

SOMMAIRE

- ▶ **Communiqué de presse**
- ▶ **Communications de
Dominique PERBEN et de Gilles de ROBIEN**
- ▶ **Fiches techniques relatives au projet de loi**
 1. Aggravation des sanctions pour les faits d'homicide et de blessures involontaires par un conducteur
 2. Amélioration de la répression des infractions en matière de sécurité routière
 3. Amélioration des dispositions relatives au permis à points
 4. Autres dispositions de nature à renforcer la sécurité routière
- ▶ **Annexes**
 - 1- Projet de loi
 - 2 - Chiffres clés



Cabinet du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice

Cabinet du Ministère de l'Equipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

Paris, le 26 février 2003

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Avec 8 000 morts et plus de 100 000 accidents corporels chaque année, **le Président de la République** a promu la lutte contre la violence routière au premier rang des grands chantiers nationaux de son quinquennat. Elle est l'une des priorités de l'action du Gouvernement.

Dominique Perben, Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, et Gilles de Robien, Ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, ont présenté ce matin en Conseil des ministres le projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière.

Le projet de loi a pour objectif de mettre en œuvre les décisions prises lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 18 décembre 2002. Il permet de mieux responsabiliser le conducteur à travers une aggravation des peines, une amélioration de l'efficacité de la répression grâce notamment au développement des contrôles automatisés et un renforcement des mesures de prévention des accidents.

1 - AGGRAVATION DES PEINES

Une **répression accrue** est prévue **en cas d'accident mortel ou corporel**. Les sanctions sont aggravées en cas :

► **de faute d'imprudence** commise par le conducteur du véhicule : les peines sont portées à cinq ans pour les cas d'homicides involontaires et à trois ans en cas de blessures involontaires ;

► **de faute d'imprudence avec circonstance aggravante** (conduite sous l'emprise d'un état alcoolique, conduite sous l'emprise de produits stupéfiants, mise en danger délibérée de la vie d'autrui, délit de fuite, conduite sans permis de conduire, grand excès de vitesse) : les peines sont portées à sept ans d'emprisonnement en cas d'homicide involontaire et à cinq ans en cas de blessures involontaires.

Dorénavant, seront considérées comme des circonstances aggravantes :

- la présence d'un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 g et 0,8 g ;
- l'absence de permis de conduire (qu'il s'agisse de conduite sans permis, ou de conduite avec un permis annulé, suspendu ou invalidé) ;
- la vitesse de plus de 50 km/h au dessus des limites autorisées ;

► **de faute d'imprudence accompagnée d'au moins deux circonstances aggravantes** : les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement en cas d'homicide involontaire et à sept ans en cas de blessures involontaires.

2 - AMÉLIORATION DE LA RÉPRESSION

Le projet de loi vise à **mieux sanctionner les récidivistes**. Les contraventions de 5ème classe (défaut de permis de conduire ou grand excès de vitesse par exemple) deviennent un délit en cas de récidive. Le délai de récidive pour ces contraventions est porté de un à trois ans. Par exemple, l'auteur d'un accident mortel, commis sous l'emprise de stupéfiants ou d'alcool, déjà condamné pour ce type de comportement, sera passible de deux fois dix ans d'emprisonnement.

Afin d'augmenter la certitude de la sanction et de limiter les risques de récidive, la possibilité d'aménager **la peine de suspension du permis de conduire** (pratique du "permis blanc") **pour les délits routiers les plus graves est supprimée**. Le suivi de stages de formation à la sécurité routière, l'interdiction de conduire certains véhicules, la confiscation du véhicule, l'annulation automatique du permis en cas d'homicide involontaire aggravé, avec possibilité d'interdiction définitive de repasser le permis, viennent également renforcer la gamme des peines complémentaires possibles.

Le projet de loi vise à **rendre plus efficace la chaîne contrôle/sanction**. Il prévoit de développer des systèmes automatiques de constat des infractions. Le texte privilégie également l'automaticité du traitement de l'infraction afin d'éviter tout risque d'engorgement des juridictions, tout en réservant des possibilités de recours indispensables à une bonne justice. La procédure de l'amende forfaitaire est ainsi rendue plus opérationnelle, en subordonnant la recevabilité des contestations émanant des personnes titulaires de la carte grise à la consignation préalable du montant de cette amende. Pour ces personnes, est instituée une présomption de domiciliation. Trop de contrevenants échappent actuellement aux poursuites en ne déclarant pas leur changement d'adresse au fichier national des immatriculations.

