
DIRECTION DES AFFAIRES CRIMINELLES
ET DES GRÂCES

Circulaire ☒

◆
SOUS-DIRECTION DES AFFAIRES PÉNALES GÉNÉRALES
ET DES GRÂCES

Date d'application : **immédiate**

◆
BUREAU DE LA JUSTICE PÉNALE
ET DES LIBERTÉS INDIVIDUELLES
Tél. 01.44.77.65.13

LA GARDE DES SCEAUX, MINISTRE DE LA JUSTICE

à

- Pour attribution -

Mesdames et Messieurs les Procureurs Généraux
près les cours d'appel

Madame et Monsieur les Procureurs de la République
près les tribunaux supérieurs d'appel

- Pour information -

Mesdames et Messieurs les Premiers Présidents de Cour d'Appel

N° NOR : NOR.JUS. D.01-30073.C

N° Circulaire : CRIM. 01-10.E1-25.05.2001

Réf. de classement : CRIM-AP N° 00-1600.E11

Mots clés : Sécurité routière - Homicides involontaires - Blessures involontaires -
Conduite sous l'empire d'un état alcoolique - Grand excès de vitesse - Mise en
danger délibérée d'autrui - Contrôle d'alcoolémie et de vitesse - Réponses
judiciaires - Harmonisation - Alternatives aux poursuites - Composition pénale

Titre détaillé : Orientations générales de politique pénale tendant à renforcer la lutte contre
l'insécurité routière

Textes de référence : Loi du 18 juin 1999, loi du 23 juin 1999 et décret du 29 janvier 2001, loi du
15 juin 2000, décret du 24 octobre 2000, arrêté du 1er décembre 2000, article
223-1 du code pénal, article 41 du code de procédure pénale

Annexes : Annexe n°1 : circulaire interministérielle du 28 mars 2001 relative aux plans
de contrôles routiers
Annexe n°2 : arrêt de la chambre criminelle de la cour de cassation en date du
19 avril 2000 ; arrêt de la cour d'appel de Montpellier statuant en cour de
renvoi en date du 19 décembre 2000
Annexe n°3 : décret du 24 octobre 2000 et arrêté du 1er décembre 2000
Annexe n°4 : catalogue des stages "sécurité routière"

Publiée : BO ☒ INTRANET DACG ☒

Modalités de diffusion

Diffusion directe aux PROCUREURS GÉNÉRAUX et, par l'intermédiaire de ces derniers,
aux Procureurs de la République

Diffusion directe aux PREMIERS PRÉSIDENTS et, par l'intermédiaire de ces derniers
aux MAGISTRATS DU SIÈGE

PLAN

	INTRODUCTION	3
1	<u>Les constats</u>	3
1 - 1	Un contentieux volumineux, dominé par la conduite en état alcoolique	3
1 - 2	La persistance d'un bilan trop lourd en matière d'accidents corporels de la circulation routière	4
2	<u>Les objectifs</u>	5
1 -	<u>LA NECESSITE DE SANTIONNER LES COMPORTEMENTS LES PLUS DANGEREUX COMMANDE L'UTILISATION OPTIMALE DES DISPOSITIFS LEGAUX ET REGLEMENTAIRES</u>	5
1 - 1	Des réquisitions adaptées permettant de rendre effectives les sanctions visant le titre de conduite	5
1 - 2	Des pratiques centrées sur l'application effective des textes	6
	1-2-1 Le délit de grand excès de vitesse en récidive	5
	1-2-2 Les pouvoirs propres du procureur de la République en matière de contrôles routiers	6
	1-2-3 Le délit de mise en danger délibérée d'autrui	7
2 -	<u>L'HARMONISATION DES REPONSES JUDICIAIRES</u>	8
2 - 1	Clarifier le recours aux pratiques d'alternatives aux poursuites	8
	2-1-1 L'instauration de la composition pénale pour le délit de conduite en état alcoolique	9
	2-1-2 L'incidence des dispositions particulières aux "Conducteurs novices"	9
	2-1-3 Propositions de critères pour une politique pénale d'alternatives aux poursuites en matière d'infractions routières	11
2 - 2	Fonder les pratiques sur une approche plus fine de la jurisprudence, au niveau national et au niveau local	13
3 -	<u>LES POLITIQUES PARTENARIALES</u>	13
3 - 1	Améliorer l'information des victimes et de leurs proches	14
3 - 2	Développer la prise en compte des problèmes de santé publique liés au délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique	15
3 - 3	Développer les actions d'information et de sensibilisation	15
3 - 4	Favoriser les initiatives de définition de politique pénale commune	15

AVERTISSEMENT

Le code de la route, tel qu'il résulte des ordonnances n°2000-930 du 22 septembre 2000 et n°2000-1255 du 21 décembre 2000 publiées aux JO des 24 septembre et 23 décembre pour la partie législative et du décret n°2001-251 du 22 mars 2001 publié au JO du 25 mars pour la partie réglementaire, entre en vigueur le 1er juin 2001.

S'agissant d'une codification réalisée selon la méthode dite du "droit constant", les termes de la circulaire du 21 novembre 2000 (crim-00-12/F4), notamment pour ce qui concerne la question des visas des articles mentionnés dans les citations, trouvent application.

La mise à jour NATINF sera effective à la date d'entrée en vigueur du code et implantée au sein des différentes applications informatiques selon les modalités habituelles, y compris pour les applications des officiers du ministère public.

Dès le 1er juin, les fiches NATINF actualisées seront consultables à partir de la base documentaire NATINF accessible depuis l'INTRANET DACG (rubrique NATINF) ou le portail d'entrée des INTRANET du ministère.

Enfin, un mémento NATINF spécifique au code de la route a été réalisé et pourra être téléchargé à partir d'un fichier disponible sur le site INTRANET de la DACG (rubrique NATINF). Ce document sera également diffusé largement aux agents verbalisateurs et aux officiers du ministère public.

INTRODUCTION

1 - Les constats

1 - 1 - Un contentieux volumineux, dominé par la conduite en état alcoolique :

Au niveau judiciaire, le pourcentage des condamnations afférentes aux délits routiers et aux contraventions de 5ème classe en matière routière reste très élevé.

En 1999, le total des condamnations prononcées pour délits routiers s'élève à 133 559, soit 30% du nombre total des condamnations délictuelles.

