANS

17 ANS

18 ANS

19 ANS

20 ANS

21 ANS



APER

Attestation de première éducation à la route durant les cycles 1, 2 et 3

MODULE VÉLO EN 5^e



ASSR 1

Attestation scolaire de sécurité routière de niveau 1 en **classe de 5^e**

ASSR 2

Attestation scolaire de sécurité routière de niveau 2 en **classe de 3^e**

ASSR 2 / ASR

Demi-journée obligatoire de sécurité routière **pour tous les entrants en lycée et en CFA**



SRAV

Savoir rouler à vélo

Objectif

Permet de maîtriser la pratique du vélo de manière autonome dans les conditions réelles de circulation pour l'entrée au collège.

Public

Enfants âgés de 6 à 11 ans.

Auprès de qui se renseigner ?

Les écoles, les collectivités territoriales, les associations, les coordinations de sécurité routière en préfecture.

Permis AM

Permet de conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur.

Il est accessible avec l'**ASSR 1**, l'**ASSR 2** ou l'**ASR** et après avoir suivi une formation pratique de 8 heures.

Permis de conduire

Apprentissage anticipé de la conduite (AAC) en conduite accompagnée à **partir de 15 ans**.

Âge légal d'obtention du permis fixé à **18 ans** (17 ans à partir de janvier 2024).

ASR

Attestation de sécurité routière.

Examen obligatoire pour obtenir un 1^{er} titre de conduite pour les candidats non détenteurs de l'**ASSR 2** et âgés de **moins de 21 ans**.

Passage dans un GRETA.

B. Principales mesures

Axe 1 : Éduquer pour mieux partager la route

Mesure 2 : Créer un Précode de la route

Objectif : Mieux sensibiliser les jeunes usagers au respect des règles de circulation et de partage des espaces routiers pour faire baisser leur accidentalité

Les jeunes passent le permis de plus en plus tard (23 ans en moyenne), voire ne souhaitent pas le passer. Ils sont par ailleurs de plus en plus nombreux à utiliser les mobilités douces - vélo, engins de déplacement personnel motorisés – ou des modes alternatifs à la voiture comme les quadricycles légers (voiturette).

L'ensemble de ces utilisateurs se retrouve dans la circulation au milieu des autres usagers sans posséder le permis de conduire avec, pour la majorité d'entre eux, la seule possession de l'attestation scolaire de sécurité routière de niveau 2 (ASSR2) délivrée en classe de troisième et obtenue lorsque l'élève a dix bonnes réponses sur un total de vingt questions.

LA MESURE

Renforcer les actions d'éducation routière en milieu scolaire qui préparent au passage de l'ASSR 2 pour donner des solides connaissances de base des règles de circulation

Relever le seuil d'admission à l'ASSR 2 en passant de 10 à 14 le nombre de bonnes réponses à obtenir, afin d'en faire un Précode de la route

Pour en savoir plus :

Le portail Eduscol : <https://eduscol.education.fr/986/l-education-la-securite-routiere-au-college>

B. Principales mesures

Axe 1 : Éduquer pour mieux partager la route

Mesure 3 : Un permis de qualité, fluidifié et moins cher

Objectifs :

Améliorer la lisibilité des prix et des offres des formations au permis de conduire

Réduire le coût moyen de préparation du permis

La formation au permis de conduire reste un investissement important pour les familles : 1600 euros en moyenne, code compris, pour le 1^{er} trimestre 2023. La voiture est pourtant souvent le seul moyen de se rendre sur son lieu de travail.

LA MESURE

Rendre obligatoire à partir de janvier 2024 un livret numérique dans les auto-écoles pour le suivi des candidats : cet outil permettra d'améliorer le suivi pédagogique de l'apprenant mais aussi de connaître précisément le nombre d'heures de conduite effectuées par candidat et par école de conduite. Ces données viendront enrichir la plateforme comparative des auto-écoles publiée par la Délégation à la Sécurité routière (dite « carte des auto-écoles »). Le candidat pourra ainsi mieux évaluer le coût de la formation dans son auto-école et la choisir en fonction du critère du nombre d'heures moyen observé.

Supprimer le délai de trois mois pour suivre la formation « boîte manuelle » lorsque l'on est titulaire du permis « boîte automatique ».

Dans le cadre de cette formation « boîte manuelle » pour les titulaires du permis « boîte auto », **permettre que 2 heures sur les 7 que compte la formation soient réalisées sur simulateur de conduite (au lieu d'1 aujourd'hui).**

Favoriser le développement de l'apprentissage anticipé à la conduite (conduite accompagnée et conduite supervisée) pour faire baisser le nombre d'heures avec un moniteur, dès lors que la formation initiale est dûment validée.

Communiquer sur le dispositif de conduite accompagnée, notamment sur la facilité à pouvoir être désigné tuteur, dans le cadre familial élargi (sœur, cousin...) mais aussi en tant que proche (ami...).

Informersur les possibilités de conduite supervisée avant l'examen et l'autoriser après échec à l'examen.

Pour en savoir plus :

Consulter la carte en ligne des auto-écoles :

<https://autoecoales.securite-routiere.gouv.fr/#/>



LE PERMIS DE CONDUIRE



LES DIFFÉRENTES FORMULES DE LA CONDUITE ACCOMPAGNÉE

APPRENTISSAGE ANTICIPÉ DE LA CONDUITE (AAC)

Conditions d'accès	<ul style="list-style-type: none"> • Etre âgé d'au moins 15 ans • Avoir l'accord de son représentant légal et de l'assureur du véhicule • Avoir obtenu l'attestation de fin de formation initiale (AFFI) figurant en annexe du livret d'apprentissage • Avoir obtenu l'examen du code la route • Avoir suivi une formation pratique avec un enseignant de l'école de conduite (13 heures sur boîte automatique et 20 heures sur boîte manuelle).
Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Un RDV préalable avant de commencer l'apprentissage • Une durée de conduite accompagnée de minimum 1 an • Un nombre de kilomètres parcourus supérieur à 3000 • Deux RDV pédagogiques de 3 heures avec un formateur OU trois RDV pédagogiques de 2 heures.
Accompagnateur(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Etre titulaire du permis B depuis au moins cinq ans sans interruption • Avoir obtenu l'accord de son assureur.

CONDUITE SUPERVISÉE

Conditions d'accès	<ul style="list-style-type: none"> • Etre âgé de 18 ans au minimum • Avoir réussi le code de la route • Avoir suivi une formation pratique avec un enseignant de l'école de conduite (13h sur boîte automatique et 20h sur boîte manuelle) • Avoir obtenu l'attestation de fin de formation initiale (AFFI) figurant en annexe du livret d'apprentissage • Avoir l'accord de l'assureur du véhicule.
Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Un RDV préalable en présence de l'enseignant de la conduite, de l'élève et du futur accompagnateur • La conduite supervisée n'impose ni durée minimale, ni distance minimale à parcourir.
Accompagnateur(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Etre titulaire du permis B depuis au moins 5 ans sans interruption • Avoir obtenu l'accord de son assureur.

CONDUITE ENCADRÉE (DANS LE CADRE D'UNE FORMATION)

Conditions d'accès	<ul style="list-style-type: none"> • Etre âgé d'au moins 16 ans • Préparer un diplôme ou un titre professionnel dans un établissement de l'Éducation nationale ou de la formation professionnelle • Avoir obtenu l'examen du code la route • Avoir obtenu l'accord du chef d'établissement • Avoir effectué un RDV préalable.
Formation	<ul style="list-style-type: none"> • Un RDV pédagogique, entre l'enseignant de la conduite de l'établissement, l'accompagnateur et l'élève, au cours de la période de conduite encadrée • Une conduite avec un accompagnateur obligatoire jusqu'à la délivrance du diplôme professionnel, lequel conditionne la délivrance du permis de conduire (sous réserve d'avoir 18 ans, âge légal pour conduire jusqu'à janvier 2024) • En cas d'échec à l'obtention du diplôme professionnel et en fonction du diplôme présenté, délivrance d'une ou plusieurs catégories de permis de conduire si le candidat remplit les trois conditions suivantes : avoir atteint l'âge de 18 ans ; avoir réussi les épreuves des catégories correspondantes ; s'être présenté à l'ensemble des épreuves du diplôme.
Accompagnateur(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Etre titulaire du permis B depuis au moins cinq ans sans interruption • Avoir obtenu l'accord de son assureur • Travailler dans l'entreprise où le jeune réalise sa formation.

LES AIDES DISPONIBLES POUR FINANCER LE PERMIS DE CONDUIRE

Le permis à 1€ par jour

Ce dispositif permet aux jeunes de 15 à 25 ans de lisser le coût de la formation à la catégorie A et B du permis de conduire à raison d'un euro par jour. Il s'agit d'un prêt à taux zéro dont les intérêts sont pris en charge par l'État.

Le compte personnel de formation

Depuis le 15 mars 2017, Il est possible d'utiliser son compte personnel de formation (CPF) pour financer l'examen du permis de conduire (code et conduite).

Les aides au permis de France Travail (Pôle Emploi)

Pour les chercheurs d'emploi, une aide financière pouvant aller jusqu'à 1 200 € est disponible. Elle sera directement versée par Pôle Emploi/France Travail à l'auto-école du candidat

Les aides territoriales

De nombreuses aides sont mises à disposition par les régions, les départements ou bien les communes.

B. Principales mesures

Axe 1 : Éduquer pour mieux partager la route

Mesure 4 : Créer un parcours d'e-formation à la mobilité tout au long de la vie

Objectif : Permettre à tous les usagers de la route qui souhaitent bénéficier d'une « formation continue » en matière de déplacements routiers de se former gratuitement tout au long de la vie

La formation en auto-école pour préparer le passage de l'examen du permis de conduire est bien souvent la seule formation reçue par les conducteurs au cours de leur vie d'automobiliste ou de motard, quand bien même le code de la route et l'environnement routier évoluent constamment. Pour toutes les autres mobilités, il n'existe pas de formation obligatoire préalable. Les règles et les risques sont donc moins bien connus dans ces catégories d'usagers.

Le continuum éducatif de l'apprentissage à la sécurité routière qui commence à l'école subit une rupture après la fin de la scolarité ou après l'obtention du permis de conduire. Seule une minorité de conducteurs ou d'usagers de la route bénéficie d'une remise à niveau et d'un questionnement sur leur comportement par la réalisation de stages de sensibilisation à la sécurité routière (de manière volontaire ou obligatoire), d'un stage post-permis (réalisé volontairement) ou encore de formations volontaires aux nouveaux modes de déplacement ou d'actions de « remise en selle ».

Face aux évolutions de l'aménagement de l'espace public, à l'essor des nouvelles mobilités et des modifications réglementaires afférentes, il est nécessaire que tous les usagers de la route puissent bénéficier d'un parcours de formation à tout moment de la vie, quand l'utilisateur en ressent le besoin.

LA MESURE

Mettre à disposition de tous les usagers, gratuitement, des modules de e-formation sur le site de la Sécurité routière

Les objectifs de cette e-formation pour les usagers de la route :

- Connaître les nouvelles réglementations du code de la route ;
- Connaître les nouvelles mobilités et la réglementation afférente ;
- Faire évoluer les pratiques et usages de la route en tenant compte des objectifs de développement durable ;
- Favoriser l'auto-évaluation de son comportement.

Afin de toucher un large public, cette formation serait une e-formation, sans appréciation sur les pratiques de l'utilisateur, afin qu'il puisse s'approprier l'évaluation de son comportement et mettre en place les changements nécessaires.

B. Principales mesures

Axe 1 : Éduquer pour mieux partager la route

Pour en savoir plus :

Quel contenu pour cette e-formation ?

L'e-formation se composera de 2 modules d'1 heure :

- Un module sous la forme d'un questionnaire d'auto-évaluation
- Un module de tests de connaissance du code de la route incluant les nouvelles mobilités, les nouvelles réglementations, et le partage de la route. Des explications seront proposées pour les réponses erronées, assorties le cas échéant, d'une vidéo courte de mise en situation des implications.

Une bibliothèque de modules complémentaires sera également conçue, avec des thématiques, d'une durée de 30 à 45 minutes, portant sur les règles de partage des espaces publics et leur motivation (bien-fondé et objectif), ainsi que sur les règles de vivre-ensemble ou de réglementation.

Cette e-formation pourra être élargie à toutes les phases du continuum éducatif afin d'inclure une implication des parents dans l'éducation routière de leurs enfants.

Elle sera disponible sur le site de la Sécurité routière et un lien à cette formation sera disponible sur les sites des ministères ainsi que sur celui des préfetures.

B. Principales mesures

Axe 1 : Éduquer pour mieux partager la route

Mesure 5 : Élargir l'accès à la conduite des véhicules du groupe lourd aux personnes en situation de handicap

Objectif : Permettre l'insertion des personnes handicapées sur des postes de conducteurs routiers lorsque cela est rendu possible, en toute sécurité, au moyen d'aménagements techniques

L'arrêté du 28 mars 2022 a permis à certaines personnes souffrant d'un déficit auditif complet ou d'un handicap moteur lourd d'accéder à la conduite des véhicules du « groupe lourd » qui leur était jusque-là interdite (catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE).

Cette ouverture est le résultat d'un travail conduit par la DSR et l'Association nationale de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées (Agefiph) pour prendre en compte le développement de nouveaux aménagements des véhicules à moteur, y compris pour les véhicules du groupe lourd, et l'organiser en toute sécurité pour tous les usagers de la route. Ces aménagements permettent en effet de compenser de nombreux déficits moteurs ou auditifs.

Ces avancées ont été validées par le Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées (CNCPH).

LA MESURE

Pour permettre à cette disposition d'entrer en vigueur dans les meilleures conditions :

- **Adapter la réglementation sur la formation et les épreuves du permis de conduire**
- **Conduire des actions de communication vers le grand public, les employeurs et les personnes en situation de handicap**
- **Recenser les auto-écoles proposant des formations aux personnes en situation de handicap et les afficher sur la carte des écoles de conduite, sur tout le territoire.**

Pour en savoir plus :

[Arrêté du 28 mars 2022 fixant la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention, le renouvellement ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée \(refonte](#)

Le site du CEREHM : <https://www.ceremh.org/>

B. Principales mesures

Axe 2 : Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite

Mesure 6 : Mieux détecter l'ensemble des comportements à risque

Objectif : Faire diminuer l'accidentalité liée à l'état de santé ou à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants

Les dispositifs de détection des situations d'inaptitudes à la conduite, qu'elles résultent de pathologies ou de comportements, sont aujourd'hui insuffisants. Il faut ainsi développer une conscience plus forte relative aux risques routiers liés à l'ensemble des pathologies et addictions des acteurs de la santé.