3 - RENFORCEMENT DE LA PRÉVENTION

Le projet de loi prévoit l'**amélioration des dispositions relatives au permis à points**. Il met en place un permis probatoire par acquisition progressive de points (six points complémentaires en plus des six points acquis lors de l'obtention du permis) pendant les trois premières années de conduite - période au cours de laquelle le nombre d'accidents constatés est trois fois supérieur. Cette mesure vise à favoriser un meilleur apprentissage de la conduite d'un véhicule par les nouveaux conducteurs.

Le nombre de points susceptibles d'être retirés en cas d'infraction est augmenté – jusqu'à six points en cas de conduite sous l'empire de l'alcool dès 0,5 g.

Après deux invalidations par perte de la totalité des points dans une période de cinq ans, le délai requis pour se présenter aux épreuves du permis de conduire est porté de six mois à un an.

Le projet de loi envisage **une série de mesures** qui permettront de :

- mieux prévenir certaines pratiques qui génèrent des comportements infractionnistes comme la commercialisation des "déTECTEURS de radars" et des "kits de débridage" des cyclomoteurs ;
- améliorer la sécurité des infrastructures par le déplacement des obstacles latéraux susceptibles d'épargner des vies et des blessures graves en cas de sortie de route ;
- retirer du trafic les véhicules les plus endommagés en confiant aux experts automobiles de nouveaux pouvoirs lorsqu'ils constatent la dangerosité d'un véhicule ;
- mieux prévenir les risques d'agression des inspecteurs de permis de conduire en donnant la possibilité au juge d'interdire à un candidat ayant agressé un inspecteur de se représenter avant un certain délai ;
- améliorer l'information des services de l'État par les collectivités gestionnaires en matière de réseaux et d'exposition au risque ;
- mieux sécuriser le transport de matières dangereuses ;
- mieux assurer le respect de la réglementation du travail par les transporteurs.

Parallèlement à ce projet de loi, d'autres mesures sont en préparation pour améliorer la prévention des accidents grâce à un suivi médical de l'aptitude à la conduite, à une plus forte incitation au port de la ceinture et du casque, et au non usage du téléphone au volant.

Contacts presse :

Cabinet de Dominique PERBEN
Patricia CHAPELOTTE : 01 44 77 22 02

Cabinet de Gilles de ROBIEN
Guénola du COUËDIC : 01 40 81 31 59

1 - AGGRAVATION DES SANCTIONS POUR LES FAITS D'HOMICIDE ET DE BLESSURES INVOLONTAIRES PAR UN CONDUCTEUR

Le projet de loi prévoit l'aggravation de la répression des atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité de la personne commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule.

► **Une première aggravation** est prévue en cas de faute d'imprudence commise par le conducteur du véhicule. La dangerosité intrinsèque d'un véhicule, que la jurisprudence assimile dans certains cas à une arme, justifie en effet un surcroit d'attention et de prudence de la part de la personne qui l'utilise. Elle rend ainsi moralement plus blâmable la commission d'une faute d'imprudence au volant.

Les peines sont portées à :

- **cinq ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende**
pour les cas d'homicides involontaires ;
- **trois ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende**
pour les cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à trois mois ;
- **deux ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende**
pour les cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure ou égale à trois mois.

► **Une deuxième augmentation** des peines est prévue lorsque les faits sont commis avec l'une des six circonstances aggravantes suivantes, qui constituent une faute d'une particulière gravité :

- conduite sous l'emprise d'un état alcoolique ;
- conduite sous l'emprise de produits stupéfiants ;
- mise en danger délibérée de la vie d'autrui ;
- délit de fuite ;
- conduite sans permis de conduire ;
- grand excès de vitesse.

Les peines sont portées à :

- **sept ans d'emprisonnement et 100 000 € d'amende**
pour les cas d'homicides involontaires ;
- **cinq ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende**
pour les cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à trois mois ;

- **trois ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende**
pour les cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure ou égale à trois mois.