Les condamnations pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique (infraction simple et circonstance aggravante des délits de blessures et homicides involontaires) représentent 81% de l'ensemble des condamnations pour délits routiers.

En matière contraventionnelle, le contentieux des contraventions de 5ème classe pour infractions routières représente un total de 82 608 condamnations, soit 66% du total des condamnations prononcées pour les contraventions de 5ème classe tous contentieux confondus.

Au sein du contentieux routier contraventionnel, on observe en 1999 une augmentation très significative du nombre de condamnations prononcées pour excès de vitesse de 5ème classe, puisque de 4756 condamnations prononcées en 1998, on est passé à 25 564 condamnations en 1999, ce qui porte à un peu plus d'un tiers la part des grands excès de vitesse dans ce contentieux.

1 - 2 - La persistance d'un bilan trop lourd en matière d'accidents corporels de la circulation routière :

Les chiffres en France :

Avec 32 310 000 quatre roues et 1 106 000 deux roues correspondant au parc immatriculé au 31 décembre 1998 et une croissance de 4,2% de la circulation sur le réseau national, le bilan 1999 établi par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière du Ministère des Transports s'élève à 124 524 accidents corporels dont 7185 accidents mortels: en termes de vies humaines, ce bilan se traduit par un nombre de 8029 tués et 167 572 blessés dont 31 851 blessés graves.

Il convient de préciser que ces chiffres concernent le nombre de personnes tuées dans les 6 jours après l'accident.

La comparaison de ces données avec le nombre de condamnations pénales prononcées en 1999 suite à un accident corporel de la circulation :

❖ homicides involontaires : 1 960

dont circonstance aggravante d'alcoolémie : 448

❖ blessures involontaires délictuelles : 7 749

dont circonstance aggravante d'alcoolémie : 3 913

TOTAL : 9 709 condamnations dont 4 361 avec circonstance aggravante d'alcoolémie soit 45 %.

A titre de comparaison, en Europe : (étant précisé qu'en matière de comparaison internationale on comptabilise le nombre de personnes tuées dans les 30 jours après l'accident).

Tués	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
France	8891	8541	8444	8918	8487
Belgique	1449	1356	1364	1500	1397
Allemagne	9454	8758	8549	7792	7772
Espagne	5751	5483	5604	5957	5319
Italie	7033	6688	6724	6326	ND
Pays-Bas	1334	1180	1163	1066	1090
Grande-Bretagne	3621	3598	3599	3421	3423

Les chiffres provisoires annoncés pour l'année 2000 par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement marquent une amélioration notable puisqu'on comptabilise 7 180 personnes tuées (dans les 6 jours après l'accident) et 163 690 blessés mais, s'ils constituent un encouragement, ne sauraient justifier un fléchissement de la mobilisation.

2 - Les objectifs :

En conséquence, il apparaît nécessaire de maintenir le principe d'un engagement très ferme de l'autorité judiciaire en matière de lutte contre l'insécurité routière.

L'action répressive doit cibler en priorité les comportements les plus dangereux, indépendamment de leurs conséquences, par une utilisation optimale de l'ensemble des dispositifs légaux et réglementaires: la répression doit traduire un souci de pédagogie et de prévention, elle est un outil de responsabilisation des conducteurs.

L'action répressive doit en conséquence être prévisible: l'impératif du respect de la règle sera d'autant mieux intériorisé par l'automobiliste que le risque d'être sanctionné est plus probable. A cet effet, il convient d'harmoniser les pratiques répressives sur l'ensemble du territoire national et de veiller à ce qu'elles s'articulent avec le dispositif du permis à points: il est en effet important que l'action de l'autorité judiciaire s'inscrive dans la logique des politiques publiques conduites en ce domaine.

Pour cette raison, le traitement du contentieux routier devra également s'inscrire dans le cadre de politiques partenariales: ainsi pourront être mieux pris en compte l'information des victimes, l'intégration des objectifs de santé publique, la nécessaire coordination avec l'autorité préfectorale, notamment dans les départements où se trouvent le siège de deux ou plusieurs tribunaux de grande instance et enfin la définition de véritables actions de communication, qui supposent que des liens s'établissent avec le monde associatif.

---oOo---

1 - LA NÉCESSITÉ DE SANCTIONNER LES COMPORTEMENTS LES PLUS DANGEREUX COMMANDE L'UTILISATION OPTIMALE DES DISPOSITIFS LÉGAUX ET RÉGLEMENTAIRES

1 - 1 - Des réquisitions adaptées permettant de rendre effectives les sanctions visant le titre de conduite :

- Il s'agit d'encourager le recours accru aux facultés offertes par la loi du 23 juin 1999 afin de favoriser la poursuites des infractions contraventionnelles par la voie de l'ordonnance pénale, assorties de réquisitions de mesures de suspension du permis de conduire.

1 - 2 - Des pratiques centrées sur l'application effective des textes :

- 1-2-1 : Le délit de grand excès de vitesse en récidive :

Un an après l'entrée en vigueur de la loi du 18 juin 1999 créant un délit de grand excès de vitesse en récidive, on a constaté qu'aucune condamnation n'avait été prononcée sur la base de ce texte, alors que, concomitamment (voir supra), les condamnations pour excès de vitesse de 5ème classe ont très sensiblement augmenté.

Afin de rendre ce texte effectif, il convient d'accélérer la constitution du premier terme de la récidive en mettant en oeuvre un traitement en temps réel des excès de vitesse de 5ème classe par le biais de la délivrance d'une convocation par officier de police judiciaire.

Les délais d'inscription des condamnations au casier judiciaire ainsi que les délais d'obtention du casier judiciaire dans le cadre du traitement en temps réel pouvant être autant de freins à l'établissement de l'état de récidive, il conviendra de veiller à rechercher, avant même l'obtention du bulletin N°1 du casier judiciaire, l'existence de précédents sur le ressort et les ressorts voisins.

Cette nécessité de mettre en oeuvre des procédures plus approfondies ne constitue toutefois pas un obstacle à un traitement rapide de ces infractions, le contrevenant pouvant être utilement reconvoqué, une fois le résultat des recherches obtenu, en vue d'une citation devant le tribunal correctionnel lorsque l'état de récidive permet de caractériser le délit prévu par l'article L.413-1 (L.4-1 ancien) du code de la route.