Dans le domaine des addictions et notamment l'usage de stupéfiants, un renforcement de la détection par les forces de sécurité intérieure est aujourd'hui également nécessaire.

LA MESURE

Développer l'ensemble des voies permettant une meilleure détection des situations à risque, notamment par la sensibilisation des médecins et par les signalements au préfet par les forces de l'ordre.

Par les acteurs du monde de la santé :

- Renforcer la sensibilisation des médecins généralistes à la connaissance du risque routier en lien avec certaines pathologies et certains traitements
- Préciser par voie réglementaire les situations devant conduire un médecin à informer son patient des dangers éventuels de la conduite en raison de son état de santé
- Soutenir les actions de prévention des organisations professionnelles représentatives de secteurs d'activité particulièrement exposés au risque routier, en associant étroitement les acteurs de la santé, de la prévention et de la sécurité au travail

Par les forces de sécurité intérieure :

- Donner consigne aux forces de sécurité intérieure de développer une stratégie plus systématique de signalement des usagers réguliers de stupéfiants aux préfets
- Dépister plus systématiquement la présence d'alcool pour tout dépistage de stupéfiants et la présence de stupéfiants pour tout dépistage d'alcool positif

B. Principales mesures

Axe 2 : Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite

FOCUS SUR

Permettre la suspension du permis de conduire avant passage en commission médicale dans certaines situations d'infractions routières ou d'accidents matériels ou corporels, même en l'absence d'alcool ou de stupéfiants, lorsqu'il y a une forte présomption qu'elles ont pour origine un problème médical.

Objectif : Éviter le maintien dans ses droits à conduire d'un conducteur impliqué dans un accident de la circulation ou qui a mis en danger les autres usagers de la route, dès lors qu'il apparaît que la survenance de cet accident ou de cette mise en danger est due à un état de santé manifestement incompatible avec la conduite d'un véhicule.

Si les forces de l'ordre, ou l'entourage d'un conducteur, peuvent signaler au préfet un état de santé pouvant être incompatible avec le maintien du permis de conduire, le cadre juridique actuel ne permet pas à l'autorité administrative d'interdire la conduite avant qu'il soit procédé à un contrôle médical de l'aptitude à la conduite.

En revanche, l'autorité administrative peut décider d'une mesure de suspension du permis de conduire suite à la constatation d'une infraction au code de la route.

EN DÉTAIL

Lorsque les circonstances d'un accident ou d'une infraction le justifient, il sera possible de faire procéder sur le conducteur à un examen médical aux fins d'évaluer la compatibilité de son état de santé avec sa capacité immédiate à conduire.

Dès lors que le médecin requis conclut à une incompatibilité, le permis de conduire sera retenu à titre conservatoire. Cette rétention pourra être suivie d'une décision préfectorale de suspension du permis de conduire, portant injonction au conducteur de se soumettre à un contrôle médical d'aptitude à la conduite effectué par un médecin agréé, à défaut duquel, la suspension du permis de conduire sera maintenue.

Au vu de l'avis médical émis, le préfet pourrait prononcer la restriction de validité, la suspension ou l'annulation du permis de conduire.

B. Principales mesures

Axe 2 : Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite

Mesure 7 : Améliorer le dispositif du contrôle médical d'aptitude à la conduite

Objectifs :

Réformer et compléter le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite pour mieux accompagner les usagers les plus à risque dans l'évaluation de leur faculté à conduire
Accentuer la politique de prévention routière sur les risques d'insécurité routière liés à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants.

Le contrôle médical de l'aptitude à la conduite effectué par un médecin agréé en sécurité routière ou par une commission médicale composée de deux médecins agréés, se produit dans les cas suivants :

- Des infractions au code de la route ayant donné lieu à une mesure de restriction ou suspension du permis de conduire supérieure à un mois ;
- Des infractions au code de la route liées à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants ;
- Pour les conducteurs des catégories du permis dites « lourdes » ou pour les conducteurs professionnels ;
- Pour les conducteurs atteints de certaines affections dont la liste est fixée par arrêté ;
- Sur le fondement de signalements auprès du préfet pour lesquels les informations permettent d'estimer que l'état de santé du titulaire du permis peut être incompatible avec le maintien du droit à conduire (art. R.221-14 du code de la route).

LA MESURE

Renforcer la formation initiale et continue des médecins agréés en sécurité routière en termes de contenu médical de leur contrôle (dépistage des pathologies, des addictions et des inaptitudes liées à l'âge) ;

Dans les départements en tension en termes de besoins de médecins agréés en sécurité routière, **prolonger l'âge d'exercice des médecins agréés par dérogation individuelle** prise par le préfet au vu du dossier de l'intéressé ;

Permettre aux préfets pour les conducteurs ayant été signalés comme consommateurs réguliers de stupéfiants de les orienter vers les commissions médicales ;

Imposer par voie réglementaire au médecin agréé de transmettre son avis à la préfecture ;

Permettre au médecin agréé de consulter le fichier des permis de conduire pour mieux connaître les antécédents du patient ;

B. Principales mesures

Axe 2 : Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite

FOCUS SUR

Composer la commission médicale d'appel, le cas échéant au niveau interdépartemental, de deux généralistes et établir une liste de spécialistes volontaires pour donner un avis sur demande de la commission primaire ou de la commission d'appel

Renforcer les plateaux techniques médicalisés permettant de mieux évaluer l'aptitude médicale à la conduite des patients atteints de troubles cognitifs et neuromoteurs.

Objectif : Améliorer la sécurité des usagers atteints de pathologies incompatibles avec la conduite

Un médecin peut évaluer sans difficulté majeure l'incompatibilité à la conduite liée à un déficit visuel, à un risque de malaises (cardiaques, crise d'épilepsie, crise d'hypoglycémie, somnolence excessive...). C'est en revanche beaucoup plus compliqué pour certaines affections médicales, notamment post traumatiques, post accidents vasculaires car les symptômes à évaluer sont, en particulier, cognitifs ou neuromoteurs, ou dans certaines pathologies dont les symptômes sont, au moins temporairement, sensibles à un traitement.

Il convient alors d'avoir recours à des plateaux techniques spécialisés permettant de détecter l'impossibilité de la conduite sans risque pour autrui. Une centaine de plateaux techniques existe à ce jour, répartis dans des établissements de soins médicaux et de réadaptation (SMR). Ce nombre est insuffisant pour répondre aux demandes.

EN DÉTAIL

Le Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS) permettra de financer les nouveaux plateaux techniques dans les zones qui en sont dépourvues.

Le FMIS est consacré à la rénovation des établissements de santé et à l'amélioration de l'accueil des blessés de la route. Il est en partie alimenté par les recettes du contrôle automatisé.

B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 8 : Mettre en place un dispositif d'accompagnement des victimes dans les départements

Objectif : Garantir un accompagnement adapté des familles endeuillées à la suite du décès de leur proche sur la route, notamment dans leurs démarches médico-légales

De façon récurrente, les familles de victimes d'accidents de la route estiment ne pas être suffisamment accompagnées, alors qu'il existe des instances *ad hoc* publiques opérantes pour les accueillir. C'est la vocation des comités locaux d'aide aux victimes.

Initialement créés pour assurer le suivi de la prise en charge des victimes d'attentat, les comités locaux de suivi des victimes (CLSV) sont devenus les comités locaux d'aide aux victimes (CLAV) - étendus à d'autres catégories de victimes - dans le but de renforcer le volet territorial de la politique publique de l'aide aux victimes.

Instances de coordination chargées de décliner au plan territorial, la politique nationale de l'aide aux victimes, mais également de garantir l'efficacité et la cohérence des dispositifs d'accompagnement sur l'ensemble des départements, les CLAV réunissent tous les acteurs institutionnels et associatifs locaux concernés.

Après avoir démontré leur intérêt dans le temps post-crise (à la suite d'un attentat terroriste, d'une catastrophe naturelle, d'un accident collectif ou de sinistres), et parce qu'ils ont vocation à intégrer dans leur périmètre toute infraction pénale, ils ont pu être activés pour accompagner les victimes de violences conjugales et/ou intrafamiliales, et les victimes mineures.

LA MESURE

Dans le prolongement de la circulaire interministérielle relative à l'annonce de décès et au traitement respectueux du défunt et de ses proches du 2 décembre 2022, **mettre en place, par l'intermédiaire des CLAV, et à l'échelon départemental, un accompagnement des familles de victime d'un accident mortel de la route**, afin de garantir qu'elles soient dûment accompagnées dans le parcours judiciaire auquel elles se trouvent confrontées suite au décès violent de leur proche.

B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Pour en savoir plus :

[Circulaire interministérielle relative à l'annonce de décès et au traitement respectueux du défunt et de ses proches du 2 décembre 2022](#)

Quels sont les objectifs du CLAV :

- **Articuler** les démarches de tous les acteurs impliqués, au niveau local, au bénéfice des victimes,
- **Partager les informations** relevant du suivi de la prise en charge des familles dans le respect des prérogatives propres à chacun de ces acteurs,
- Accompagner les familles endeuillées **dans la durée** et de façon opérationnelle, en étant attentif à ce que l'ensemble de leurs besoins soit pris en compte, ce tout au long du processus judiciaire,
- Promouvoir une **égalité de traitement** entre toutes les victimes et leurs proches, où qu'elles se trouvent sur le territoire, pour pallier autant que possible les disparités locales,
- Susciter et encourager les initiatives et les **bonnes pratiques professionnelles** en matière d'aide aux victimes dans le département.

B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 9 : Contribuer à l'amélioration de la prise en charge des blessés de la route par une amélioration du maillage national des grands équipements

Objectif : Mieux prendre en charge les usagers de la route en cas d'accident

Lors du Comité interministériel de janvier 2018, il a été décidé qu'une partie de l'argent provenant des amendes générées par les infractions relevées par les radars, serait dirigée vers les établissements de soins afin d'améliorer la prise en charge des blessés de la route. Le montant fixé est de 26 millions d'euros par an depuis 2019.

LA MESURE

Poursuivre le financement des projets d'investissements dans les établissements de santé pour améliorer la prise en charge des blessés de la route.

Mieux équiper les services d'urgence, d'addictologie, de rééducation et de réadaptation, notamment grâce à des équipements innovants.

Pour en savoir plus :

Le site du FMIS : <https://politiques-sociales.caissedesdepots.fr/FMIS/>



BLESSÉS SUR LA ROUTE CHIFFRES CLÉS 2022

237 000
personnes blessées*
sur les routes de France
métropolitaine



dont
16 000
gravement



*D'après la méthode d'estimation
ONISR-Université Gustave Eiffel
(Registre du Rhône)



FOCUS SUR LES USAGERS VULNÉRABLES

En 2022

66% des blessés graves
sont des
USAGERS VULNÉRABLES

piétons usagers d'EDPm
cyclistes 2 roues
motorisés



ÉVOLUTION DES BLESSÉS GRAVES | PAR RAPPORT À 2019

+1,8%
de blessés
graves

+4%
55-64 ans



+5%
14-17 ans



Source : ONISR, 2022

B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 10 : Créer une qualification d'homicide routier

Objectif : Renforcer la valeur symbolique de l'infraction d'homicide dit involontaire commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur et permettre une meilleure acceptation sociale d'une telle qualification

Le code pénal distingue l'homicide volontaire de l'homicide involontaire, selon que l'auteur des faits a eu l'intention ou non d'attenter à la vie de la personne décédée.

Lorsque l'homicide involontaire est commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur, il est réprimé d'une peine de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende (article 221-6-1 du code pénal), à la différence de l'homicide involontaire simple qui est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende (article 221-6 du code pénal).

En dépit de l'existence d'une infraction spéciale, les victimes ou les familles de victime sont heurtées que soit retenue la qualification « d'involontaire » pour des faits d'une gravité certaine, notamment lorsque l'auteur était sous l'empire d'un état alcoolique et/ou sous l'emprise de stupéfiants.

Si l'auteur des faits n'a en effet pas eu l'intention d'attenter à la vie de la personne décédée, c'est bien volontairement qu'il a pris la route après consommation de substances dont il savait qu'elles sont incompatibles avec la conduite, ou encore volontairement qu'il a commis une infraction (feu rouge grillé, vitesse excessive, etc.).

LA MESURE

Modifier l'article 221-6-1 du code pénal afin que les faits d'homicide involontaire commis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur puissent être qualifiés d'« homicide routier », que les faits soient aggravés ou non (avec ou sans circonstance d'alcool, de stupéfiants...). L'ajout d'un tel qualificatif à haute valeur symbolique permet de nommer plus précisément l'infraction au sein de l'article d'incrimination, sans pour autant atténuer l'effet juridique.

Il est également proposé que les blessures involontaires par conducteur prévues aux articles 222-19-1 et 222-20-1 soient renommées « blessures routières ».

Pour en savoir plus :

[Lien vers l'article 221-6-1 du code pénal](#)

[Lien vers l'article 222-19-1 du code pénal](#)

[Lien vers l'article 222-20-1 du code pénal](#)

B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 11 : Informer les usagers et les élus sur les nouvelles mobilités

Objectif : Faire baisser l'accidentalité corporelle et mortelle des utilisateurs de ces nouvelles mobilités et réduire les tensions entre usagers

L'essor très rapide des mobilités telles que le vélo ou la trottinette électrique, et la connaissance parfois insuffisante des règles de circulation de ces engins et des aménagements de voirie adaptés s'accompagnent d'une augmentation de l'accidentalité corporelle et mortelle de ces modes de déplacement.

LA MESURE

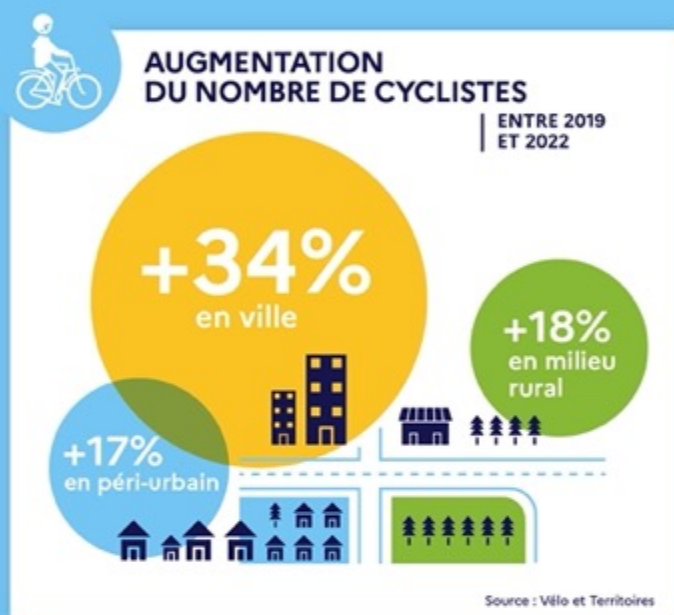
Conduire des campagnes de communication pour mieux faire connaître aux usagers de ces nouvelles mobilités les règles et conseils pour sécuriser leurs déplacements et garantir un meilleur partage de la route.