Dorénavant seront considérées comme des circonstances aggravantes :

- la présence d'un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 g et 0,8 g,
- l'absence de permis de conduire (qu'il s'agisse de conduite sans permis, ou de conduite avec un permis annulé, suspendu ou invalidé) ;
- la vitesse de plus de 50 km/h au dessus des limites autorisées.

►► **Les peines sont à nouveau aggravées** si sont réunies au moins deux circonstances aggravantes pour s'élever à :

- **dix ans d'emprisonnement et 150 000 € d'amende**
en cas d'homicide involontaire ;
- **sept ans d'emprisonnement et 100 000 € d'amende**
en cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à trois mois ;
- **cinq ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende**
en cas de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure ou égale à trois mois.

Ces peines sont les peines maximales édictées par la loi. Les juridictions pénales apprécieront les sanctions qui devront être effectivement prononcées pour chaque affaire au regard de la personnalité des prévenus. Ces peines maximales sont destinées à faire prendre conscience aux conducteurs de la gravité des actes de violence routière.

**RAPPEL DE LA LOI N°2003-87 DU 3 FÉVRIER 2003
RELATIVE AU DÉPISTAGE ET À LA RÉPRESSION
DE L'USAGE DES PRODUITS STUPÉFIANTS
PAR LE CONDUCTEUR D'UN VÉHICULE**

La loi n°2003-87 du 3 février 2003, votée sur proposition du député Richard Dell'Agnola, et relative à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants, réprime l'usage de produits stupéfiants pour toute personne qui conduit un véhicule (deux ans d'emprisonnement et 4 500 € d'amende).

Le dépistage de l'usage des produits stupéfiants est obligatoire :

- en cas d'homicide involontaire par un conducteur,
- en cas d'accident corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que la personne impliquée dans l'accident conduisait après avoir fait usage de produits stupéfiants.

Des dépistages aléatoires sont possibles :

- en cas d'accident matériel de la circulation, lorsque le conducteur d'un véhicule est l'auteur présumé d'une infraction au code de la route punie d'une peine de suspension du permis de conduire, ou qu'il s'est rendu coupable d'une infraction à la vitesse des véhicules, au port de la ceinture de sécurité ou du casque ;
- lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'il a fait usage de stupéfiants.

2 - AMÉLIORATION DE LA RÉPRESSION DES INFRACTIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DURCISSEMENT DES RÈGLES APPLICABLES AUX RÉCIDIVISTES

Le délai de récidive pour les contraventions de 5^{ème} classe (défaut de permis de conduire ou grand excès de vitesse par exemple) est porté de un à trois ans. Les auteurs des excès de vitesse de plus de 50 km/h sont particulièrement concernés par cette mesure.

En cas de condamnation pour des faits d'homicide involontaire commis en récidive, avec une ou plusieurs circonstances aggravantes, le permis de conduire est annulé. L'interdiction de repasser le permis de conduire est portée de plein droit à dix ans. Le tribunal peut également prononcer une interdiction définitive de repasser le permis.

EFFICACITÉ ACCRUE DES PEINES COMPLÉMENTAIRES

Afin d'augmenter la certitude de la sanction pour le délinquant et limiter les risques de réitération, le projet de loi prévoit de **supprimer la possibilité pour le juge d'aménager la peine de suspension du permis de conduire** (pratique du "permis blanc") pour les délits routiers les plus graves mettant en danger la vie d'autrui :

- homicide et blessures involontaires par un conducteur ;
- conduite sous l'empire d'un état alcoolique ;
- conduite après avoir fait usage de produits stupéfiants ;
- mise en danger de la vie d'autrui ;
- délit de grand excès de vitesse en récidive ;
- délit de fuite.

Le permis blanc a provoqué d'importants contentieux et paraît par nature incompatible avec la condamnation de conducteurs ayant eu un comportement dangereux.

En 2001*, on compte 123 908 condamnations pour des délits routiers, dont 100 870 pour des faits d'alcoolémie au volant et 69 125 peines complémentaires de suspension du permis de conduire. Or, la quasi-totalité de ces peines de suspension du permis de conduire a fait l'objet d'un aménagement.