- 1-2-2 : Les pouvoirs propres du procureur de la République en matière de contrôles routiers :

Les pouvoirs dévolus au procureur de la République par l'article 41 du code de procédure pénale en matière de recherches et de poursuite des infractions à la loi pénale fondent légalement la possibilité, pour ce magistrat, de faire procéder à des contrôles de vitesse: ainsi lui est conférée la possibilité de faire constater, de façon plus certaine, des infractions à la loi pénale qui constituent des comportements routiers parmi les plus dangereux et de participer à la mise en oeuvre d'une répression plus sûre et uniforme des infractions routières.

Toutefois, il convient de veiller à ce que l'exercice de ce pouvoir propre s'inscrive dans le cadre d'une action concertée des différentes autorités en charge de la sécurité routière dans le département. Les plans départementaux de contrôle routier, qui ont fait l'objet d'une circulaire conjointe des ministères des Transports, de l'Intérieur, de la Défense et de la Justice en date du 20 janvier 2000 sont les outils privilégiés d'une politique locale de contrôles routiers adaptée aux données de l'accidentologie locale et menée dans le souci de la meilleure utilisation des personnels comme des matériels.

Vous trouverez en annexe n°1 la circulaire interministérielle relative aux plans départementaux de contrôles routiers en date du 28 mars 2001 adressée par les ministères de l'Intérieur, de la Défense, de l'Équipement, des Transports et du Logement à chacun des préfets de départements.

Deux points supplémentaires méritent d'être soulignés à cet égard :

- en premier lieu, il convient de rappeler les dispositions de l'article L.121-3 (L.21-2 ancien) du code de la route, qui permettent de retenir la responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise d'un véhicule en cas de non respect de la réglementation sur les vitesses maximum autorisées et sur les signaux d'arrêt. Elles ont en effet pour intérêt principal de rendre plus effectifs les contrôles de vitesse effectués aux endroits où l'interception du véhicule est impossible.

(Cf circulaire DACG du 16 juin 2000 sur les modalités pratiques d'application).

- en second lieu, afin d'améliorer la coordination avec l'autorité préfectorale et de donner à ces opérations une plus grande visibilité et une meilleure cohérence, il y a lieu d'encourager l'association de l'ensemble des parquets concernés pour la conduite de telles opérations, ce qui permettra de les engager sur l'ensemble d'un département ou au niveau d'un même axe routier important.

Le rôle des parquets généraux sera alors déterminant en termes d'impulsion et d'animation.

- 1-2-3 : Le délit de mise en danger délibérée d'autrui :

Le recours au délit de mise en danger délibérée d'autrui (article 223-1 du code pénal): dans l'esprit du législateur, comme l'a souligné la circulaire du Garde des Sceaux en date du 14 mai 1993, ce délit avait pour objectif d'assurer une répression accrue des comportements routiers les plus dangereux dans la mesure où ces comportements traduisent une prise de risques délibérée pour la vie ou l'intégrité physique d'autrui. Lors des débats parlementaires, avaient été notamment évoquées les hypothèses dans lesquelles un conducteur brûlait plusieurs feux rouges les uns à la suite des autres ou doublait un autre véhicule en haut d'une côte sans visibilité.

Or, à la lumière d'un arrêt récent de la cour de cassation du 19 avril 2000 dont la solution a été reprise par l'arrêt rendu le 19 décembre 2000 par la cour d'appel de Montpellier (voir les deux décisions en annexe n°2), il apparaît que la frontière est parfois difficile à établir juridiquement entre les infractions pour excès de vitesse et le délit de mise en danger délibérée d'autrui.

Il convient en conséquence de veiller à ne poursuivre sur la base de ce texte que les comportements qui, au delà de la violation des règles sur la vitesse maximum autorisée, déjà sanctionnées par des textes spécifiques, se traduisent notamment par une utilisation anormale du domaine routier ou la commission, dans le même trait de temps, de plusieurs infractions successives.

Par exemple, dans le premier cas, pourront être poursuivies sur ce fondement toutes les procédures qui feront apparaître la réalisation d'une course entre automobilistes (spécialement les rassemblements de jeunes conducteurs sur des portions d'autoroutes ou de voies rapides) ou l'emprunt d'autoroutes à contre-sens là aussi dans un but "compétitif" ou "récréatif".

Dans le second cas, seront concernées par exemple les procédures faisant apparaître l'utilisation successive, sur autoroute, de l'ensemble des voies de circulation, y compris en doublant les autres véhicules par la droite ou la conduite, à des vitesses extrêmement élevées, au mépris des signaux d'arrêt, par des conducteurs généralement dépourvus du permis de conduire, voire alcoolisés.

2 - L'HARMONISATION DES RÉPONSES JUDICIAIRES

2-1 : Clarifier le recours aux pratiques d'alternatives aux poursuites :

Il est apparu, notamment à la lecture du rapport annuel des parquets, que de nombreux procureurs de la République ont développé, dans le cadre des alternatives aux poursuites, une réponse pénale novatrice en instaurant des stages de sensibilisation au risque routier pour un certain nombre d'infractions liées à la conduite routière.

Cette pratique présente l'intérêt de permettre une approche pédagogique de la délinquance routière.

On constate toutefois une grande disparité dans les critères instaurés pour la mise en oeuvre de ces stages.

Par ailleurs, cette pratique conduit à remettre en cause le fonctionnement du système du permis à points, qui constitue pourtant un outil efficace et dissuasif de lutte contre l'insécurité routière.

Enfin, le contexte juridique a notablement évolué, en raison d'une part de l'instauration, par la loi du 23 juin 1999 complétée par un décret du 29 janvier 2001, de la composition pénale (II-1-1), applicable aux délits liés à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique définis aux articles L.234-1 à L.234-8 (L.1er ancien) du code de la route et d'autre part des dispositions particulières concernant les "conducteurs novices" (II-1-2), prévues par la loi du 18 juin 1999, complétée par un décret du 24 octobre 2000 et un arrêté du 1er décembre 2000.

En conséquence, la politique d'alternatives aux poursuites en matière d'infractions routières doit être revue à la lumière de ces évolutions.