Communiquer et informer usagers comme distributeurs sur la définition des différents engins et les règles d'homologation et de circulation qui y sont associées.

Partager des éléments d'information aux élus, dirigeants d'autorités organisatrices des mobilités, aménageurs, communes et départements, afin qu'ils soient informés, connaissent les bonnes pratiques d'aménagement de voirie et se fassent le relais de cette sensibilisation sur les mobilités douces.

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES MOBILITÉS

ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE



3,1M
de Français détiennent
une trottinette

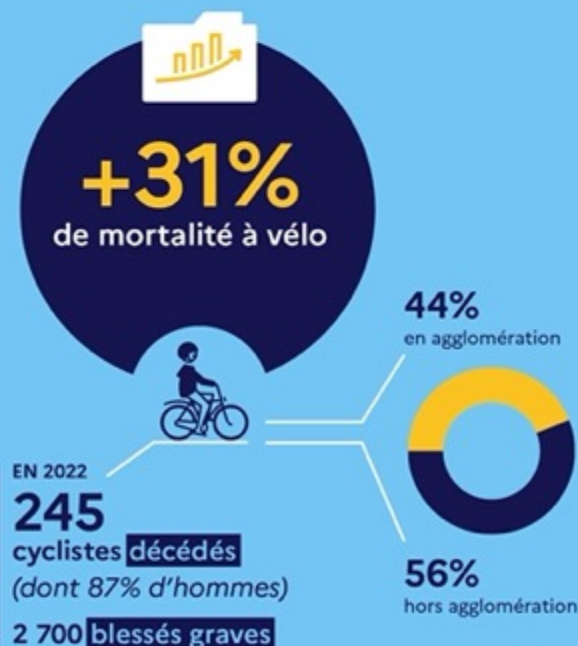


100 000
trajets réalisés chaque jour
avec une trottinette
en libre-service en 2022

759 000
trottinettes électriques vendues
en France en 2022

Source : Plan national pour mieux réguler les trottinettes électriques (2023)

HAUSSE DE L'ACCIDENTALITÉ | ENTRE 2019 ET 2022



X3.5

nombre de tués
en engin de déplacement
personnel motorisé (EDPm)

EN 2022
35
utilisateurs d'EDPm **décédés**
(dont 80% d'hommes)

71%
en agglomération

29%
hors agglomération

600 **blessés graves**

Sources : ONISR Bilan définitif de l'accidentalité 2022,
Plan national pour mieux réguler les trottinettes électriques (2023)



B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 12 : Expérimenter le-tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)

Objectif : Diminuer l'exposition aux risques des cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) dans les configurations les plus accidentogènes

Dans un carrefour à feux, tourner à gauche pour un cycliste représente un risque de choc frontal avec les véhicules venant d'en face. Il se retrouve à devoir attendre au milieu du carrefour, entre les véhicules venant d'en face et les véhicules venant dans son dos.

LA MESURE

Expérimenter avec des collectivités locales volontaires la méthode du tourne-à-gauche indirect pratiquée au Danemark. Cette méthode permet aux cyclistes et usagers d'EDPM d'emprunter des carrefours à feux très fréquentés en prenant moins de risque.

Communiquer sur la méthode du tourne-à-gauche indirect.

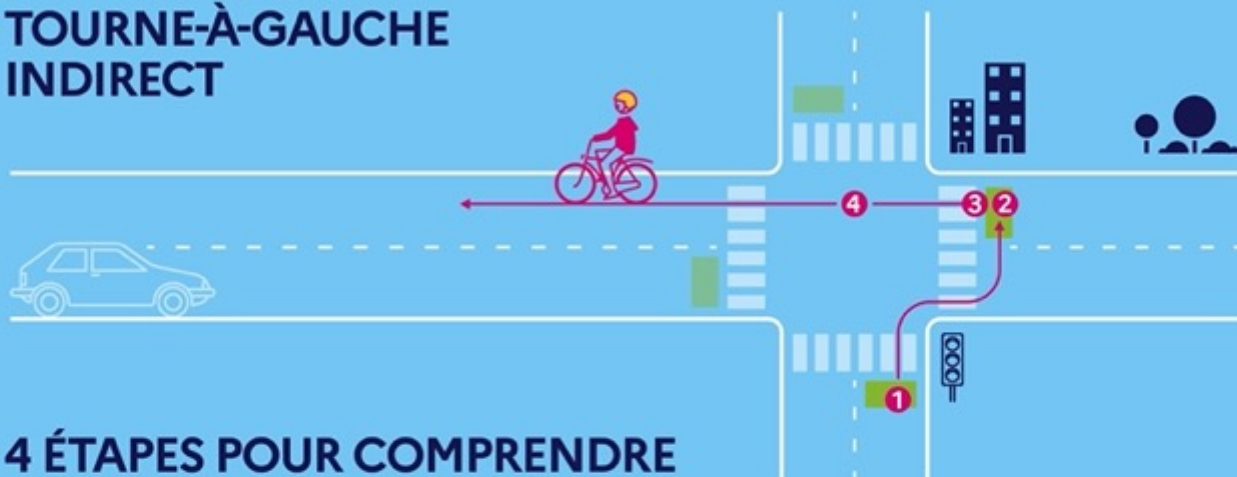


LE TOURNE-À-GAUCHE INDIRECT POUR LES CYCLISTES ET CONDUCTEURS D'EDPM*



*Engin de déplacement personnel motorisé

TOURNE-À-GAUCHE INDIRECT



4 ÉTAPES POUR COMPRENDRE

1

FEU ROUGE
Le cycliste ou l'utilisateur d'EDPm
stationne à droite dans le sas cycliste



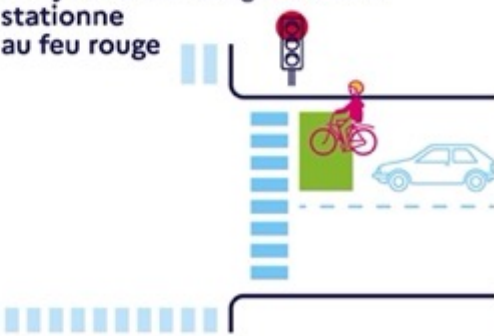
2

FEU VERT
Le cycliste ou l'utilisateur d'EDPm
se déplace pour stationner
dans le sas cycliste
de la rue de droite



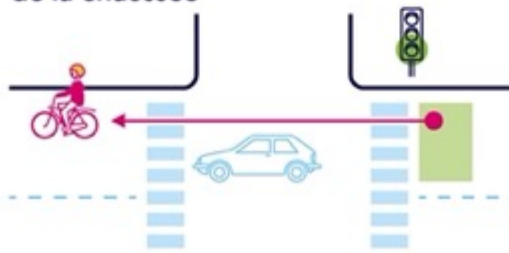
3

FEU ROUGE
Le cycliste ou l'utilisateur d'EDPm
stationne
au feu rouge



4

FEU VERT
Le cycliste ou l'utilisateur d'EDPm
démarré en même temps que les autres
véhicules en restant du côté droit
de la chaussée



B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 13 : Organiser une concertation autour des règles de circulation des vélos-cargos

Objectif : Mieux protéger les usagers de ces nouveaux vélos, et tout particulièrement leurs jeunes passagers

Dans un contexte de développement de l'utilisation du vélo, de nouveaux cas d'usage font leur apparition. C'est le cas des vélos-cargos, destinés notamment au transport des enfants. Leurs dimensions, et le nombre de personnes transportées, sont non réglementés à ce jour.

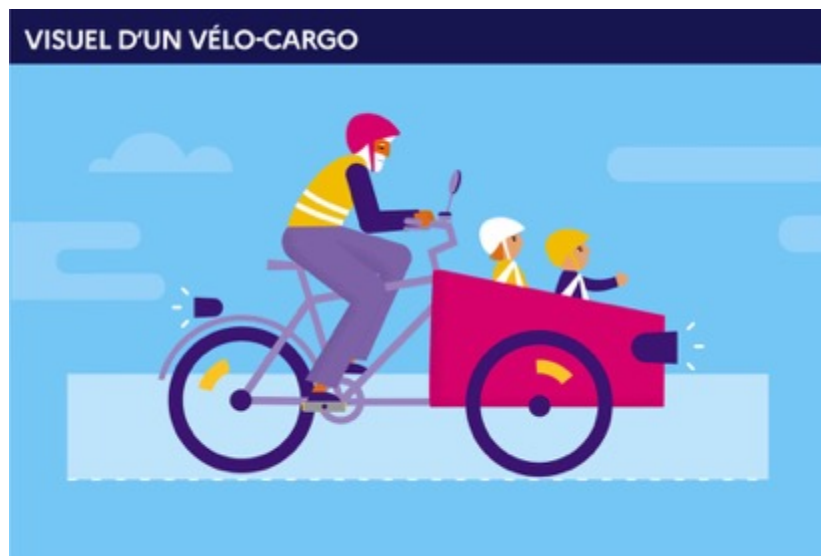
LA MESURE

Engager une concertation avec les acteurs du vélo-cargo et des représentants des usagers et de collectivités locales dans le but d'élaborer un cadre adapté à la circulation de ces engins et à la protection de leurs usagers.

Introduire des règles spécifiques de circulation et de stationnement au code de la route en fonction des résultats de cette concertation

Pour en savoir plus :

Découvrir le dépliant « [Ciruler à vélo en toute sécurité](#) »



B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 14 : Rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues sans trottoir

Objectif : Améliorer la sécurité des piétons dans les rues sans trottoir ou ne répondant pas aux exigences réglementaires

En agglomération, la vitesse des véhicules motorisés est un des facteurs principaux intervenant dans les scénarios d'accident graves et mortels impliquant un piéton².

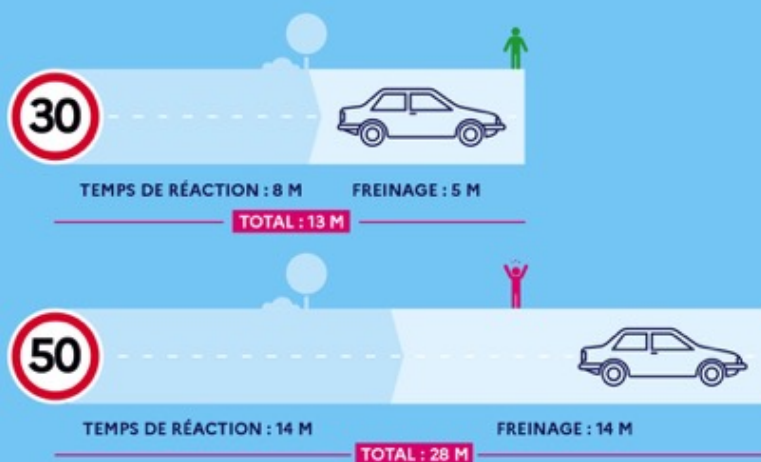
De manière régulière, les usagers devant emprunter le trottoir pour leur circulation (piétons, personnes en situation de handicap) se retrouvent contraints à circuler sur la chaussée en raison de l'absence de trottoir ou la présence d'un trottoir ne répondant pas aux exigences réglementaires.

Cette situation contribue à l'augmentation du risque pour ces usagers – notamment avec la baisse de l'éclairage public le soir et la nuit. Or, il a été montré que l'abaissement de 50 à 30 km/h réduit fortement le risque de décès des piétons³. La vitesse intervient en effet à plusieurs titres : gravité du choc et impact sur l'usager vulnérable, et augmentation de la distance de freinage ainsi que de la distance parcourue lors du temps de réaction (la moitié des usagers motorisés heurtant un piéton n'ont pas eu le temps d'entamer un freinage avant l'impact). Le passage à une vitesse maximale autorisée inférieure ou égale à 30 km/h permet donc d'améliorer la sécurité des piétons et personnes en situation de handicap amenés à circuler sur la chaussée.

LA MESURE

Rendre obligatoire une vitesse maximale autorisée de 30km/h dans les rues ne disposant pas de trottoirs ou disposant de trottoirs ne répondant pas aux exigences réglementaires.

DISTANCES DE FREINAGE SELON LIMITATION DE VITESSE



2 Enquête FLAM 2015

3 Enquête VOIESUR, 2013

B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 15 : Étudier la faisabilité d'un dispositif de contrôle des règles du « corridor de sécurité » pour mieux protéger les intervenants de la route

Objectif : Améliorer la sécurité des intervenants en bord de route

Les accidents corporels subis par les intervenants sur les routes (agents des gestionnaires routiers, dépanneurs, forces de sécurité intérieure ou de sécurité civile), les heurts de véhicules d'intervention ou d'exploitation, et les intrusions de véhicules sur les zones de chantier ainsi que sur les interventions d'urgence sont en forte augmentation.

Les intervenants de la route ou leurs véhicules sont régulièrement heurtés alors qu'ils se trouvent dans un balisage signalant leur présence. Le code de la route impose pourtant, dans ce cas, aux usagers de ralentir et de s'écarter au maximum si possible en changeant de voie (règle dite du « corridor de sécurité »).

Malgré les campagnes de communication menées par le ministère de l'Intérieur, le ministère des Transports et les sociétés d'autoroute, cette règle, intégrée dans le code de la route en septembre 2018, est peu respectée par les usagers. Le contrôle de son respect est un enjeu majeur pour enrayer l'évolution alarmante de l'insécurité routière sur les zones d'intervention.

Une vitesse excessive ou inadaptée à l'endroit des chantiers ne laisse pas au conducteur le temps de réagir lorsqu'il arrive sur la zone de chantier et de réduction de voie, notamment lorsque le facteur vitesse se cumule avec un facteur « distracteurs » ou avec de l'hypovigilance.

Lorsqu'ils sont mis en place, les radars chantiers sont efficaces (verbalisations nombreuses en début de chantier puis baisse de la vitesse observée), mais les conditions de leur déploiement ne sont pas compatibles avec la durée courte des chantiers ou interventions sur accident ou incident.

LA MESURE

Étudier la faisabilité juridique, technique et organisationnelle d'un nouveau dispositif permettant, à terme, de détecter et sanctionner le non-respect du corridor de sécurité afin de faire évoluer le comportement des usagers en termes de vitesse et de trajectoire sur les zones d'intervention ou de chantiers.