* Les chiffres clé de la justice 2001

Le projet de loi prévoit également la **création de nouvelles peines complémentaires** qui pourront être prononcées par le juge pour les délits au code de la route réprimant les faits les plus graves :

- stage de formation à la sécurité routière ;
- interdiction de conduire certains véhicules pour lesquels le permis de conduire n'est pas nécessaire ;
- immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ;
- extension des cas dans lesquels la peine complémentaire de confiscation du véhicule peut-être prononcée, et notamment en cas d'homicide involontaire ou de conduite sans permis en récidive.

OPTIMISATION DE LA CHAÎNE CONTRÔLE/SANCTION

Le projet de loi prévoit de renforcer la possibilité de recourir à des **contrôles automatisés des infractions routières** sur l'ensemble du territoire national pour faciliter la constatation, sans interception des véhicules, de certaines contraventions au code de la route, et notamment :

- le non respect de la vitesse maximale autorisée ;
- le non respect d'un feu rouge fixe ;
- le non respect d'un panneau "stop".

Le projet de loi privilégie **l'automaticité du traitement des contraventions au code de la route** afin d'éviter tout risque d'engorgement des tribunaux, tout en réservant des possibilités de recours indispensables à une bonne justice.

Ainsi, il envisage d'étendre la **responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule** pour les contraventions constatées sans interception du véhicule.

Celui-ci pourra s'exonérer de sa responsabilité s'il est en mesure :

- de produire le récépissé d'un dépôt de plainte pour vol ou destruction du véhicule ;
- de communiquer l'identité ainsi que la référence du permis de conduire du conducteur du véhicule, auteur de la contravention.

A défaut, il devra s'acquitter d'une consignation égale au montant de l'amende, s'il entend contester la contravention devant le juge de police.

La procédure de **l'amende forfaitaire** est ainsi rendue plus opérationnelle, en subordonnant la recevabilité de la contestation émanant du titulaire de la carte grise à la consignation préalable du montant de cette amende.

Une présomption de domiciliation est instituée à l'encontre du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. Trop de contrevenants échappent actuellement aux poursuites en ne déclarant pas leur changement d'adresse au fichier national des immatriculations. La condamnation au paiement de l'amende forfaitaire majorée sera définitive, si aucune réclamation n'est formulée dans le délai de trois mois à compter de la date d'envoi, par le comptable du Trésor public, en lettre recommandée, de l'avis de paiement de l'amende forfaitaire majorée à l'adresse déclarée en préfecture par le titulaire du certificat d'immatriculation.

LE FONDEMENT JURIDIQUE DE LA CONSIGNATION

Le titulaire du certificat d'immatriculation est présumé être le conducteur du véhicule lors de la constatation de la contravention. S'il n'est pas en mesure de communiquer l'identité de l'auteur des faits, soit parce qu'il ne le sait pas, soit parce qu'il ne veut pas la communiquer, le Conseil Constitutionnel dans sa décision du 16 juin 1999 relative à la loi du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière, a considéré qu'un tel comportement s'analysait "en un refus de contribuer à la manifestation de la vérité ou en un défaut de vigilance dans la garde du véhicule" et, en conséquence, a validé les dispositions de l'article L.121-3 du code de la route exigeant que le juge de police mette à sa charge le montant de l'amende encourue s'il n'est pas en mesure de le condamner comme auteur de la contravention.

L'exigence d'une consignation en cas de contestation d'une contravention a pour but de dissuader les contrevenants dits "d'habitude" de contester systématiquement les faits.

3 - AMÉLIORATION DES DISPOSITIONS RELATIVES AU PERMIS À POINTS

INSTAURATION DU PERMIS PROBATOIRE

"C'est dans les deux à trois années qui suivent l'obtention du permis de conduire que le "surrisque" est le plus élevé : ainsi les conducteurs âgés de moins de 25 ans ayant obtenu leur permis de conduire depuis moins de 3 ans sont impliqués dans les accidents corporels avec un taux qui est près de trois fois supérieur au taux moyen" (*Rapport Verré, 1997*).