Enfin, la réponse pénale apportée à une délinquance massive, qui suppose le déplacement des individus à travers tout le territoire national, doit poursuivre des objectifs d'efficacité et de légitimité et donc présenter autant de cohérence que possible au niveau national.

Le tableau que vous trouverez au paragraphe 2-1-3 résume les critères qui, pour les infractions les plus courantes liées à la conduite routière, paraissent devoir guider le choix à effectuer d'une part entre les poursuites devant le tribunal correctionnel ou le tribunal de police et d'autre part le recours à la composition pénale ou aux stages alternatifs.

Les orientations générales de politique pénale présentées dans ce tableau font l'objet de commentaires détaillés auxquels renvoient les astérisques.

2-1-1 : l'instauration de la composition pénale pour le délit de conduite en état alcoolique :

La loi du 23 juin 1999, en instaurant la composition pénale, a entendu donner un cadre juridique précis aux alternatives aux poursuites. Applicable aux délits liés à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, elle ne fait pas obstacle au fonctionnement du permis à points puisque l'article 3 de la loi du 23 juin 1999 a modifié l'article L.223-1 (L.11-1 ancien) du code de la route afin de permettre le retrait de points lorsque la composition pénale a été exécutée. (article R.15-33-59 instauré par le décret n° 2001-71 du 29 janvier 2001)

Le décret du 29 janvier 2001 prévoit en outre une articulation avec la suspension administrative du permis de conduire. En effet, à l'expiration de la période pendant laquelle la personne ayant donné son accord à la composition pénale aura dû laisser son permis de conduire au greffe du tribunal de grande instance, la mesure administrative de suspension ou de rétention de son permis de conduire éventuellement prise à son encontre cessera ses effets (article R.15-33-53 du code de procédure pénale).

Enfin, le magistrat du ministère public qui propose une mesure de composition pénale par application du 3° de l'article 41-2 du code de procédure pénale peut assortir l'obligation de remise du permis de conduire au greffe de la juridiction d'un aménagement en vue de concilier cette mesure avec les obligations professionnelles du contrevenant (article R.15-33-41 du code de procédure pénale).

2-1-2 : l'incidence des dispositions particulières aux "conducteurs novices":

Pour les conducteurs qui sont titulaires du permis de conduire depuis moins de 2 ans, le législateur a souhaité mettre en oeuvre dans l'article 1 de la loi du 18 juin 1999 un dispositif de sanction permettant d'intégrer une dimension pédagogique.

Un décret du 24 octobre 2000 et un arrêté du 1er décembre 2000 (*) sont venus préciser les conditions d'application de ce texte : les conducteurs titulaires du permis de conduire depuis moins de deux ans qui auront commis une infraction ayant donné lieu à une perte d'au moins quatre points (ceci concernant en conséquence les excès de vitesse de plus de 40 km/h et plus ainsi que les conduites sous l'empire d'un état alcoolique délictuelles) auront, lorsque le retrait de points sera devenu effectif du fait du paiement de l'amende forfaitaire, d'une condamnation devenue définitive ou de l'intervention d'une composition pénale, l'obligation de suivre une formation spécifique.

Lorsqu'ils auront satisfait à cette obligation, leur capital de points sera reconstitué à hauteur de 4 points dans les conditions de droit commun fixées à l'article R.223-8 SII (R.262 2° ancien) du code de la route. Ils pourront en outre être remboursés du montant de l'amende prononcée.

S'ils ne satisfont pas à cette obligation, ils seront passibles des peines prévues pour la contravention de 4ème classe et pourront en outre se voir infliger une peine complémentaire de suspension du permis de conduire.

A cet égard, vous veillerez à ce que les services d'enquête relèvent systématiquement cette infraction lorsqu'ils la constateront et vous donnerez aux officiers du ministère public des directives précises pour que des poursuites soient effectivement engagées à l'encontre des contrevenants.

Par ailleurs, l'attestation de stage se substituant à l'amende sanctionnant l'infraction, il convient dans ces conditions de veiller à adapter les réquisitions prises à l'occasion des poursuites à l'encontre des conducteurs novices, les peines complémentaires, et notamment la peine de suspension du permis de conduire, paraissant devoir être privilégiées par rapport à la peine d'amende.

* (voir annexe n°3)

2-1-3 : Propositions de critères pour une politique pénale d'alternatives aux poursuites en matière d'infractions routières :

Conduite sous l'empire d'un état alcoolique	
0,25 à 0,40 mg/l	Stages alternatifs possibles
Plus de 0,40 à 0,50 mg/l	Composition pénale possible * (1)
Plus de 0,50 mg/l	Convocation par officier de police judiciaire ou citation directe devant le tribunal correctionnel recommandées
Plus de 0,40 mg/l par conducteur novice	composition pénale possible jusqu'à 0,50 mg/l (41-2 3° code de procédure pénale) * (2) Convocation par officier de police judiciaire ou citation devant le tribunal correctionnel recommandées au-delà de 0,50mg/l
Excès de vitesse	
Inférieur 40 km/h Sans gêne ou inconscience du danger	Stages alternatifs possibles * (4)
Inférieur 40 km/h Avec gêne ou inconscience du danger	Ordonnance pénale ou citation devant le tribunal de police recommandées * (4)
Plus 40 km/h	Convocation par officier de police judiciaire ou ordonnance pénale ou citation devant le tribunal de police recommandées * (3)
Non respect signaux d'arrêt - franchissement ligne continue - conduite à gauche	
Avec gêne ou inconscience du danger	Ordonnance pénale ou citation devant le tribunal de police recommandées * (4)
Sans gêne ou inconscience du danger	Stages alternatifs possibles * (4)
Conduite sans permis Défaut du port du casque commis par mineurs	Stages alternatifs possibles * (5)

* (1) S'agissant de la composition pénale, le souci de ne pas vider de son sens la peine d'annulation de plein droit du permis de conduire en cas de récidive, dont le caractère dissuasif doit être maintenu dans un objectif de prévention, constitue un argument fort pour ne réserver cette mesure qu'aux conducteurs qui ne présentent pas dans le sang un taux d'alcool supérieur à 1,00 gramme pour mille (ou 0,50 mg par litre d'air expiré).

En outre, il convient d'observer que l'article 41-2 3° limite à quatre mois la durée pendant laquelle la personne soumise à la composition pénale devra laisser son permis de conduire au greffe de la juridiction.