B. Principales mesures

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Ce dispositif devra également :

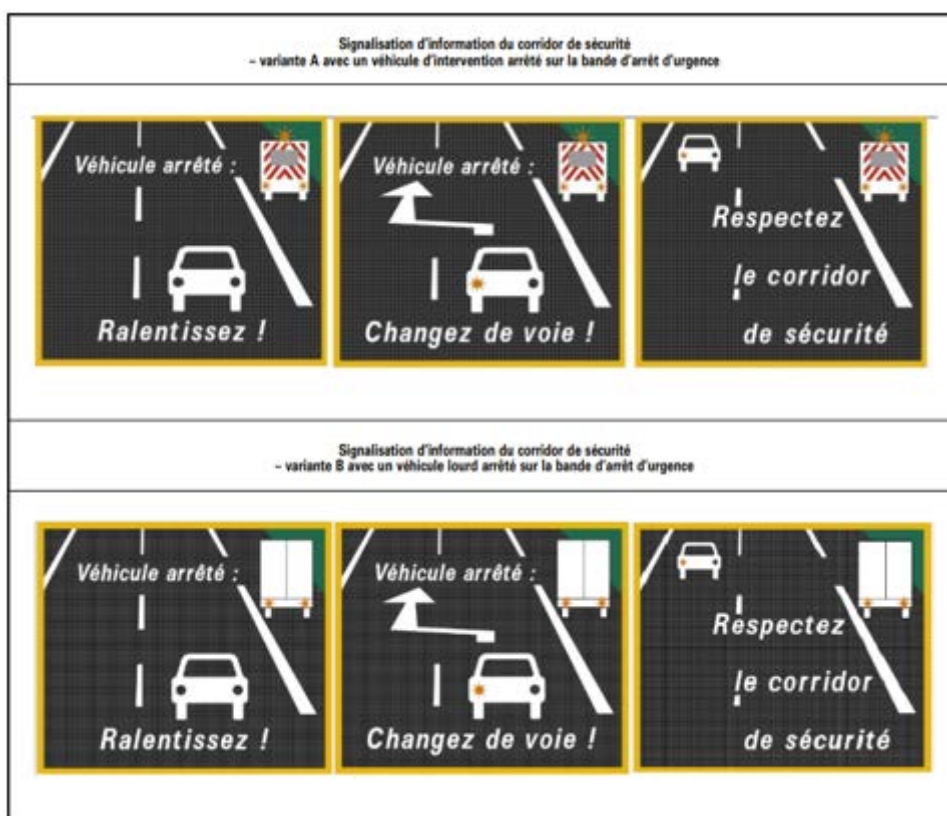
- alerter les agents présents sur l'intervention de l'arrivée trop rapide d'un véhicule,
- émettre un signal de dissuasion, visuel (flash) ou sonore, en direction des véhicules concernés.

Il sera léger et portable afin de devenir un outil adapté aux interventions sur accidents ou incidents par nature imprévisibles.

Pour en savoir plus :

À l'approche de personnels intervenant sur le bord d'une route, voie rapide ou autoroute, les conducteurs doivent obligatoirement changer de voie de façon à laisser une voie libre entre les intervenants et leurs véhicules ou, s'il n'y en a pas, se décaler le plus possible à gauche de leur voie et ralentir de façon significative.

[Panneaux signalant le corridor de sécurité en cours d'expérimentation \(Arrêté du 5 avril 2022 relatif à l'expérimentation d'une signalisation routière d'information relative à la règle du corridor de sécurité\)](#) :



B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 16 : Implanter des dispositifs d'alerte sonore sur les routes hors agglomération

Objectif : Faire diminuer l'accidentalité du réseau routier bidirectionnel, là où se produit le plus grand nombre d'accidents mortels

Les routes hors agglomérations et hors autoroutes représentaient, en 2022, 59,2 % de la mortalité routière (1 934 personnes tuées). Dans près de 50 % des accidents mortels, le véhicule a heurté un obstacle bordant la chaussée et dans 24% de ces accidents, un véhicule venant en sens inverse (choc frontal).

Les facteurs humains (en tête desquels figurent la vitesse excessive et l'alcool) sont présents dans 90 % de ces accidents.

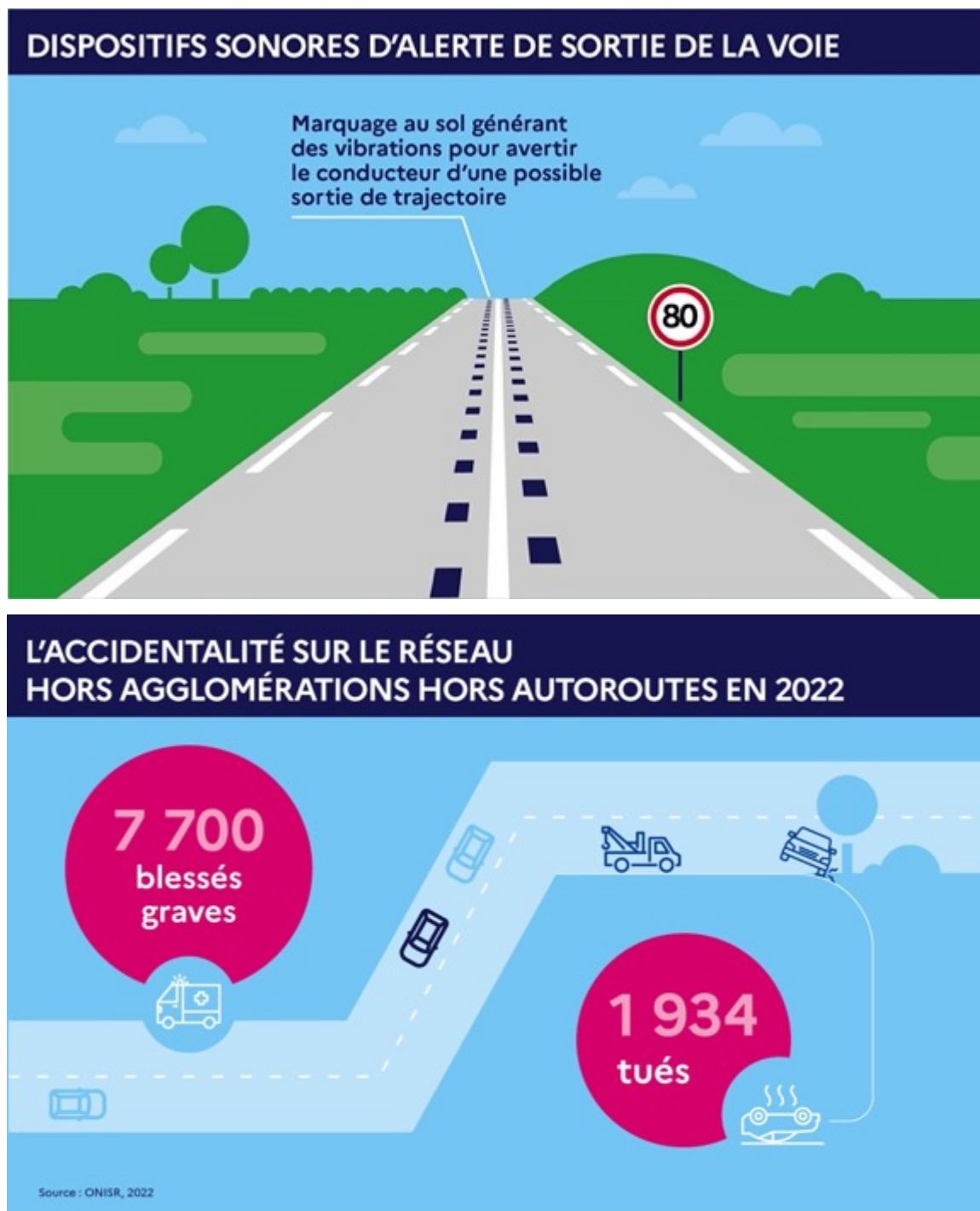
LA MESURE

Inciter les collectivités gestionnaires du réseau routier à équiper les routes hors agglomération à chaussée bidirectionnelle qui supportent un niveau important de trafic routier et/ou trafic poids-lourd, de dispositifs d'alerte sonore (sauf exceptions liées au risque de gêne sonore des riverains). Ces dispositifs d'alerte sonore mis en place par les gestionnaires de voirie permettent de prévenir le conducteur lorsque le véhicule est en train de sortir de sa trajectoire « normale » de conduite. Les gestionnaires choisiront l'implantation des dispositifs en fonction de l'accidentalité constatée sur leur réseau.

B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Pour en savoir plus :



B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 17 : Préciser le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée

Objectif : Permettre une cohabitation plus facile et des risques moindres entre les cyclistes et les véhicules motorisés sur ces aménagements

Le concept de chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) permet un aménagement cyclable à moindre frais, en donnant une place prioritaire aux cycles sur une chaussée bidirectionnelle. Cet aménagement repose sur une voie centrale sur laquelle circulent des véhicules motorisés dans les deux sens, et des accotements avec bitume où circulent les vélos. Lorsque deux véhicules motorisés se font face, ils sont alors amenés à se déporter sur ces accotements. Cette situation est particulièrement sensible en termes de partage de la voirie entre usagers.

LA MESURE

Préciser le contexte d'emploi de cet aménagement afin d'y rendre la circulation compatible avec les manœuvres à réaliser.

Préciser les conditions d'implantation de ces CVCB afin qu'elles soient réservées à des routes adaptées.



COMPRENDRE LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE

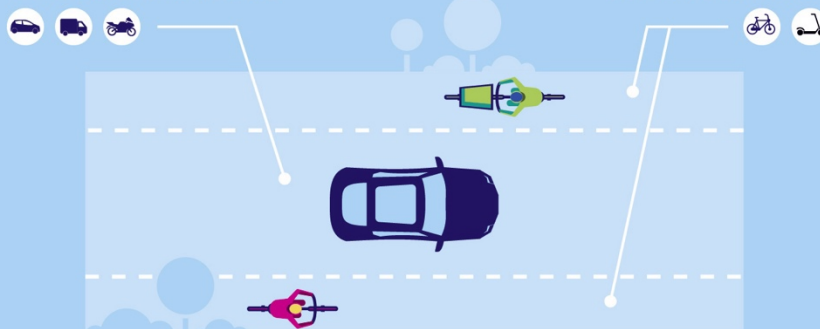


C'EST QUOI ?

Une chaussée à voie centrale banalisée permet d'aménager un espace pour les cyclistes, sur des routes trop étroites pour accueillir des aménagements cyclables classiques. Ces aménagements permettent de sécuriser la pratique du vélo.

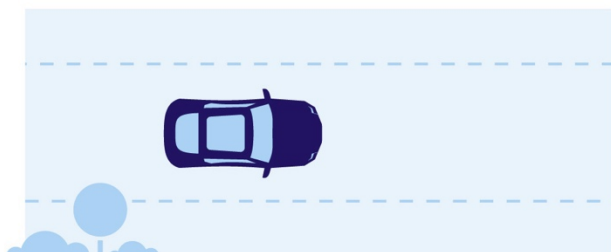
Une voie centrale pour la circulation à double sens des véhicules motorisés

Deux bandes cyclables latérales pour la circulation des vélos et EDPm



3 CAS DE FIGURE POUR LES AUTOMOBILISTES

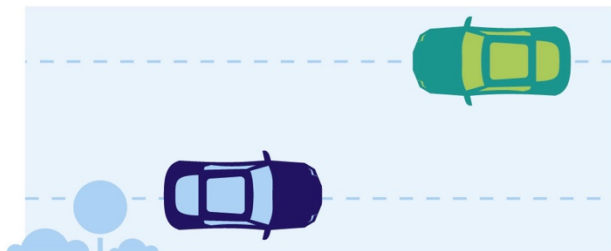
1



ROUTE DÉGAGÉE

Le véhicule circule au milieu de la chaussée.

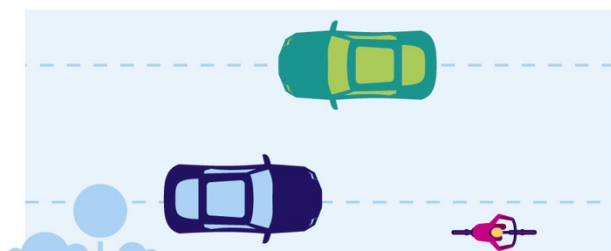
2



DEUX VÉHICULES SE CROISENT

Ils se rabattent sur leur droite, roulant en partie sur les bandes cyclables.

3



DEUX VÉHICULES SE CROISENT ET IL Y A UN CYCLISTE SUR LA BANDE CYCLABLE

Les véhicules se rabattent sur leur droite, roulant en partie sur les bandes cyclables.

Le véhicule qui suit le cycliste ralentit et reste derrière lui sans le gêner.

B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 18 : Créer une réserve opérationnelle de sécurité routière

Objectif : Augmenter les moyens humains nécessaires au déploiement sur le terrain d'actions de sécurité routière adaptées

Les services de l'État et des collectivités locales bénéficient de l'appui de citoyens volontaires qui s'engagent à titre individuel et bénévole. Cet engagement permet le déploiement sur le terrain d'actions de sécurité routière adaptées, que ces dernières soient portées par des associations ou qu'elles soient coordonnées et organisées par les services de sécurité routière préfectoraux. Le titre d'intervenant départemental de sécurité routière (IDSR) assure à ces bénévoles un statut de collaborateur occasionnel du service public. Ils sont aujourd'hui 3 000, mais le recrutement de nouveaux bénévoles s'avère compliqué et leur nombre tend à diminuer.

Par ailleurs, les missions assurées localement par les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) souffrent d'un déficit d'expertise qui pourrait utilement être compensé par des réservistes.

LA MESURE

Créer une réserve opérationnelle de sécurité routière, ouverte aux citoyens désireux de s'engager dans la prévention du risque routier, à l'instar des autres réserves citoyennes existantes (Gendarmerie nationale, Police nationale, Sécurité civile). Elle permettra de donner un cadre à cet engagement, de créer pour les réservistes un sentiment d'appartenance à une communauté structurée et de leur accorder une gratification financière.

B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 19 : Partager des connaissances avec les élus sur l'accidentalité des réseaux

Objectif : Permettre aux gestionnaires de voirie de prendre les meilleures décisions en matière d'investissements routiers, en leur fournissant une connaissance plus fine des caractéristiques de l'accidentalité sur leur réseau

Les autorités disposant du pouvoir de police et les gestionnaires de voirie jouent un rôle important dans la lutte contre l'insécurité routière. Les choix qu'opèrent les élus quant aux moyens et projets qu'ils portent peuvent impacter avec plus ou moins d'ampleur l'accidentalité routière

LA MESURE

Rendre obligatoire la communication aux collectivités du bilan de l'accidentalité sur le réseau routier relevant de leur compétence.