Des stages de formation et de sensibilisation post-permis se sont multipliés sous différentes formes depuis quelques années : stages facultatifs de récupération de points, stages de sensibilisation en alternatives de peines, rendez-vous d'évaluation ou de perfectionnement, sur la base du volontariat et souvent dans le cadre de l'entreprise.

Plus récemment encore, à la suite de la loi de 1999 sur la sécurité routière, les conducteurs titulaires depuis moins de 2 ans du permis de conduire qui ont commis une infraction grave (retrait de 4 points ou plus) se voient dans l'obligation d'effectuer un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Ce stage se substitue à la peine d'amende et permet de reconstituer partiellement son capital.

Ces mesures s'avèrent encore insuffisantes. Elles ont conduit le Gouvernement à instaurer le permis probatoire qui vise à développer la motivation du conducteur novice, par l'inversion de la logique du système des points actuel (12 points dès le départ). **Le principe de base consiste à responsabiliser le conducteur qui vient d'obtenir son permis de conduire par le biais d'un capital total de points à acquérir à l'issue d'une période probatoire de trois ans.**

- Un capital initial de six points est attribué au conducteur lors de l'obtention de son permis de conduire.
- A l'issue d'une période de trois ans, et s'il n'a pas commis d'infractions entraînant la perte des points de son capital initial, un capital de 12 points lui est attribué.
- Si au cours de la période probatoire, le conducteur se voit retirer des points selon la réglementation en vigueur (en une seule fois ou en fractionnement), il doit attendre de nouveau 3 ans à partir de la date du retrait de points pour acquérir son total de points.
- En cas de perte complète du capital initial (6 points), le permis perd sa validité. Il faut attendre un délai de 6 mois pour repasser son permis et avoir été reconnu apte après un examen d'aptitude (examen médical et psychotechnique) en application de la réglementation actuelle.

AUGMENTATION DU PLAFOND DE POINTS RÉDUCTIBLES

Le nombre de points susceptibles d'être retirés en cas d'infraction est augmenté de trois à six points. Dès l'entrée en vigueur de cette disposition, le nombre de points qui seront retirés en cas de contravention pour conduite en état alcoolique (dès 0,5 g) sera porté de trois à six points par décret en Conseil d'Etat.

AGGRAVATION DE L'INFRACTION DE CONDUITE D'UN VÉHICULE

APRÈS INVALIDATION DU PERMIS DE CONDUIRE

L'infraction de conduite d'un véhicule malgré l'invalidation du permis de conduire du fait du retrait de la totalité des points constitue désormais un délit et non plus une simple contravention. Cette modification met un terme à une importante incohérence des textes actuels, puisque la conduite malgré la suspension ou l'interdiction du permis de conduire constituait déjà un délit.

Après deux invalidations par perte de la totalité des points dans une période de cinq ans, **le délai requis pour se présenter aux épreuves du permis de conduire est porté de six mois à un an.**

4 - AUTRES DISPOSITIONS DE NATURE À RENFORCER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

RENFORCEMENT DE LA RÉPRESSION DE LA COMMERCIALISATION DES KITS DE DÉBRIDAGE DES CYCLOMOTEURS ET DES DÉTECTEURS DE RADARS

Actuellement, la commercialisation de tels dispositifs, qui génère par nature des comportements infractionnistes, ne relève que du domaine contraventionnel et ne revêt pas un caractère suffisamment dissuasif.

Le projet de loi prévoit d'aggraver les sanctions pour la commercialisation des "détecteurs de radars" et des "kits de débridage" des cyclomoteurs et d'habiliter les agents de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) à constater ces infractions qui deviennent des délits dont le quantum de peine a été fixé à une peine maximale de 2 ans d'emprisonnement et 30 000 €.

Pour les kits de débridage des cyclomoteurs, il s'agit de lutter efficacement contre la commercialisation et l'installation de tels kits par les professionnels. Cette disposition s'inscrit dans le cadre d'un programme cohérent visant à réduire la vitesse des véhicules et à combattre des pratiques mettant en danger des populations jeunes déjà surexposées. La sanction de l'usage en circulation reste inchangée s'agissant d'utilisateurs aux moyens financiers le plus souvent limités qui relèvent d'une contravention de 5^{ème} classe dont le montant de l'amende maximale est fixé à 1 500 €, doublé en cas de récidive. Le délit constituera également une meilleure assise pour la mise en cause de la responsabilité pénale des personnes morales.