Ceci suppose donc que le procureur de la République, en concertation avec les magistrats du siège qui seront appelés à valider les mesures de composition pénale, prenne en compte la jurisprudence locale quant à la durée de suspension du permis de conduire en matière de délits liés à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, afin que le recours à la composition pénale ne se traduise pas par une moindre efficacité de la répression.

* (2) Compte-tenu du dispositif spécifique, instauré pour les conducteurs novices, il serait contraire à l'esprit de la loi de substituer une "offre de stage", dans le cadre des alternatives aux poursuites, à l'obligation légale et pénalement sanctionnée d'accomplir un tel stage. Dans le même ordre d'idée, en cas de composition pénale décidée pour un conducteur novice auteur d'une conduite sous l'empire d'un état alcoolique, il conviendra de privilégier le recours à l'obligation de déposer son permis de conduire au greffe de la juridiction plutôt que de recourir au versement d'une amende de composition.

* (3) Dans le souci de rendre effective l'application de l'article L.413-1 (L.4-1 ancien) du code de la route, il semble judicieux d'exclure le recours aux stages alternatifs pour les excès de vitesse de 5ème classe, y compris pour une première infraction, la loi ayant limité à un an après la commission de la première infraction la période durant laquelle l'état de récidive peut fonder des poursuites délictuelles.

* (4) Les stages alternatifs aux poursuites conservent un intérêt tout particulier en ce qui concerne les infractions telles par exemple que les excès de vitesse de 4ème classe et les infractions à la réglementation sur les signaux d'arrêt, à condition que ces infractions n'aient pas été commises dans des conditions gênantes pour les autres usagers de la route ou révélant une inconscience certaine du danger potentiel.

* (5) En cas d'infractions au code de la route de moindre gravité commises par des mineurs, pour lesquelles les peines d'amende ou de suspension du permis de conduire présentent un intérêt parfois théorique (infractions aux règles sur la circulation des deux roues, conduite sans permis...), le recours à de tels stages par le biais d'un classement avec orientation peut constituer un outil pédagogique particulièrement adapté.

Enfin, afin de mieux guider les procureurs de la République dans le choix de ces stages, un catalogue de vingt-deux stages à thèmes multiples, réalisé par la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière (D.I.S.R) est annexé à la présente circulaire. (*)

Conçu dans le but d'harmoniser le contenu des stages et d'en garantir le niveau pédagogique, ce catalogue constitue un outil d'évaluation tant dans le choix des partenaires que dans la définition du contenu pédagogique le mieux adapté à la délinquance routière à laquelle on cherche à répondre.

Il convient de souligner également que la formation dispensée à l'occasion de ces stages, pour correspondre au niveau de qualité exigé par la D.I.S.R, doit obligatoirement être dispensée par un formateur et un psychologue, tous deux titulaires d'un certificat d'aptitude délivré par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

La liste des centres agréés par le préfet pour dispenser ces stages est disponible auprès des chefs de projet sécurité routière désignés au sein de chaque préfecture.

2-2 : Fonder les pratiques sur une approche plus fine de la jurisprudence, au niveau national et au niveau local :

Sans remettre en cause le principe de l'individualisation des peines, une harmonisation des politiques pénales en matière de lutte contre l'insécurité routière suppose une meilleure appréhension de la disparité des jurisprudences locales.

C'est pourquoi, afin de parvenir à une lisibilité plus fine de la jurisprudence en matière d'infractions routières, le Ministère de la Justice a décidé de conduire, au niveau national, une étude portant sur les peines prononcées juridictions par juridictions, ciblée sur les infractions les plus graves (homicides involontaires et homicides involontaires aggravés liés à la conduite d'un véhicule automobile).

Par ailleurs, au niveau local, il apparaît important que les parquets engagent une véritable réflexion quant aux quantum des réquisitions prises en matière d'infractions routières. En effet, les objectifs de politique pénale que se fixe un parquet doivent se traduire concrètement au travers tant des réquisitions prises que de l'exercice du droit d'appel du ministère public.

Cette réflexion suppose que les chefs de cour veillent à faire dresser un état de la jurisprudence des différents tribunaux du ressort et associent l'ensemble des magistrats à ces travaux.

* (voir annexe n°4)

En outre, la mise en oeuvre de la composition pénale suppose également que s'instaure une concertation entre les magistrats du siège et ceux du parquet, de manière à harmoniser les conditions dans lesquelles cette procédure sera mise en oeuvre en matière de délits liés à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

L'instauration d'un tel débat au sein des juridictions, à la lumière d'éléments objectifs tirés des statistiques localement collectées, me paraît constituer l'occasion de mener, dans le respect des attributions et des pouvoirs propres de chacun, une réflexion sur les pratiques judiciaires en la matière, dans le souci d'apporter une réponse pénale du même ordre aux mêmes types de comportements dangereux.

3 - LES POLITIQUES PARTENARIALES

3-1 : Améliorer l'information des victimes et de leurs proches :

Depuis la loi du 15 juin 2000 qui a instauré, dans un article préliminaire du code de procédure pénale, l'obligation, pour l'autorité judiciaire, de veiller à assurer l'information et la garantie des droits des victimes au cours de toute la procédure pénale, l'information des victimes constitue une obligation légale qui incombe au premier chef aux magistrats du ministère public.

Cette obligation légale présente une importance toute particulière en matière d'infractions routières, compte tenu du caractère douloureux que revêtent les procédures concernant les accidents les plus graves de la circulation routière.

En conséquence, lorsqu'une procédure d'accident de la circulation routière relative à un décès ou à des blessures graves fait l'objet d'une enquête préliminaire sous le contrôle du procureur de la République, celui-ci est invité à veiller à tenir les victimes ou leurs proches informés du déroulement de l'enquête et de sa date prévisible d'achèvement ainsi que des suites judiciaires susceptibles de lui être réservées.

Dans le cas des procédures les plus délicates, cette information peut se faire par un courrier personnalisé, au besoin en indiquant aux victimes ou à leurs proches les coordonnées d'une association locale d'aide aux victimes.

Lorsqu'un classement sans suite est envisagé à la suite d'un accident mortel de la circulation routière, il apparaît judicieux que cette décision et les motifs qui la fondent soient portés à la connaissance des intéressés par le procureur de la République ou le substitut chargé du suivi de la procédure au cours d'un entretien particulier.