Pour en savoir plus :

Le rapport du Forum International des Transports (OCDE) de 2009 : [Zéro tué sur la route - Un système sûr, des objectifs ambitieux](#)

Focus thématique du comité des experts : [Infrastructures urbaines et interurbaines management et actions pour la sécurité des toutes et des rues](#)

B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 20 : Renforcer le soutien aux associations pour les mobiliser au plus près des territoires

Objectif : Augmenter les actions de prévention et de sensibilisation ciblées, au plus près des besoins des usagers dans les territoires, y compris ultramarins

Les associations sont des acteurs majeurs dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière dans son volet pédagogique et préventif, tant au niveau national que localement dans le cadre des plans départementaux de sécurité routière (PDASR). Environ 40 % des crédits délégués aux préfets au titre des PDASR soutiennent les associations, ce qui permet de renforcer la dimension partenariale locale de la politique de sécurité routière.

LA MESURE

Créer un appel à projet national (AAP) ouvert accompagné d'un renforcement du soutien financier aux associations.

Proposer aux associations des formations à l'ingénierie de projet, pour renforcer leur efficacité opérationnelle.

Pour en savoir plus :

A combien s'élèvent les subventions de l'État aux associations de sécurité routière ?

Budget	2021	2022	2023
PDASR	3,2 M€	3,2 M€	3,3 M€
Partenariats nationaux	420 000€	420 000€	550 000€

B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 21 : Associer les branches professionnelles, les entreprises et les employeurs publics au risque routier professionnel

Objectif : Réduire l'accidentalité et la mortalité routières lors des trajets professionnels ou des trajets domicile-travail

En France, le risque routier demeure la première cause de mortalité au travail : en 2022, on dénombre 485 personnes tuées dans un accident de la route lié au travail, dont 345 lors d'un accident de trajet domicile-travail et 140 lors d'un accident de mission.

Afin de mieux comprendre l'origine de ces accidents, le ministère du Travail avait lancé dans le cadre du troisième plan santé travail (PST3) 2016-2020, des travaux d'analyse des statistiques de la sinistralité.

Cette démarche a permis de confirmer l'intérêt de construire, avec les organisations professionnelles des branches les plus concernées par le risque routier professionnel, une stratégie de développement d'actions et d'outils de prévention concrets pour les entreprises et les métiers les plus touchés. C'est ainsi que le PST4 2021-2025 prévoit l'implication des branches professionnelles dans la mise en place d'une offre de services pour concevoir des actions de sensibilisation et de formation des chefs d'entreprise à l'évaluation du risque routier et à sa prise en compte dans le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP), adaptées aux secteurs d'activité et tenant compte de l'organisation du travail.

Par ailleurs, le Conseil national de la sécurité routière du 28 novembre 2022, dans sa recommandation n° 3, confirme l'intérêt de la mobilisation de branches professionnelles identifiées comme prioritaires.

LA MESURE

Mettre en place des conventions de partenariats pour la prévention du risque routier professionnel avec les fédérations professionnelles.

Poursuivre les actions de sensibilisation locales dans le cadre des « Clubs entreprises et sécurité routière ».

Poursuivre la promotion de la signature de la « Charte des 7 engagements + pour une route plus sûre » par les employeurs privés et publics.

B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Pour en savoir plus :

Les 7 engagements +, pour une route plus sûre :

Le 11 octobre 2016, 21 grands chefs d'entreprise se sont publiquement engagés en faveur de la sécurité routière en signant 7 engagements forts pour la sécurité des déplacements professionnels de leurs collaborateurs.

Aujourd'hui, près de 2 800 employeurs privés et publics les ont rejoints pour améliorer la sécurité sur la route de plus de 4,5 millions de collaborateurs.

Pour accompagner l'essor des mobilités douces, la Sécurité routière fait évoluer le 7^e engagement de cette charte afin d'encourager les employeurs à promouvoir les équipements de sécurité, pour tous les salariés à deux-roues, cyclistes et trottinettistes inclus.

[L'appel national des employeurs en faveur de la sécurité routière](#)

[Le risque routier professionnel](#)

Découvrir le [4e Plan Santé au travail](#)

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

Mesure 22 : Renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants et prévenir sa récurrence

Objectif : Lutter plus efficacement contre la conduite après usage de stupéfiants et prévenir sa récurrence.

La conduite après usage de stupéfiant ou en état alcoolique constitue encore un facteur majeur d'accidentalité sur les routes françaises, notamment chez les jeunes conducteurs.

En particulier, la conduite après usage de stupéfiants, couplé à une consommation d'alcool, induit une forte augmentation des risques d'accident. Les forces de l'ordre ont considérablement accru l'effort de contrôle en bord de route. En matière de stupéfiants, en 2022, 776 829 dépistages ont été opérés contre 651 256 en 2021 (+19%).

Lorsque les forces de l'ordre constatent l'infraction de conduite après usage de stupéfiant ou en état alcoolique, le préfet peut suspendre le permis de conduire du conducteur et autoriser l'immobilisation et la mise en fourrière de son véhicule, qui peut être confisqué par le tribunal.

Une condamnation pour l'un ou l'autre de ces délits ou pour la conduite après usage de stupéfiant aggravé par la conduite sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré égale ou supérieure aux taux fixés par les dispositions législatives ou réglementaires entraîne la perte de 6 points sur le permis de conduire.

LA MESURE

Systématiser la suspension administrative du permis de conduire suite à la constatation de l'infraction de conduite après usage de stupéfiants.

Lorsque la conduite après usage de stupéfiants est constatée, à l'occasion d'un contrôle ou d'un accident grave ou mortel, elle donnera lieu à une suspension administrative automatique du permis, sans préjudice de la décision judiciaire à intervenir. En application des dispositions de l'article L. 224-2 du code de la route qui seront modifiées, la décision de suspendre le permis de conduire ne sera plus soumise au pouvoir d'appréciation du préfet qui ne pourra moduler que sa durée. Dans les mêmes conditions, le préfet aura obligation de procéder à la suspension du permis de conduire pour le délit de conduite en état alcoolique.

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

En cas d'usage de stupéfiants aggravé par un état alcoolique, systématiser l'immobilisation et la mise en fourrière du véhicule et rendre sa confiscation obligatoire.

Aggraver la perte de points en la portant à 8 en cas de condamnation pour conduite après usage de stupéfiants aggravée par un état alcoolique.

La condamnation pour le délit de conduite après usage de stupéfiant aggravé par un état alcoolique entraînera ainsi la perte du nombre de points maximal autorisé soit les deux tiers du nombre maximal de points sur le permis de conduire (8 points sur 12).

Étudier la mise en place un stage obligatoire de prévention sur les risques encourus par la consommation de drogue, pour les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants, à leurs frais.



GOVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

STUPÉFIANTS ET CONDUITE ÉTAT DES LIEUX EN 2022



1 sur 5

Dans 1 accident
mortel sur 5,
un conducteur
est positif
aux stupéfiants

672

tués dans un accident
de la route impliquant
un conducteur
sous stupéfiants

59%

la nuit



43%

le week-end



Les conducteurs contrôlés
dans les accidents mortels
sont à :

POSITIFS AUX STUPÉFIANTS

65%

des automobilistes



91%

des hommes

58%

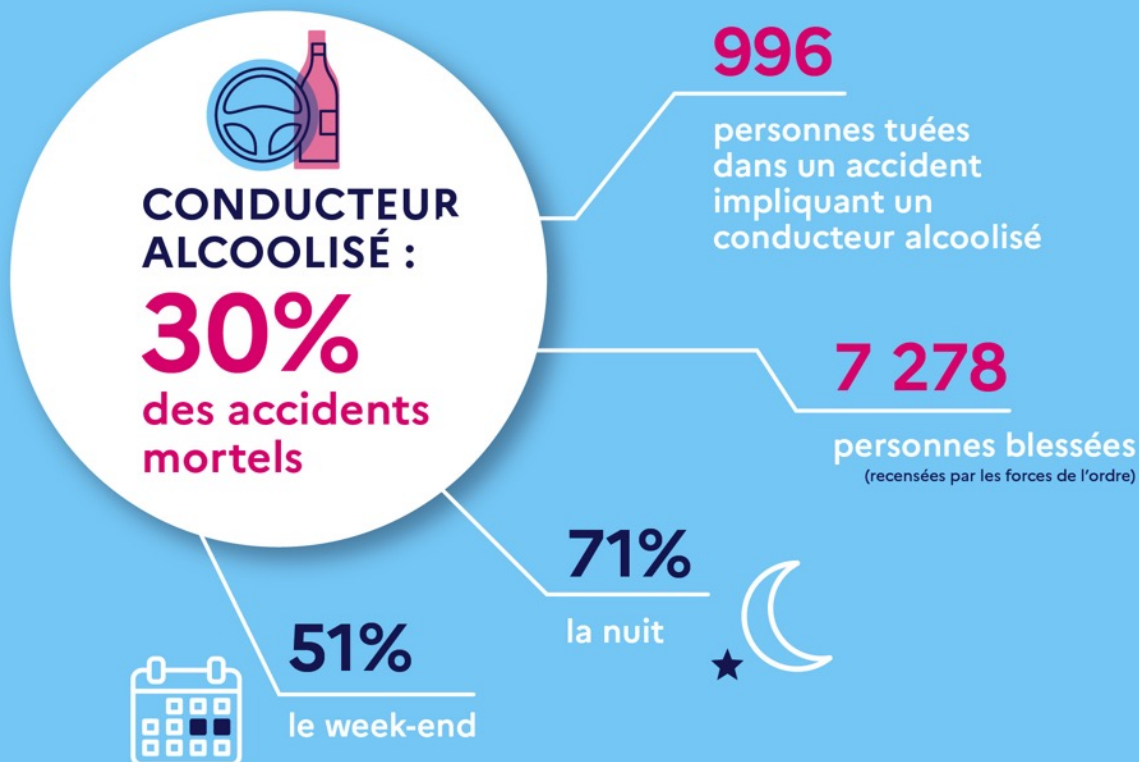
âgés de 18 à 24 ans



Source : ONISR, 2022



ALCOOL AU VOLANT ÉTAT DES LIEUX EN 2022



Le risque d'être responsable d'un accident mortel

EST MULTIPLIÉ PAR 18

chez les **CONDUCTEURS ALCOOLISÉS**



DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS
impliqués dans un accident mortel

SONT DES HOMMES



B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

Mesure 23 : Renforcer le régime juridique applicable au dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral » et améliorer l'articulation entre les mesures administratives et judiciaires restrictives du droit de conduire

Objectif : Limiter le nombre de conducteurs qui prend la route avec une alcoolémie excessive

Annoncée par le CISR du 9 janvier 2018 afin de compléter le dispositif existant⁴, une décision préfectorale d'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un éthylotest antidémarrage (EAD) peut intervenir suite à la constatation par les forces de l'ordre d'une infraction de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

Cette mesure, véritable alternative à la suspension du permis de conduire qui était auparavant la seule option dont disposait le préfet, avait pour objectif de permettre, notamment, à des conducteurs de conserver leur activité professionnelle, tout en garantissant la sécurité des autres usagers de la route.

Véritable outil de lutte contre la récidive mais aussi dispositif responsabilisant permettant d'aborder de façon durable la conduite sans alcool, le régime juridique applicable à l'EAD préfectoral n'apparaît pas assez dissuasif et s'articule difficilement avec les mesures judiciaires.

LA MESURE

Sanctionner plus lourdement les personnes qui conduisent une voiture non équipée d'un EAD, alors qu'elles font l'objet d'une décision préfectorale limitant le droit de conduire à ces seuls véhicules.

Mieux articuler les décisions administratives et judiciaires en matière d'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un EAD.

⁴ Interdiction judiciaire de conduire un véhicule non équipé d'un EAD

L'ÉTHYLOTEST ANTIDÉMARRAGE (EAD), COMMENT ÇA MARCHE ?

▶ AVANT LE DÉMARRAGE DU MOTEUR

Un 1^{er} souffle est demandé



▶ 5 À 30 MINUTES APRÈS LE DÉMARRAGE

Un signal est envoyé afin qu'un 2nd souffle soit réalisé

Le conducteur dispose d'un délai de 20 minutes pour effectuer un nouveau souffle. Il doit souffler (véhicule et moteur arrêtés) sinon l'EAD émet un nouveau signal.



*Le 2nd souffle permet notamment de contrôler à nouveau que le taux d'alcool est toujours inférieur à la limite fixée et, donc, que le conducteur n'était pas en phase d'alcoolémie ascendante ou qu'une personne n'avait pas soufflé à sa place avant de le laisser prendre la route seul.

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

Mesure 24 : Délictualiser la contravention de grand excès de vitesse

Objectif : Diminuer le nombre des plus grands excès de vitesse

La vitesse excessive reste le premier facteur d'accidentalité sur les routes françaises. La vitesse influe sur la genèse de l'accident, sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur le temps d'arrêt d'un véhicule ou encore sur la gravité des blessures. Plus la vitesse augmente, moins les véhicules – en dépit des progrès techniques – résistent aux chocs.

Jusqu'à présent, l'excès de vitesse le plus grave, de plus de 50 km/h au-dessus de la VMA (vitesse maximale autorisée), est sanctionné par une contravention de 5^e classe et ne constitue un délit que lorsqu'il est commis en état de récidive, ce qui n'apparaît plus adapté à la recrudescence des comportements infractionnels constatés, et à leur gravité.

	2019	2020	2021	2022
Excès de vitesse d'au moins 50km/h au-dessus de la VMA par conducteur de véhicule à moteur	39 690	64 448	64 426	70 845

(Source : Bilan des infractions et du permis de conduire, ONISR, 2022)

LA MESURE

Faire de l'excès de vitesse au moins égal à 50 km/h un délit sans condition préalable de récidive, puni de 2 mois d'emprisonnement, 3 750 euros d'amende et d'un retrait de 6 points sur le permis de conduire.

Rendre ce délit éligible à la procédure de l'amende forfaitaire pour permettre une réponse pénale immédiate

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

Mesure 25 : Assouplir les sanctions administratives des petits excès de vitesse

Objectif : Adopter une approche équilibrée et socialement mieux acceptée dans la prévention des infractions routières en introduisant une indulgence administrative à l'égard des petits excès de vitesse relevant davantage du manque d'attention que de la volonté délibérée de s'affranchir de la règle

LA MESURE

Modification de l'article R. 413-14 du code de la route pour exempter de la perte d'un point sur le permis de conduire les petits excès de vitesse inférieurs à 5km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée (VMA). Cette mesure s'appliquera aussi bien en agglomération qu'en dehors d'une agglomération.

Elle entrera en vigueur à compter du 1er janvier 2024 pour permettre la modification de la chaîne de traitement automatisé des infractions.

Dès l'entrée en vigueur de cette mesure, un suivi sera mis en place pour évaluer l'évolution des vitesses pratiquées par les usagers concernés et les effets éventuels sur l'accidentalité.