Pour les détecteurs de radars, il s'agit d'accroître la dissuasion d'user de ces dispositifs et surtout de donner à la justice davantage de moyens pour s'attaquer à la répression des fabricants, importateurs, distributeurs ou promoteurs de tels appareils de détection en étendant la responsabilité pénale aux personnes morales.

SÉCURISATION DES OBSTACLES LATÉRAUX

Les obstacles fixes, situés en bordure de routes, génèrent chaque année environ 3 000 victimes, dont environ les deux tiers sur les réseaux des collectivités locales, et 1 900 (soit plus de 20 % des tués) en circulation interurbaine.

Ces obstacles latéraux sont généralement des "accessoires" de la route : arbres, poteaux, murets, équipements, fossés, talus.

Il convient, dans ce contexte, de **renforcer l'ensemble des moyens dont peuvent disposer les maîtres d'ouvrage** de ces voiries pour qu'il puissent engager localement des actions de traitement de ces obstacles latéraux, que ce soit par suppression, par déplacement, par éloignement, par protection ou par fragilisation (poteaux d'éclairage ou de signalisation).

Un texte législatif s'impose pour **régler le problème de la présence sur le domaine public d'équipements** (pylônes ou poteaux) de concessionnaires (EDF, France Télécom, notamment). Il est donc proposé de compléter l'article L. 113-3 de la voirie routière.

Pour les réseaux des collectivités locales (départements et communes), et après concertation, un texte réglementaire de portée plus large assurant la sécurité juridique des gestionnaires sera élaboré.

Il permettra à ces collectivités d'intervenir sur leur propre réseau sous leur responsabilité, dans des conditions équivalentes à ce que fait l'Etat sur son réseau.

Au delà du traitement des obstacles latéraux, il s'agit de développer une **culture de la prévention du risque routier chez les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures**, en améliorant la prise en charge de la sécurité routière au "quotidien" dans toutes leurs activités : de l'urbanisme à la gestion des déplacements, de la conception à l'entretien et l'exploitation routière, de la planification territoriale à la réalisation d'aménagements.

ACCROISSEMENT DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

Les mesures proposées concernent les professionnels de la route et visent à renforcer les dispositifs existants en matière de sécurité.

Il s'agit tout d'abord de confirmer dans la loi d'orientation des transports intérieurs que la **profession de déménageur** reste bien soumise aux règles de toutes les entreprises de transport, et de simplifier la constitution des commissions des sanctions administratives, instances qui contribuent à la régulation du secteur, en les plaçant auprès des préfets de région.

Il s'agit ensuite de compléter le code de la route pour permettre l'**immobilisation immédiate des véhicules routiers en infraction** aux prescriptions de la réglementation du transport des marchandises dangereuses compromettant la sécurité. Il est en effet nécessaire de pouvoir exiger d'un transporteur qu'il interrompe un transport de marchandises dangereuses effectué dans des conditions contraires à la sécurité, et qu'il procède aux remises en conformité requises avant de poursuivre son trajet.

Enfin les mesures proposées prennent en compte la **mise en place prochaine du chronotachygraphe électronique** prévue pour août 2004 par la réglementation européenne. L'appareil actuel, de technique horlogère, va être progressivement remplacé par un appareil entièrement numérique auquel sera associée une carte propre à chaque conducteur sur laquelle seront enregistrées les données qui le concernent. Ainsi les infractions et sanctions actuellement prévues doivent être adaptées pour tenir compte de cette évolution technologique.