Les notifications de tels classements sans suite ne semblent pas en effet pouvoir être confiées aux délégués du procureur.

3-2 : Développer la prise en compte des problèmes de santé publique liés au délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique :

Il s'agit de mieux cerner les problèmes d'alcoolodépendance en recourant à des enquêtes de personnalité pour les auteurs de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

L'objectif est de mettre en oeuvre, entre la délivrance de la convocation par officier de police judiciaire et la date d'audience, une orientation sanitaire.

Cette orientation présenteielle suppose le développement d'une politique partenariale avec des associations spécialisées dans la lutte contre l'alcoolisme ou encore des structures sanitaires ou sociales telles que les comités départementaux de prévention de l'alcoolisme, les centres de consultation ambulatoire en alcoologie ou enfin des médecins spécialisés en alcoologie.

De même, dans le domaine post-sentenciel, les stages de sensibilisation à la sécurité routière et les actions plus spécialement ciblées sur la prise en charge de l'alcoolodépendance peuvent constituer autant d'alternatives à l'incarcération, soit par le biais de mesures de travail d'intérêt général ou de sursis avec mise à l'épreuve adaptées soit de mesures d'ajournement de peine ou d'aménagement de peine.

Les conventions départementales d'objectifs constituent à cet égard un dispositif de choix permettant le financement des projets les mieux adaptés aux objectifs poursuivis.

3-3 : Développer les actions d'information et de sensibilisation :

L'attention des parquets devra également porter sur une meilleure communication sur la politique pénale et l'action de l'autorité judiciaire en ce domaine en se rapprochant des chefs de projet sécurité routière désignés dans chaque préfecture.

Il est souhaitable d'associer les associations locales de lutte contre l'insécurité routière aux actions menées à l'occasion des audiences consacrées aux délits routiers.

3-4 : Favoriser les initiatives de définition de politique pénale commune :

Cette politique pénale commune peut être définie au niveau d'un même département lorsque celui-ci compte un ou plusieurs tribunaux de grande instance afin de favoriser la concertation avec l'institution préfectorale notamment mais encore avec les différentes structures associatives ou sanitaires qui bien souvent oeuvrent dans le cadre du département.

Cette politique pénale commune peut se traduire par la définition de politiques pénales thématiques :

Ainsi au niveau d'un même axe routier (par exemple, les grands axes autoroutiers transeuropéens qui concernent le ressort de plusieurs cours d'appel), serait favorisée une approche concertée en matière d'infractions à la législation sociale des transports, à la législation sur le transport des matières dangereuses ou à la législation sur les transports publics de personnes.

Ces politiques pénales communes, définies sous l'autorité des procureurs généraux, facilitent la mise en oeuvre d'opérations d'une certaine envergure, tel que le recours, lors d'opérations concertées, à des équipes mixtes de contrôle, afin d'effectuer des opérations complètes et approfondies permettant de balayer l'ensemble des législations applicables en matière de transports de biens ou de personnes: les services de police et de gendarmerie pouvant utilement être associés à cette occasion aux services des douanes, de la direction départementale de l'équipement, aux services vétérinaires de même qu'à l'inspection du travail des transports.

Dans ce cadre pourront également être définies des modalités communes de coopération judiciaire internationale, notamment en ce qui concerne les infractions commises dans le domaine du transport routier par des chauffeurs étrangers ainsi que des critères communs d'application des dispositions de l'article L.121-4 (L.26 ancien) du code de la route sur la consignation, qui demeure une mesure particulièrement adaptée à ce type d'infractions.

Par ailleurs, s'agissant du contrôle du transport routier de marchandises et de personnes, national comme international, il apparaît important de rappeler aux services chargés de ce contrôle que la mesure d'immobilisation conservatoire prévue aux articles L. 234-1, L.417-1, L.325-1 à L.325-11 (L.25 à L.25-7 anciens) constitue un des moyens les plus efficaces pour faire cesser les infractions de nature à compromettre la sécurité des usagers de la route, notamment les infractions à la réglementation relative aux conditions de travail.

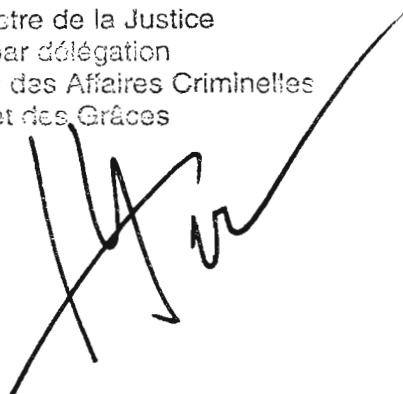
De façon plus générale, à l'égard cette fois de l'ensemble des conducteurs, la mesure d'immobilisation conservatoire peut également trouver tout son intérêt pour prévenir et faire cesser les infractions prévues aux articles R.18-1 et R.318-3 (R.69 et R.70 anciens) du code de la route, concernant les émissions par les véhicules de fumées, de gaz toxiques, corrosifs ou odorants de même que les émissions de bruits gênants, susceptibles d'incommoder la population ou de compromettre la santé publique.

Les orientations développées par la présente circulaire ont été annoncées dans le cadre des mesures arrêtées par le comité interministériel de sécurité routière du 25 octobre 2000.

En outre, elles viennent en grande partie conforter des pratiques innovantes déjà préconisées ou mises en oeuvre par de nombreux procureurs généraux et procureurs de la République.

Vous voudrez bien dresser le bilan d'application des orientations contenues dans la présente circulaire ainsi que m'informer des éventuelles difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application de ces directives, dans le cadre du rapport annuel de politique pénale dont le principe a été reconduit par circulaire en date du 08 décembre 2000.

Pour le Garde des Sceaux
Ministre de la Justice
par délégation
Le Directeur des Affaires Criminelles
et des Grâces



Robert FNIELZ

le ministre de l'intérieur,

le ministre de la défense,

le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement,

à

**Mesdames et Messieurs les Préfets
Monsieur le Préfet de police**

Circulaire du 28 mars 2001 relative aux contrôles routiers

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 25 octobre 2000 a confirmé la nécessité de maintenir à un haut niveau les contrôles routiers, ainsi qu'il vous l'a régulièrement demandé depuis le printemps dernier.