Il ne s'agit pas de dépenaliser ces infractions, qui demeureront sanctionnées par une amende. La contravention liée à l'excès de vitesse sera donc maintenue.

Pour en savoir plus :

[Lien vers l'article R. 413-14 du code de la route](#)

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

Mesure 26 : Créer un délit de désignation frauduleuse du conducteur du véhicule ayant commis l'infraction

Objectif: Empêcher tout détournement du système du permis à points, dispositif particulièrement efficace pour inciter au respect des dispositions du code de la route

Lorsque le propriétaire de la carte grise d'un véhicule reçoit un avis de contravention pour une infraction relevée par un radar, il peut contester être le conducteur effectif du véhicule au moment des faits, en désignant un autre conducteur à qui il aurait prêté son véhicule ce jour-là. Ce dispositif est destiné à permettre d'imputer l'infraction à son véritable auteur.

Entre 4 et 5 millions de désignations sont réalisées chaque année suite à l'envoi d'avis de contravention, sur un total d'environ 17 millions d'infractions relevées par un radar. Parmi elles, certaines sont frauduleuses : la personne qui est désignée n'est en fait pas l'auteur de l'infraction mais une personne qui a donné ou vendu un ou des points de son permis, afin que le véritable fautif n'en perde pas.

S'il existe bien un délit pour l'achat ou la vente de points ([Article L223-9 du code de la route](#))*, ce n'est pas le cas pour le don de points.

Or, on observe un nombre croissant de fraudes, consistant à fournir des renseignements manifestement inexacts quant au conducteur concerné par une infraction.

LA MESURE

Créer un délit de désignation frauduleuse pour les propriétaires fournissant de fausses informations sur l'identité du conducteur au moment de l'infraction.

Cette mesure permet également d'allonger le délai de prescription de l'infraction de désignation frauduleuse. Cela facilitera l'engagement de poursuites plus nombreuses à l'encontre des désignants suspectés d'agir frauduleusement.

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

* Liste des infractions :

1-	28714	V3	Délit	Proposition de rémunération à une personne pour qu'elle accepte d'être désignée comme conducteur du véhicule par l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point du permis de conduire
2-	28715	V3	Délit	Rémunération, par l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point du permis de conduire, d'une personne acceptant d'être désignée comme conducteur du véhicule
3-	28716	V3	Délit	Proposition, contre rémunération, de désignation comme conducteur du véhicule à l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point du permis de conduire
4-	28717	V3	Délit	Acceptation, contre rémunération, de désignation comme conducteur du véhicule par l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point du permis de conduire
5-	28718	V3	Délit	Proposition habituelle, contre rémunération, de désignation comme conducteur du véhicule à l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point du permis de conduire
6-	28719	V3	Délit	Acceptation habituelle, contre rémunération, de désignation comme conducteur du véhicule par l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point du permis de conduire
7-	28720	V3	Délit	Diffusion de message à destination du public proposant contre rémunération une désignation comme conducteur du véhicule à l'auteur d'une contravention entraînant retrait de point du permis de conduire

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

Mesure 27 : Imposer la consignation lors de la désignation d'un conducteur titulaire d'un permis de conduire étranger

Objectif : Empêcher tout détournement du dispositif de désignation, ce qui entraîne un meilleur respect des règles du Code de la route

Dans le cadre de la désignation d'un autre conducteur que le propriétaire de la carte grise en cas d'infraction, il est nécessaire de fournir l'identité, l'adresse, ainsi que la référence du permis de conduire de la personne qui était présumée conduire le véhicule lorsque la contravention a été constatée.

Or un phénomène est de plus en plus massivement constaté, consistant à fournir des références de permis de conduire délivrés à l'étranger, et/ou de personnes résidant à l'étranger. L'infraction ne peut pas toujours être traitée au vu de la difficulté à contrôler la véracité des éléments fournis ou l'impossibilité de recouvrer l'amende encourue. Le titulaire de la carte grise est tout de même déchargé du paiement de l'amende et de la perte de points.

LA MESURE

Durcir les conditions de désignation d'un conducteur titulaire d'un permis de conduire délivré à l'étranger ou résidant à l'étranger : le titulaire de la carte grise « désignant » devra, au moment de la désignation, verser une somme équivalente au montant de l'amende forfaitaire encourue. Cette somme sera consignée et restituée au propriétaire « désignant » en cas de paiement par le « désigné ».

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

Mesure 28 : Mieux sanctionner la récidive de conduite sans permis

Objectifs :

Renforcer le caractère dissuasif des sanctions pénales pour les multirécidivistes

Diminuer le nombre de conducteurs sans droit à conduire

Certaines infractions routières sont considérées juridiquement comme une seule et même infraction au regard de la récidive.

Actuellement, il s'agit de :

- la conduite d'un véhicule sans jamais avoir obtenu le permis qui l'autorise, ou avec un permis de conduire d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite ;
- le refus, par le conducteur d'un véhicule, d'obtempérer à une sommation de s'arrêter ;
- le refus, par le conducteur d'un véhicule d'obtempérer à une sommation de s'arrêter exposant directement autrui à un risque de mort ou d'infirmité permanente ;
- la conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou sous l'empire d'un état alcoolique ;
- la conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ;
- la récidive d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h par conducteur de véhicule à moteur.

Concrètement, cela signifie que si un conducteur est condamné pour la conduite d'un véhicule en état d'ivresse, et que, dans les 5 années qui suivent, il est poursuivi pour la conduite d'un véhicule sans permis, cette seconde infraction sera considérée comme la récidive de la première, et les peines encourues seront doublées.

La conduite sans permis est un phénomène de plus en plus marqué et difficile à repérer pour les forces de l'ordre en l'absence de contrôle. La multiplication des cas de récidive de conduite sans permis impose aujourd'hui d'élargir la liste des délits pouvant être considérés, au regard de la récidive, comme une même infraction à l'ensemble des délits relatifs aux restrictions du droit de conduire.

B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

LA MESURE

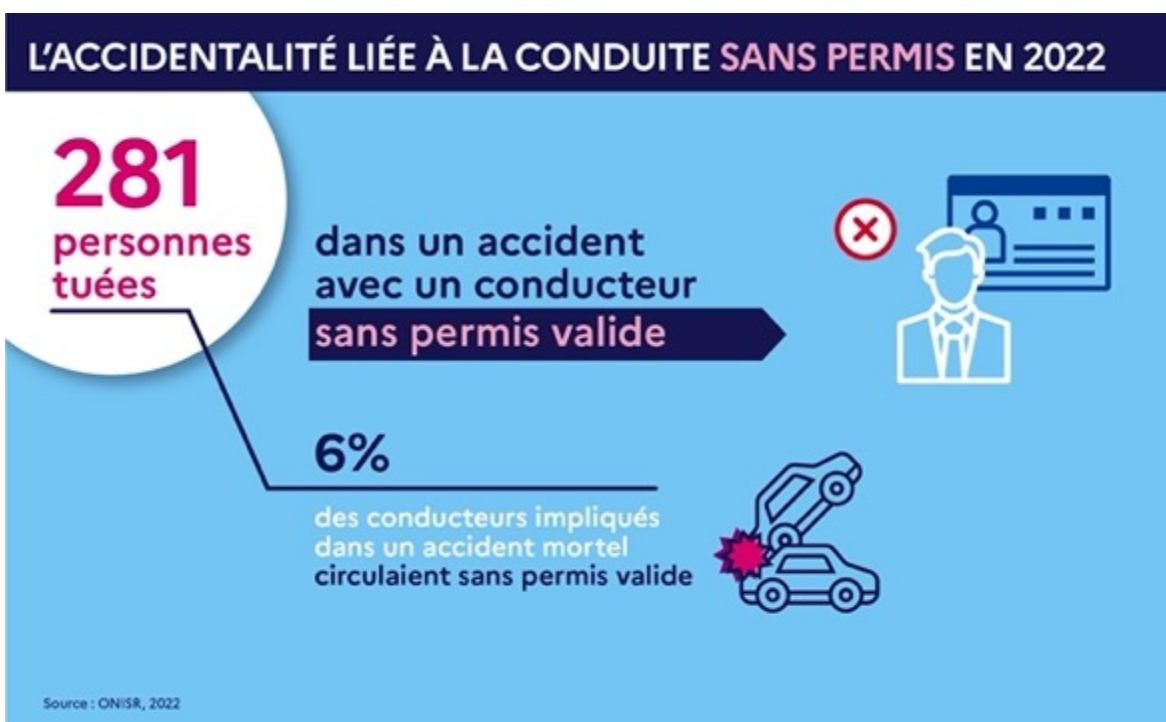
Ajouter à la liste des infractions assimilées au regard de la récidive l'ensemble des délits sanctionnant les conducteurs dépourvus d'un droit de conduire et notamment :

- le refus de restituer un permis conduire ou la conduite malgré injonction de restituer le permis de conduire après la perte de la totalité des points,
- le refus de restituer un permis de conduire ou la conduite malgré une interdiction administrative (préfectorale) ou judiciaire,
- la conduite un véhicule non équipé d'un EAD malgré une interdiction,
- la conduite d'un véhicule malgré interdiction judiciaire de conduire ce véhicule.

L'autorité judiciaire peut prononcer une interdiction de conduire tous véhicules, même ceux pour lesquels le permis de conduire n'est pas exigé.

Pour en savoir plus :

[Lien vers l'article 132-16-2 du Code pénal qui liste les infractions routières assimilées à une seule et même infraction, au regard de la récidive](#)



B. Principales mesures

Axe 5 : Lutter contre les comportements les plus dangereux

Mesure 29 : Porter à douze mois la durée de remise du permis de conduire entre les mains du procureur de la République en cas d'orientation en une composition pénale

Objectif : Rendre plus dissuasive la période de remise au greffe du permis de conduire en cas de délit

Le procureur de la République, dans le cadre d'une mesure de composition pénale, peut demander la remise au greffe du tribunal judiciaire du permis de conduire de la personne qui reconnaît avoir commis un délit puni d'une peine maximale de cinq ans d'emprisonnement. Cette confiscation du permis est alors d'une durée maximale de six mois.

En cas de contravention, cette remise au greffe du tribunal est au maximum de trois mois.

Cette durée n'est pas suffisamment dissuasive et doit être allongée, en particulier lorsque le conducteur était sous l'empire d'un état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants.

LA MESURE

Porter à douze mois la durée de la remise au greffe du permis de conduire de la personne qui reconnaît avoir commis un délit puni d'une peine pouvant aller jusqu'à cinq ans d'emprisonnement.

Porter celle pour les contraventions à six mois.

Pour en savoir plus :

[Article 41-2 4° du code de procédure pénale](#) qui permet au Procureur de la République de demander la remise au greffe du permis de conduire

B. Principales mesures

Axe 6 : Simplifier la vie des usagers de la route

Mesure 30 : Simplifier l'immatriculation avec Simplimmat

Objectifs :

**Compléter l'offre d'immatriculation par un moyen moderne et adapté aux usages digitaux
Faciliter et dématérialiser les démarches administratives liées à l'immatriculation des véhicules achetés d'occasion avec une meilleure protection des données pour les usagers**

En 2017, la procédure de délivrance des certificats d'immatriculation (cartes grises) a été entièrement dématérialisée, ce service ne passe plus par les préfetures.

En 2021, l'application Simplimmat a été lancée en expérimentation par les services de l'État, pour permettre de faciliter et sécuriser l'achat d'une voiture d'occasion et l'obtention de la carte grise.

Les usagers qui vendent un véhicule d'occasion peuvent télécharger sur leur smartphone l'application Simplimmat, développée par l'ANTS. Cette application, disponible gratuitement sur Google Play et Apple Store, permet aux particuliers de réaliser simultanément la déclaration de cession d'une part, et la demande du nouveau certificat d'immatriculation (carte grise) d'un véhicule d'occasion (actant l'acquisition) d'autre part, à partir de leur smartphone.

Depuis l'application, le vendeur et l'acheteur peuvent réaliser les démarches de façon simultanée et en temps réel lors de la transaction du véhicule, juste avant la « remise des clefs ». Cela implique que l'acheteur et le vendeur soient physiquement en présence l'un de l'autre et en possession de leur titre d'identité et de la carte grise.

L'acheteur reçoit la « carte grise » à son nom quelques jours plus tard directement à son domicile.

Simplimmat est accessible depuis fin mai 2021 aux usagers résidant en Centre Val-de-Loire, en Normandie, en Bretagne et en Ile-de-France dans le cadre d'une expérimentation.

LA MESURE

Élargir la possibilité d'utiliser Simplimmat à l'ensemble du territoire à l'automne 2023.

COMMENT UTILISER SIMPLIMMAT ?

Simplimmat est l'application officielle de l'État pour simplifier les démarches administratives des particuliers qui revendent ou rachètent un véhicule d'occasion.

JE DÉCLARE **LA VENTE** OU **L'ACHAT** D'UN VÉHICULE D'OCCASION



- 
- 1 PRENDRE EN PHOTO sa carte grise et son titre d'identité
 - 2 PARTAGER au futur propriétaire le dossier de cession
 - 3 DÉCLARER LA VENTE
 - 4 TÉLÉCHARGER le certificat de cession complété et signé



- 
- 1 PRENDRE EN PHOTO son titre d'identité
 - 2 CONSULTER les caractéristiques du véhicule
 - 3 VALIDER LE DOSSIER DE CESSION auprès du propriétaire
 - 4 DÉCLARER L'ACHAT et télécharger le certificat de cession complété et signé


JE DEMANDE UNE NOUVELLE CARTE GRISE



- 
- 1 SCANNER un justificatif de domicile
 - 2 AJOUTER des co-titulaires
 - 3 RÉCUPÉRER IMMÉDIATEMENT le certificat provisoire d'immatriculation

JE GÈRE MES DOCUMENTS



- 
- CONSULTER les dernières transactions
 - RÉCUPÉRER DES DOCUMENTS à tout moment

B. Principales mesures

Axe 6 : Simplifier la vie des usagers de la route

Mesure 31 : Mieux connaître son solde de points

Objectifs :

Rendre plus accessible le dispositif du permis à points : accéder à une information effective, stable et dans un temps court du retrait de points ou de sa restitution

Gagner une adhésion plus importante des usagers sur le dispositif du permis à points, renforcer sa valeur pédagogique, et réduire le nombre d'infractions et l'accidentalité routière

Depuis sa création en 1989, le dispositif du permis à points est un levier efficace dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière. Il a d'ailleurs fait l'objet d'importantes évolutions, telle que l'instauration de la période probatoire en 2003.

Depuis la mise en œuvre du plan préfecture nouvelle génération en 2017, la volumétrie des recours a augmenté de 23 %. La moitié des recours concerne les délais de récupération de points.