ANNEXE 2

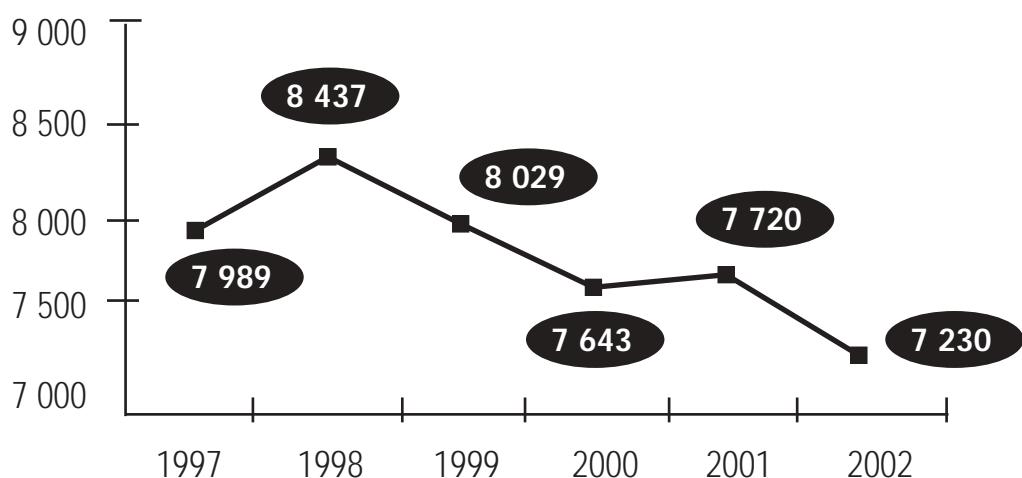
CHIFFRES CLÉS

I - BILAN DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE 1997 / 2002

A ► Bilan des six dernières années

	Accidents corporels	Tués	Blessés
2002	105 291	7 230	137 523
2001	116 745	7 720	153 945
2000	121 223	7 643	162 117
1999	124 524	8 029	167 572
1998	124 387	8 437	168 535
1997	125 202	7 989	169 578
Différence	- 19 911	- 759	- 32 055
<i>Évolution 2002 / 1997</i>	- 15,9 %	- 9,5 %	- 18,9 %

Évolution du nombre de tués depuis 1997



Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière

I - BILAN DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE 1997 / 2002 (SUITE)

B ► Bilan de l'année 2002 par semestre

Bilan par semestre	Accidents corporels	Tués	Blessés
1^{er} semestre 2002	52 297	3 579	68 199
1^{er} semestre 2001	57 550	3 547	75 980
Évolution 2002 / 2001	- 9,1 %	+ 0,9 %	- 10,2 %
2^{ème} semestre 2002	52 994	3 651	69 324
2^{ème} semestre 2001	59 195	4 173	77 965
Évolution 2002 / 2001	- 10,5 %	- 12,5 %	- 11,1 %

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière

C ► Commentaires

Depuis 1972 et la mise en œuvre progressive de mesures destinées à réduire l'insécurité routière, la diminution du nombre des accidents, des tués et des blessés s'est poursuivie régulièrement jusqu'en 1997, année où le chiffre des tués était descendu pour la première fois sous la barre des 8000.

Mais depuis cette date, après même un rebond en 1998, la stagnation des résultats ne laissait pas de préoccuper. 7720 morts en 2001 contre 7989 en 1997, soit – 3,36% seulement sur quatre ans.

La nécessité d'une politique plus volontaire en la matière était attendue par tous les acteurs de la sécurité routière et, de ce point de vue, les efforts déployés dès l'été 2002, en matière de renforcement des contrôles notamment, semblent déjà porter leurs fruits, sinon au niveau du nombre des accidents, du moins en ce qui concerne leurs conséquences humaines les plus graves puisqu'on dénombre 12,5% de morts en moins sur le second semestre 2002 par rapport à la même période de l'année précédente.

Les six derniers mois se traduisent par 522 morts de moins qu'en 2001.

L'annonce des nouvelles mesures adoptées en comité interministériel le 18 décembre 2002 semble également produire ses premiers effets bénéfiques sur le comportement des conducteurs comme en témoigne la baisse significative constatée sur les mois de décembre et de janvier derniers (respectivement –28,7% et –33,3% pour les tués). Pour pérenniser cette situation mais surtout pour tenter d'en amplifier les effets, il convient d'adopter les dispositifs d'ordre législatif nécessaires.