En effet, si les données de l'accidentologie routière se sont améliorées en 2000, ce résultat a été essentiellement obtenu entre mai et septembre et à l'occasion des grands week-ends de départs, en particulier grâce à votre mobilisation et celle de l'ensemble des agents publics.

La probabilité, reconnue par les automobilistes, d'être contrôlé et sanctionné en cas d'infraction constitue bien un moyen de dissuasion efficace. Si la prévention et la formation sous toutes les formes sont indispensables, elles ne sauraient, à elles seules, suffire à garantir le respect des règles de base du code de la route dont la vocation est d'assurer, par le respect des autres usagers, un partage harmonieux de la route et donc la sécurité de chacun.

Il apparaît donc indispensable d'amplifier les efforts entrepris en matière de renforcement des contrôles tant sur le plan qualitatif que quantitatif. A cet égard les plans départementaux de contrôle routier dont la mise en œuvre vous a été prescrite par la circulaire interministérielle du 20 janvier 2000 sont un outil de première importance pour optimiser l'emploi des forces de l'ordre dont vous disposez.

A cet effet, nous vous rappelons les orientations suivantes du dernier Comité Interministériel de Sécurité Routière :

- programme de modernisation des équipements de contrôles routiers porté à 180 MF sur 3 ans (2000-2002) ;
- présence systématique d'un volet "sécurité routière" dans les nouveaux Contrats Locaux de Sécurité ou leurs avenants.

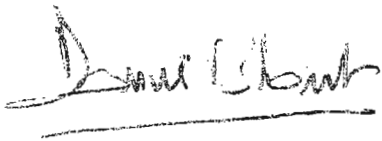
Vous voudrez donc bien veiller à ce que de tels plans soient élaborés et appliqués avant la fin de ce trimestre dans le respect de l'esprit et de la lettre de la circulaire du 20 janvier 2000 précitée. Il est tout spécialement important que l'organisation des contrôles soit réalisée dans un souci d'efficacité maximale, mais aussi avec la volonté de faire respecter les règles dans les lieux et les temps les plus objectivement dangereux.

Nous insistons également sur le fait qu'après les efforts de sensibilisation et de pédagogie qui ont été déployés de manière très importante sur l'ensemble du territoire national à l'occasion de la semaine de la sécurité sur la route à la fin du mois d'octobre dernier, ce dont nous tenons à vous remercier tout particulièrement, il est désormais nécessaire de vous assurer que tous les contrôles réalisés visent à une répression effective des infractions mettant en cause la sécurité des usagers.

Seule une application rigoureuse et pérenne des principes sécuritaires du code de la route est de nature à garantir l'objectif du gouvernement de réduire notablement et dans la durée l'insécurité routière.

Une communication locale sur ce dispositif devra être réalisée.

Le ministre de l'intérieur



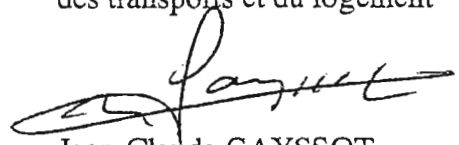
Daniel VAILLANT

Le ministre de la défense



Alain RICHARD

Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement



Jean-Claude GAYSSOT

N° Q 99-87.234 PF

N° 2490

VD

19 AVRIL 2000

M. GOMEZ président,**REPUBLIQUE FRANCAISE**

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, en son audience publique tenue au Palais de Justice à PARIS, le dix-neuf avril deux mille, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le rapport de M. le conseiller ARNOULD, les observations de la société civile professionnelle LESOURD, avocat en la Cour, et les conclusions de M. l'avocat général de GOUTTES ;

Statuant sur le pourvoi formé par :

- GRUNBERG Claude,

contre l'arrêt de la cour d'appel d'AIX-EN-PROVENCE, 7ème chambre, en date du 7 octobre 1999, qui, pour risques causés à autrui, l'a condamné à deux mois d'emprisonnement avec sursis, six mois de suspension du permis de conduire ;

Vu le mémoire produit ;

Sur le premier moyen de cassation, pris de la violation des articles 223-1 du Code pénal, 485, 520, 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a déclaré le prévenu coupable du seul délit de risques à autrui ;

"alors que, lorsque la Cour est saisie d'un appel contre un jugement dépourvu de tout motif, elle doit annuler le jugement, évoquer et statuer à nouveau ; que, faute d'avoir, en l'espèce, annulé le jugement frappé d'appel et d'avoir évoqué l'affaire, la Cour a violé les articles 520, 593 du Code de procédure pénale" ;

Attendu qu'il ne résulte ni de l'arrêt, ni des conclusions déposées, que le demandeur, qui n'avait pas comparu devant le tribunal correctionnel, ait soulevé devant la cour d'appel, avant toute défense au fond, l'exception de nullité du jugement dont appel ;

Que, dès lors, le moyen, qui invoque pour la première fois cette exception devant la Cour de Cassation, est irrecevable par application de l'article 599 du Code de procédure pénale ;

Mais sur le deuxième moyen de cassation, pris de la violation des articles 223-1 du Code pénal, 485, 520, 591 et 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a déclaré le prévenu coupable du seul délit de risques à autrui ;

"aux motifs que le fait de rouler à une vitesse de 200 km/heure, un jour de grande circulation comme peut l'être un jour de période estivale, à une heure particulièrement fréquentée, alors que, selon les constatations des gendarmes se trouvant sur les lieux mêmes de l'infraction, les trois voies de circulation étaient utilisées, a indiscutablement exposé les autres usagers de l'autoroute à un risque immédiat de collision, nécessairement de nature, eu égard à cette vitesse, à entraîner sinon la mort, à tout le moins des blessures graves car interdisant au prévenu de réagir utilement à tout obstacle susceptible de gêner sa progression ; qu'il avait délibérément choisi de conduire à une telle vitesse éminemment dangereuse ;