LA MESURE

Permettre aux conducteurs de mieux connaître leur solde de points de permis, par la mise en place de 4 actions :

1) Moderniser le site Télépoints qui deviendra MesPointsPermis

Un nouveau site web permettra à l'utilisateur de consulter son solde de points mais également tout son dossier du permis de conduire avec de nouvelles informations disponibles (date prévisionnelle de récupération des points, utilité de réaliser un stage de sensibilisation à la sécurité routière). Cette nouvelle application sera conforme aux règles RGPD avec la possibilité pour l'utilisateur de créer ses identifiants et mot de passe ou d'utiliser le service FranceConnect. Elle sera mise en service d'ici la fin de l'année.

2) Rendre obligatoire la déclaration du changement d'adresse

Afin de fiabiliser les données relatives aux titulaires du permis de conduire, la mise à jour régulière de l'adresse permettra d'informer dûment l'utilisateur sur la situation de leurs droits à conduire. Cela s'inscrit dans la lignée des possibilités de changements d'adresses administratives qui existent déjà dans le cadre du dispositif « *Dites-le nous une fois* ».

3) Instituer un délai maximal pour les autorités judiciaires à communiquer d'une part les infractions pour lesquelles le code de la route a prévu un retrait de points et d'autre part à traiter les réclamations des usagers.

La création d'une interconnexion entre les systèmes d'information de la Justice et du permis de conduire va permettre de réduire les délais de transmission.

B. Principales mesures

Axe 6 : Simplifier la vie des usagers de la route

4) Clarifier les règles relatives à la récupération de points.

Le code de la route prévoit 5 modes de récupération de points. Hormis la récupération de points à la suite d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière, les systèmes de récupération de points sont peu ou mal compris par le citoyen. Le mécanisme sera ainsi simplifié en prévoyant uniquement des délais de récupération de points en fonction du nombre de points retirés.

Pour en savoir plus :

Consulter son solde de point: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/le-permis-points/consulter-son-solde-de-points>

Mesure 32 : Dématérialiser le permis de conduire

Objectif : Sécuriser et simplifier le titre du permis de conduire

Dans le cadre de la simplification de l'accès aux services publics, la France développe actuellement son identité numérique. L'agence nationale des titres sécurisés (ANTS) pilote le développement de l'application mobile France Identité, qui sera portée auprès de la commission européenne pour intégrer le portefeuille européen d'identité numérique.

Pour aller plus loin, cette application permettra aux citoyens d'obtenir dès 2024 une version dématérialisée de leur permis de conduire.

LA MESURE

Rendre disponible le permis de conduire sur smartphone de manière sécurisée, consultable par les forces de sécurité intérieure et les tiers et adossé à l'application France Identité.

Le permis numérique sera accessible à tous les citoyens dès 2024. Toutefois, il ne sera pas obligatoire et l'utilisateur conservera la possibilité d'utiliser un titre physique.

B. Principales mesures

Axe 6 : Simplifier la vie des usagers de la route

Mesure 33 : Supprimer la vignette et la carte verte de l'assurance automobile

Objectif : Lutter contre la non-assurance

En 2022, dans 7 % des accidents mortels et 7 % des accidents corporels, un des véhicules n'est pas assuré. 239 personnes ont été tuées dans ces accidents.

Le nombre de véhicules non-assurés est estimé à environ 900 000 par l'ONISR (Observatoire interministériel de Sécurité routière). Le coût de la non-assurance s'élevait à 107M€ en 2022 : il s'agit du montant versé aux victimes de conducteurs non-assurés par le Fonds de garantie des assurances obligatoires, en augmentation de +24 % entre 2017 et 2022.

LA MESURE

Supprimer les documents papier d'assurance envoyés par les assureurs aux propriétaires de véhicules et les remplacer par la consultation du Fichier des véhicules assurés (FVA) par les forces de l'ordre, fichier alimenté par les assureurs. Ce nouveau système mettra ainsi fin aux pratiques de présentation de documents falsifiés, ou apparemment encore valables alors que les contrats sont résiliés.

Le contrôle de l'assurance reposera alors uniquement sur la présence ou non dans le FVA du numéro d'immatriculation du véhicule.

Les propriétaires de véhicules ne recevront plus tous les ans de documents de leur assureur. Les sanctions pour absence de ces papiers dans le véhicule seront supprimées.

Parallèlement, le contrôle de l'assurance sera beaucoup plus poussé, grâce au croisement des données entre le fichier des véhicules « flashés » par les radars et le FVA.

Enfin, il est proposé **d'organiser une concertation associant un panel large de parties prenantes (dont les ministères, assureurs, et le FGAO) autour de la non-assurance des jeunes.**

Ce comité aurait pour mission de diagnostiquer les difficultés rencontrées par les jeunes dans l'assurance (économiques et non-économiques), documenter les pistes de réflexions et apporter une réponse consensuelle.

B. Principales mesures

Axe 6 : Simplifier la vie des usagers de la route

Pour en savoir plus :

À quoi sert l'assurance ?

La carte verte et le certificat d'assurance sont des documents permettant d'attester du respect, par les conducteurs, de leur obligation d'assurer leurs véhicules contre les risques causés aux tiers. Ils doivent être jusqu'à présent apposés sur le pare-brise des véhicules (certificat) ou présentés aux forces de l'ordre pour faciliter les opérations de contrôle. Ces documents sont mis à jour et transmis, chaque année, par les assureurs à leurs assurés.

La nature physique de ces documents d'assurance comporte-t-elle des limites ? OUI

- Le risque pour les usagers d'être verbalisés pour défaut de présentation d'une attestation d'assurance valable, et ce, même si le véhicule dispose d'une assurance en règle ;
- Des coûts d'impression papier relativement élevés (150M€ selon les assureurs) et un coût environnemental non négligeable compte tenu du volume d'attestations à envoyer (plus de 1200 tonnes de CO² estimés par les assureurs) ;
- Des risques de falsification et un manque d'automatisme qui réduisent la capacité et la portée effectives des contrôles par les forces de l'ordre.

La mesure entraîne-t-elle la dématérialisation de tous les documents ? NON

En parallèle des données enregistrées dans le FVA, un document formel sera délivré par l'assureur. A chaque souscription d'un contrat, un document récapitulatif des informations assurantielles couvrant le véhicule sera transmis. Ce document a vocation à être conservé dans le véhicule pour permettre au conducteur de consulter les informations de son contrat en cas de besoin (afin de remplir un constat d'accident, notamment). Ce document fera également office d'attestation provisoire d'assurance pendant les 15 jours suivant la souscription d'un contrat afin de pallier le délai technique d'alimentation du FVA par les assureurs (jusqu'à 72h de latence) et éviter la verbalisation de conducteurs assurés mais non encore référencés dans le fichier.

Comment les conducteurs seront-ils informés de la nouvelle procédure ?

Cette réforme sera accompagnée d'une campagne de communication, qui permettra aussi de rappeler l'obligation d'assurance, de responsabilité civile automobile, la disparition de la carte verte pouvant être interprétée à tort par certains conducteurs comme la fin de l'assurance automobile obligatoire. Un site sera ouvert pour permettre aux propriétaires de véhicule de vérifier que le leur est bien recensé dans le fichier des véhicules assurés (FVA).

B. Principales mesures

Axe 6 : Simplifier la vie des usagers de la route

Mesure 34 : Simplifier les procédures en cas de mise en fourrière d'un véhicule

Objectif : Améliorer le service à l'utilisateur (propriétaire privé, professionnel de la location, victime d'un vol de véhicule, etc.) suite à une mise en fourrière de son véhicule

Sur 450 000 véhicules placés en fourrière en 2022, près de 85 % d'entre eux sont récupérés par leur propriétaire.

LA MESURE

Instaurer un téléservice, hébergé sur le site [service-public.fr](https://www.service-public.fr), au profit des usagers, qui comprendra 3 fonctionnalités :

- Rechercher si mon véhicule est en fourrière
- Consulter mon dossier de mise en fourrière
- Demander en ligne une autorisation de sortie de fourrière.

Le téléservice sera mis en ligne à l'été 2023.

B. Principales mesures

Axe 7 : Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer

Mesure 35 : Améliorer la connaissance des comportements et adapter la communication

Objectif : Mieux connaître les spécificités du rapport à la prévention routière dans les outre-mer, afin d'y apporter une réponse plus adaptée

Dans les outre-mer, la connaissance détaillée des caractéristiques de l'accidentalité routière de chacune des collectivités est insuffisante. Même si les principaux facteurs d'accidentalité observés y diffèrent assez peu des facteurs présents en métropole (vitesse, alcool, stupéfiants), il existe des spécificités.

La réalisation d'études comportementales qualitatives et quantitatives permettra d'adapter les modalités d'action au contexte local et faire émerger de nouvelles actions.

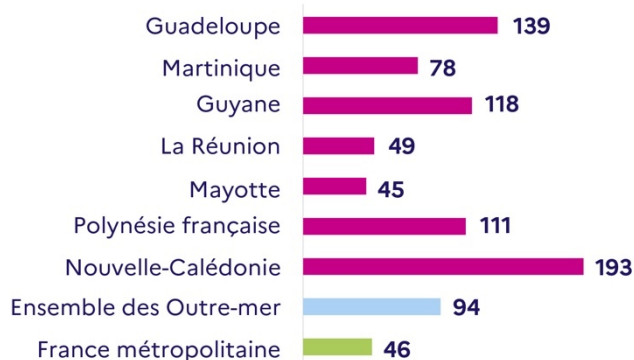
Les stratégies de communication déployées localement seront adossées sur les résultats des études comportementales.

LA MESURE

Engager dans chacun des territoires concernés une étude qualitative et quantitative sur les comportements et les attentes dont l'ambition sera de déterminer les ressorts les plus efficaces pour une meilleure prise en compte des dangers de la route.

La création d'un fonds spécifique lié à la communication ultra-marine en sécurité routière permettra de définir et mettre en œuvre les stratégies de communication locales. Le fonds sera doté dès 2023 de 500 000 €. Il pourra être mobilisé pour alimenter aussi une politique active de prévention du risque routier professionnel en lien avec le tissu économique de chaque territoire.

Mortalité moyenne annuelle par million d'habitants Outre-mer (2019-2022)





L'ACCIDENTALITÉ DANS LES OUTRE-MER EN 2022

283
personnes
décédées
sur les routes



172
dans les
départements
d'outre-mer

111
dans les collectivités
d'outre-mer ou
en Nouvelle-Calédonie

+11%
par rapport
à 2019



HAUSSE DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE DES JEUNES

ENTRE 2019
ET 2022

+18%
18-24 ans



+34%
25 - 34 ans



DEUX-ROUES
MOTORISÉS

35%

de la mortalité
routière dans
les Outre-mer

DES COMPORTEMENTS DANGEREUX



NON-PORT DU CASQUE
en deux-roues motorisé

= 1 DÉCÈS SUR 5



NON-PORT DE LA
CEINTURE DE SÉCURITÉ
en voiture

= 3 DÉCÈS SUR 5

B. Principales mesures

Axe 7 : Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer

Mesure 36 : Animer de nouveaux partenariats locaux destinés à créer de l'engagement en faveur de la sécurité routière

Objectif : Remobiliser autour de l'enjeu de sécurité routière dans les outre-mer

Les départements d'outre-mer disposent des mêmes outils qu'en métropole pour animer une politique locale de sécurité routière (document général d'orientation, plan départemental de sécurité routière). Toutefois les porteurs de projets locaux susceptibles de prendre le relai de l'action de l'État dans le domaine de la prévention restent peu nombreux. Le constat est le même dans les territoires où la politique de sécurité routière est une compétence du Gouvernement (Polynésie française, Nouvelle-Calédonie).

Pourtant certaines expériences de remobilisation, initiées par les préfets, notamment sous la forme d'Assises de la sécurité routière (comme en Guadeloupe) ont montré leur efficacité et susciter une adhésion nouvelle, tant du tissu associatif et économique, que des collectivités locales. Une même initiative est annoncée pour l'automne prochain par le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

LA MESURE

Généraliser la mise en place d'Assises locales, en incitant les exécutifs locaux en charge de la sécurité routière et en demandant aux préfets des départements ultramarins d'en organiser. La DSR apportera son soutien méthodologique et financier à ces initiatives. Ces événements réuniront très largement l'ensemble de l'écosystème local impliqué dans l'usage de la route et permettront de susciter un élan nouveau de l'engagement associatif et de mobilisation des collectivités.

Un accent particulier sera mis sur la question de **la prise en charge des addictions** (alcool, stupéfiants), lors de ces événements, pour accompagner l'émergence de structures locales de prévention et de traitement sur les effets de ces addictions sur l'accidentalité routière.

Pour en savoir plus :

[Les assises régionales de la sécurité routière en Guadeloupe du 17 mars au 12 avril 2022](#)

B. Principales mesures

Axe 7 : Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer

Mesure 37 : Accompagner le renforcement des actions de répression des comportements infractionnistes sur la route

Objectif : Mieux outiller les forces de l'ordre outre-mer afin de leur permettre de mener des actions de répression plus efficaces et plus nombreuses, pour obtenir un meilleur respect des règles du code la route

LA MESURE

Installer et moderniser les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses excessives (notamment en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française).

A Saint-Martin et Saint-Barthélemy, déployer une solution de procès-verbal électronique, l'absence de moyens de verbalisation constituant un handicap réel pour les services en charge de la répression des infractions routières.

A Saint-Pierre-et-Miquelon, permettre que la fonction d'officier du ministère public soit exercée par le Parquet local.

Faire progresser le taux de recouvrement des avis de contravention, actuellement inférieur à 50% dans la plupart des départements et territoires ultramarins, significativement inférieur aux taux de recouvrement dans l'hexagone.

Accompagner les collectivités dans la mise en place de vraies fourrières. En effet, fautes de véritables fourrières, les décisions administratives ou judiciaires d'immobilisation des véhicules des usagers en infractions ne sont pas partout suivies d'effet.

B. Principales mesures

Axe 7 : Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer

Mesure 38 : Mieux prendre en charge les blessés de la route

Objectif : Améliorer la prise en charge des blessés dans un accident de la route outre-mer, en incitant les territoires ultramarins à candidater au fonds FMIS

L'État s'est doté d'un outil efficace de modernisation des structures d'accueil des blessés de la route, via une dotation spécifique annuelle de 26 millions d'euros au Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS) depuis 2019.

Ce fonds n'a pas été sollicité par les services hospitaliers publics et privés des outre-mer alors que le nombre de blessés de la route rapporté à la population est supérieur au taux métropolitain et que les structures médicales et de soins de suite y sont souvent moins bien dotées en équipements.

LA MESURE

En lien avec les Agences régionales de santé (ARS) et les structures administratives en charge des établissements de santé dans les territoires, **faire remonter les besoins de modernisation les plus urgents dans l'accueil des blessés, leur prise en charge et leur accompagnement en rééducation.**

Les financer grâce au FMIS.