**II - PEINES PRÉVUES EN CAS D'HOMICIDES
ET DE BLESSURES INVOLONTAIRES
COMMIS À L'OCCASION DE LA CONDUITE D'UN VÉHICULE**

A ► Peines d'emprisonnement encourues en cas d'homicide involontaire

	Droit actuel	Projet de loi
Faute de conduite "simple"	3 ans	5 ans
Faute de conduite aggravée	Mise en danger délibérée	5 ans
	Alcoolémie	6 ans
	Délit de fuite	6 ans
	Stupéfiants (*)	6 ans (*)
	Très grand excès de vitesse	3 ans
	Absence de permis de conduire	3 ans
Cumul de fautes aggravées	Mise en danger plus alcoolémie, délit de fuite ou stupéfiants	10 ans
	Autres cumuls	3, 5 ou 6 ans selon les cas

(*) Loi définitivement adoptée le 3 février 2003 par le Parlement.

Source : Ministère de la Justice - 2003

**II - PEINES PRÉVUES EN CAS D'HOMICIDES
ET DE BLESSURES INVOLONTAIRES
COMMIS À L'OCCASION DE LA CONDUITE D'UN VÉHICULE
(SUITE)**

B ► Peines d'emprisonnement encourues en cas de blessures involontaires (ITT + de 3 mois)

	Droit actuel	Projet de loi
Faute de conduite "simple"	2 ans	3 ans
Faute de conduite aggravée	Mise en danger délibérée	3 ans
	Alcoolémie	4 ans
	Délit de fuite	4 ans
	Stupéfiants (*)	4 ans (*)
	Très grand excès de vitesse	2 ans
	Absence de permis de conduire	2 ans
Cumul de fautes aggravées	Mise en danger plus alcoolémie, délit de fuite ou stupéfiants	6 ans
	Autres cumuls	2, 3 ou 4 ans selon les cas

(*) Loi définitivement adoptée le 3 février 2003 par le Parlement.

Source : Ministère de la Justice - 2003

**II - PEINES PRÉVUES EN CAS D'HOMICIDES
ET DE BLESSURES INVOLONTAIRES
COMMIS À L'OCCASION DE LA CONDUITE D'UN VÉHICULE
(SUITE)**

C ► Peines d'emprisonnement (ou d'amende) encourues en cas de blessures involontaires (ITT - de 3 mois)

	Droit actuel	Projet de loi
Faute de conduite "simple"	amende contraventionnelle	2 ans
Faute de conduite aggravée	Mise en danger délibérée	2 ans
	Alcoolémie	2 ans
	Délit de fuite	2 ans
	Stupéfiants (*)	2 ans (*)
	Très grand excès de vitesse	amende contraventionnelle
	Absence de permis de conduire	amende contraventionnelle
Cumul de fautes aggravées	Mise en danger plus alcoolémie, délit de fuite ou stupéfiants	2 ans
	Autres cumuls	amende ou 2 ans selon les cas

(*) Loi définitivement adoptée le 3 février 2003 par le Parlement.

Source : Ministère de la Justice - 2003

**III - CONDAMNATIONS PRONONCÉES POUR LES BLESSURES
ET HOMICIDES INVOLONTAIRES COMMIS
À L'OCCASION DE LA CONDUITE D'UN VÉHICULE**

	1999	2000	2001
ITT - 3 mois	11 632	11 165	10 342
ITT - 3 mois mise en danger	8	8	4
ITT - 3 mois alcool	3 380	3 354	3 049
ITT - 3 mois alcool et mise en danger	19	79	87
ITT + 3 mois	3 661	3 393	2 963
ITT + 3 mois mise en danger	36	80	46
ITT +- 3 mois alcool	516	493	446
ITT +- 3 mois délit de fuite	53	44	49
ITT +- 3 mois alcool et mise en danger	12	71	81
ITT +- 3 mois délit de fuite et mise en danger	1	2	2
homicide	1 402	1 327	1 142
homicide / mise en danger	53	63	82
homicide / alcool	432	384	360
homicide / délit de fuite	53	42	40
homicide / alcool et mise en danger	16	15	15
homicide / délit de fuite et mise en danger	3	3	4
Total accidents corporels	19 318	18 689	17 069
Total accidents mortels	1 959	1 834	1 643
TOTAL GÉNÉRAL	21 277	20 323	18 712

Source : Ministère de la Justice - 2003