C. Bilan du CISR 2018

Le dernier Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) s'est tenu le 9 janvier 2018, dans un contexte où, après douze années de baisse continue de la mortalité routière, celle-ci augmentait à nouveau et où la route restait la première cause de mort violente du pays.

Trois axes majeurs avaient été retenus pour la politique de sécurité routière du quinquennat :

- L'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière
- La protection de l'ensemble des usagers de la route
- L'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière

Ces trois axes renvoyaient à 18 mesures structurantes. Au mois de juillet 2023, à l'issue de cinq années marquées par deux années de crise sanitaire, 12 de ces mesures ont été totalement mises en œuvre, 4 sont partiellement mises en œuvre car elles nécessitaient des mesures législatives, des travaux de recherche ou des développements informatiques importants, 1 a été réalisée dans un autre cadre et 1 n'a pas pu aboutir.

Engagement de chaque citoyen

Partant du principe que la sécurité routière doit être l'affaire de tous, plusieurs actions permettant à tous les citoyens de s'engager en faveur de la sécurité routière ont été menées (mesure N°1).

Cela s'est traduit, auprès des jeunes, par la constitution d'une communauté de volontaires du service civique, l'installation de 120 simulateurs numériques de conduite dans les territoires, la promotion de la conduite supervisée après une expérimentation menée en 2020 sur 8 missions locales, des actions de prévention sur les conduites dangereuses (alcool et cannabis).

Des formations ont par ailleurs été offertes aux représentants d'associations étudiantes dans plusieurs établissements d'enseignement supérieur.

Des médecins ont été sensibilisés pour aborder des messages de sécurité routière pendant les consultations auprès des seniors et un congrès dédié à la mobilité des aînés s'est tenu le 29 juin 2021.

Une instruction du 17 décembre 2018 a été diffusée aux préfets pour que les partenaires sociaux s'impliquent davantage dans la prévention et la sensibilisation au risque routier professionnel.

Huit hauts fonctionnaires ont été nommés pour animer la politique de sécurité routière auprès des agents de l'État : ils se sont réunis à 6 reprises pour partager les bonnes pratiques, notamment lors des journées de la sécurité routière au travail, améliorer la formation des agents (stages de conduite) et accompagner la mise en place des plans de mobilité dans chaque ministère par des mesures de prévention. 5 ministères et près de 2750 entreprises se sont engagés en faveur de la sécurité routière en signant la « charte des 7 engagements ».

Enfin, des indicateurs de suivi du risque routier professionnel sont désormais régulièrement publiés pour améliorer la connaissance de la première cause de mortalité au travail.

Pour leur faire prendre conscience de l'ampleur de leurs responsabilités (mesure N°2), les nouveaux titulaires du permis de conduire (1,2 million chaque année) signent depuis

C. Bilan du CISR 2018

décembre 2018 une charte numérique qui les engage, dans leur vie de conducteur, à respecter et à protéger l'ensemble des usagers de la route.

Pour motiver les usagers de la route, notamment les titulaires du permis de conduire ayant tous leurs points, à conserver un comportement exemplaire, une réflexion a été lancée au sein du Conseil national de la sécurité routière sur la valorisation des comportements exemplaires (mesure N°3). Aucune piste suffisamment efficiente pour être retenue n'a toutefois émergé.

Pour améliorer la prise en charge des victimes d'accidents de la route (mesure N°4), le Gouvernement a créé en janvier 2019 un fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales destinées à la prise en charge des accidentés de la route. Ce fonds est doté de l'intégralité du surplus des recettes perçues par l'Etat lié à l'abaissement des vitesses maximales de 90 à 80 km/h. Chaque année, 26 M€ sont ainsi affectés au fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS) et financent plus d'une centaine de projets dans des structures sanitaires de soins de suite et de réadaptation, ainsi que dans des établissements et services médico-sociaux directement impliqués dans la prise en charge des blessés de la route.

Protéger tous les usagers de la route

La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances étant présente dans plus du tiers des accidents, l'un des axes majeurs du CISR était de faire baisser le nombre de morts en réduisant la vitesse moyenne sur les routes les plus accidentogènes.

Un décret du 15 juin 2018 a modifié la réglementation pour réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens, sans séparateur central (mesure N°5). Le Cerema a été chargé de l'évaluation de cette mesure sur une période de 20 mois du 1er juillet 2018 au 28 février 2020. Selon ses conclusions, cette mesure a permis d'épargner 349 vies sur 20 mois, d'économiser 700 millions d'euros par an (gains financiers notamment issus de la diminution des accidents et de la moindre consommation de carburant), pour une durée de trajet allongée d'une seconde par kilomètre en moyenne.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a offert aux présidents des conseils départementaux, ainsi qu'aux maires, la possibilité de fixer sur certaines portions de leur domaine routier la vitesse maximale autorisée à 90 km/h. Environ 50 000 kilomètres ont ainsi été relevés sur 377 000 kilomètres de routes départementales.

En 2021, le nombre de personnes tuées sur le réseau hors agglomération (hors autoroutes) des 38 départements où le conseil départemental a opté pour le relèvement à 90 km/h de la vitesse maximale autorisée sur tout ou partie du réseau est équivalent au nombre de tués en 2019 dans ces départements. Sur cette même période, le nombre de tués a baissé de -16,4 % (par rapport à 2019) dans le reste des départements (pour lesquels la vitesse est restée à 80 km/h).

En 2022, le nombre de tués sur le réseau hors agglomération (hors autoroutes) des 45 départements où le conseil départemental a opté pour le relèvement à 90 km/h de la vitesse maximale autorisée sur tout ou partie du réseau est supérieur de 1 % par rapport

C. Bilan du CISR 2018

à l'année 2019. A l'inverse, le nombre de tués sur ce type de réseau est inférieur de 2 % sur le reste des départements restés à 80 km/h⁵.

La régulation dynamique des vitesses a été développée sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions de circulation, avec la mise en place d'un panneau à message variable de nouvelle génération en 2022 (mesure N°6). La carte des radars automatiques a été mise en ligne en juillet 2018 sur le site internet de la Sécurité routière afin de fournir une information fiable et transparente aux usagers de la route (mesure N°7). Concernant la mesure relative à la possibilité de conduire un véhicule équipé d'un contrôleur de vitesse, après une suspension de permis pour un excès de vitesse de plus de 40 km/h, aucune technologie satisfaisante n'a été identifiée à ce stade (mesure N°8).

Face à la hausse alarmante de la mortalité piétonne constatée en 2018, toutes les mesures proposées dans le cadre du CISR destinées à protéger les piétons ont abouti (mesure N°9). Les aménagements des abords immédiats des passages piétons doivent être repensés pour augmenter la visibilité des piétons au plus tard en décembre 2026, en application du nouvel article L. 118-5-1 du code de la voirie routière. Un arrêté du 12 décembre 2018 donne aux gestionnaires de voirie la possibilité de matérialiser une ligne d'effet des passages piétons jusqu'à cinq mètres en amont de ceux-ci pour indiquer l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter. Des expérimentations ont été lancées et des guides du CEREMA d'aménagement de la voirie ont été publiés, afin de renforcer la protection des piétons mal ou non-voyants, entre autres par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux rouges. Le développement d'itinéraires dédiés et encadrés pour les déplacements en sécurité des enfants (pedibus et vélobus) a été inscrit à l'article L. 1214-2 du code des transports. Un décret du 17 septembre 2018 permet la constatation sans interception, notamment par vidéo-verbalisation, des infractions liées au non-respect des règles de priorité de passage accordées par le code de la route aux piétons et renforce les sanctions contre un conducteur qui a commis une telle infraction (passage de 4 à 6 points retirés) : 4 919 infractions de ce type ont été relevées en 2021.

Le CISR avait acté d'accompagner la pratique du vélo pour qu'elle se développe en toute sécurité (mesure N°10). Pour les enfants, le « savoir rouler à vélo » figure désormais dans le code de l'éducation et est en cours de généralisation afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège : plus de 325 000 attestations ont été délivrées depuis 2019. Pour les adultes, des stages de « remise en selle » ont fait l'objet d'incitations financières et ont été organisés par les fédérations professionnelles et les vendeurs, en particulier à la sortie du confinement (6 400 stages ont été financés de mai 2020 à mars 2021 via le « coup de pouce vélo »). Par ailleurs, plusieurs études ont été financées par la Sécurité routière en vue d'améliorer les connaissances sur les bénéfices de nouveaux équipements (casques pliables...) et sur les apports des équipements en termes de réduction des traumatismes et de leur gravité chez les cyclistes : ont ainsi été menées 5 études, pour un montant de 600 k€, sur la sécurité des casques de vélos, celle des casques de trottinettes, l'homologation de

⁵ ONISR

C. Bilan du CISR 2018

nouveaux dispositifs d'éclairage, le comportement des cyclistes vis-à-vis du port des équipements de sécurité et l'utilisation des vélos à assistance électrique par les seniors.

Pour lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool (mesure N°11), qui est l'une des premières causes de la mortalité routière, des mesures ont été mises en place pour inviter les usagers de la route à l'auto-évaluation et pour favoriser l'usage de l'éthylotest anti-démarrage (EAD). Après la suppression de l'obligation de détenir un éthylotest dans son véhicule, des partenariats ont été signés avec les fédérations du commerce et de la distribution pour le développement d'actions de prévention et de campagnes de communication. Un arrêté du 30 mars 2021, pris en application de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, généralise la vente d'éthylotests soit à proximité des rayons de boissons alcoolisées dans tous les établissements de boissons à emporter soit sur les sites de vente en ligne. La pose d'un EAD avec suivi médico-psychologique en cas de récidive d'infraction de conduite en état alcoolique a été rendue obligatoire par la loi d'orientation des mobilités précitée et un décret du 17 septembre 2018 donne la possibilité à un conducteur contrôlé avec un taux d'alcool supérieur à 0,8 g/l dans le sang dont le permis a été suspendu de conduire pendant le temps de cette suspension à condition de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un EAD, à ses frais. Depuis, le nombre d'arrêtés préfectoraux prescrivant un EAD alternatif à la suspension a fortement augmenté passant de 8 000 en 2019 à plus de 17 000 arrêtés en 2022.

Un décret du 19 avril 2021, pris en application de la loi d'orientation des mobilités, a créé le cadre réglementaire permettant aux forces de l'ordre de suspendre temporairement, à leur demande, les systèmes de localisation de leurs contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants mais des développements informatiques sont encore nécessaires pour rendre cette disposition applicable (mesure N°12).

Des dispositions destinées à mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite (mesure N°13) figurent dans un décret du 18 mai 2020, pris en application de la loi d'orientation des mobilités. Désormais, les forces de l'ordre peuvent retenir le permis de conduire lorsque le conducteur tient son téléphone en main et commet en même temps une autre infraction menaçant la sécurité d'autrui.

Dans la loi d'orientation des mobilités précitée figurent également des dispositions permettant de placer immédiatement en fourrière le véhicule de l'auteur d'une infraction grave au code de la route, comme la conduite sans permis, après l'usage de stupéfiants ou la conduite avec un taux d'alcool délictuel (mesure N°14).

Face à l'exposition particulière des usagers de deux-roues motorisés, qui représentaient 21 % de la mortalité routière pour moins de 2 % du trafic motorisé, toutes les actions visant à les protéger (mesure N°15) ont été mises en œuvre, à l'exception de l'allumage de jour des feux de brouillard, qui n'a pu être rendu compatible avec les dispositions de la convention de Vienne sur la circulation routière. Ainsi, des campagnes de communication, la signature d'une convention avec les principaux acteurs concernés et un plan « airbag » ont été lancés dès 2018 pour encourager le port d'équipements de protection, en particulier durant l'apprentissage de la conduite. Un arrêté du 18 février 2020 a modernisé les modalités d'examen du permis de conduire pour les catégories A1 (petites cylindrées) et A2 (moyennes et grosses cylindrées). Une épreuve spécifique à la moto a été créée. Elle impose aux candidats de maîtriser autant les règles généralistes du code de la route que les risques potentiels associés à la conduite de ce type de

C. Bilan du CISR 2018

véhicules. Les épreuves pratiques ont été réaménagées pour que les inspecteurs du permis de conduire puissent procéder à une évaluation plus complète. Le seuil de réussite a également été réévalué pour passer de 17 à 21 points. Enfin, le programme de formation et l'épreuve en circulation prennent en compte l'évaluation de la trajectoire de sécurité. La modification du contenu des formations de 7 heures (qui concerne les cyclomoteurs et les motos) a été reprise sous une forme différente dans le cadre des mesures pour la réforme du permis de conduire présentée le 2 mai 2019. Un rendez-vous pédagogique pour les parents d'un enfant mineur qui se présente au permis AM réservé au cyclomoteur a été mis en place par un arrêté du 18 décembre 2018, sur le même modèle que celui qui existe pour la conduite accompagnée.

De façon à protéger les acheteurs d'un véhicule d'occasion (mesure N°16), le site « HistoVec » a été mis en ligne en janvier 2019. Il met à disposition de tout acheteur d'un véhicule d'occasion des informations sur l'historique du véhicule, lui apportant ainsi des garanties avant sa transaction. Plus de 250 000 rapports sont émis chaque mois.

Afin d'améliorer la prise en compte des personnes récidivistes, la mesure N°17 prévoyait d'augmenter la durée de leur stage de sensibilisation. Cette mesure n'a pas été poursuivie au vu des mesures spécifiques prises le 2 mai 2019 relatives à la réforme du « Permis pour tous ».

Anticiper les nouvelles technologies au service de la sécurité routière

Outre la poursuite des travaux, au niveau national et international, sur le véhicule autonome, plusieurs actions ont été mises en place pour anticiper les nouvelles technologies qui pourraient être mises au service de la sécurité routière (mesure N°18). Des travaux ont été lancés pour doter, à terme, les forces de sécurité intérieure de moyens technologiques innovants, comme la conception de rampes multi-capteurs destinées à lire des plaques d'immatriculation ou l'homologation d'éthylomètres de nouvelle génération. En outre, de nouveaux radars vitesse portatifs équipent progressivement les forces. Un fonds spécial « innovation » a également été créé en 2019 et est aujourd'hui doté de 2 millions d'euros annuels : il permet de soutenir des projets de recherche, comme celui d'un stupomètre, qui serait utilisé par les forces de l'ordre lors des contrôles en bord de route. Enfin, un logiciel de cartographie des données d'accidentalité a été déployé auprès des forces de l'ordre pour améliorer la pertinence des contrôles.

Contact

Service de presse de Matignon

57, rue de Varenne - 75007 Paris
Tél. : 01 42 75 50 78/79 • Email : communication@pm.gouv.fr