"alors, d'une part, que l'infraction prévue par l'article 223-1 du Code pénal n'est constituée que si le prévenu a manqué à une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ; que l'article 1.1.2.1. de la circulaire du 24 juin 1994 relative à l'application, en matière de circulation routière, des dispositions du nouveau Code pénal sanctionnant la mise en danger d'autrui précise les trois conditions auxquelles cette infraction est constituée, la troisième consistant à avoir violé une obligation "particulière" de sécurité, ce qui excluait les obligations "générales" ; que, sur les autoroutes, la limitation de la vitesse de circulation à 130 km/heure a été édictée, non à des fins de sécurité, mais à des fins exclusivement économiques, à l'époque de l'embargo pétrolier, pour réduire la consommation en carburant des automobilistes ; que, dans ces conditions, l'article R.10 du Code de la route limitant la vitesse des véhicules sur les autoroutes ne pouvait constituer une obligation particulière de sécurité et donc le fondement légal à la poursuite au sens de l'article 223-1 du Code pénal et de la circulaire d'application ; qu'il s'ensuit que la déclaration de culpabilité est illégale ;

"alors, d'autre part, que, aux termes de l'article 1.1.2.2. de la circulaire du 24 juin 1994, une simple violation d'une règle du Code de la route, même s'il s'agit d'un excès de vitesse, ne constitue pas le délit de risque causé à autrui si elle n'a pas pour conséquence l'exposition directe d'autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures graves ; qu'en l'espèce, le fait d'avoir circulé sur l'autoroute à une vitesse supérieure à 130 km/heure et même à 170 km/heure, comme le prévenu l'a reconnu, n'a pas nécessairement pour conséquence d'exposer autrui à un risque direct et immédiat de mort ou de blessures ; que cette circonstance ne constitue donc pas en elle-même, un élément constitutif suffisant de l'infraction justifiant la déclaration de culpabilité ;

"alors, de troisième part, que le prévenu avait fait valoir que, son véhicule étant en rodage à la date des faits poursuivis, il lui était impossible d'atteindre la vitesse de 200 km/heure comme cela aurait prétendument résulté de l'appareil du poste de contrôle et qu'en tout état de cause la circulation était fluide à l'heure (11 heures) à laquelle l'excès de vitesse aurait été commis en sorte qu'aucun risque direct et immédiat de causer la mort ou des blessures à quiconque n'en pouvait résulter ; qu'en ne s'expliquant pas sur ces moyens des conclusions qui étaient de nature à démontrer que les éléments

constitutifs de l'infraction définie par l'article 223-1 du Code pénal n'étaient pas réunis en l'espèce, la Cour a privé sa décision de base légale ;

"alors, enfin qu'il y a une incompatibilité manifeste entre une circulation ayant un débit de 2 400 voitures par heure et la possibilité pour un véhicule de rouler à une vitesse de 211 km/heure ; qu'en retenant sans autrement s'en expliquer et sans rechercher si une moyenne de circulation de 2 400 voitures par heure permettait à un automobiliste de circuler à une vitesse de 211 km/heure, la Cour n'a pas donné de base légale à la déclaration de culpabilité" ;

Vu l'article 223-1 du Code pénal ;

Attendu que, pour déclarer Claude Grunberg coupable, les juges prononcent par les motifs repris au moyen ;

Mais attendu qu'en statuant ainsi, sans caractériser un comportement particulier, s'ajoutant au dépassement de la vitesse autorisée, et exposant directement autrui à un risque immédiat, la cour d'appel a méconnu les exigences du texte susvisé ;

D'où il suit que la cassation est encourue ;

Par ces motifs, sans qu'il y ait lieu d'examiner le troisième moyen de cassation,

CASSE et ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt susvisé de la cour d'appel d'Aix-en-Provence en date du 7 octobre 1999, et pour qu'il soit à nouveau jugé conformément à la loi ;

RENVOIE la cause et les parties devant la cour d'appel de Montpellier, à ce désignée par délibération spéciale prise en chambre du conseil ;

ORDONNE l'impression du présent arrêt, sa transcription sur les registres du greffe de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, sa mention en marge où à la suite de l'arrêt annulé.

Ainsi jugé et prononcé par la Cour de Cassation, chambre criminelle, en son audience publique, les jour, mois et an que dessus ;

Etaient présents aux débats et au délibéré : M. Gomez président, M. Arnould conseiller rapporteur, MM. Le Gall, Farge, Pelletier, Palisse, Mmes Ponroy, Koering-Joulin conseillers de la chambre, M. Sassoust, Mme Caron conseillers référendaires ;

Avocat général : M. de Gouttes ;

Greffier de chambre : Mme Lambert ;

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre ;

COUR D'APPEL DE MONTPELLIER

3ème CHAMBRE CORRECTIONNELLE

ARRÊT N° 1995

DU 19/12/2000

DÉCISION
CONTRADICTOIRE

Réformation
relaxe pour le
délit
P.D. 5000
P.C. S.P.C. 2
mois

prononcé publiquement le Mardi dix neuf décembre deux mille, par la troisième Chambre des appels correctionnels, par Monsieur BROSSIER, en application des dispositions de l'article 485 dernier alinéa du code de procédure pénale.

sur appel d'un jugement du Tribunal de Grande Instance d'AIX EN PROVENCE du 8 SEPTEMBRE 1998 après arrêt de la Cour de Cassation en date du 19.04.2000 qui casse et annule en toutes ses dispositions l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence en date du 07.10.1999_

COMPOSITION DE LA COUR, lors des débats :

Président : Monsieur BROSSIER

Conseillers : Monsieur RAYNAUD
Madame SALVAN-BAYLE

assistés du greffier : Madame ALARCON

en présence du Ministère public : Monsieur LEGRAND

COMPOSITION DE LA COUR, lors du prononcé :

Président : Monsieur BROSSIER

Conseillers : Monsieur RAYNAUD
Madame SALVAN-BAYLE

assistés du greffier : Madame ALARCON

en présence du Ministère public : Monsieur LEGRAND

PARTIES EN CAUSE DEVANT LA COUR :

PREVENU

GRUNBERG Claude
Né le 5 Février 1947 à IXELLES (BELGIQUE), fils de
GRUNBERG Henri et de WEINBERG Renée, de nationalité

belge, demeurant Ave du Pic Vert 2 - 1640 RHODE
SAINT GENESE - BELGIQUE
Libre

Prévenu, appelant
Comparant
Assisté de Maître DEMERSSEMAN Jean-Louis, avocat au
barreau de MONTPELLIER

LE MINISTERE PUBLIC, appelant

RAPPEL DE LA PROCEDURE :

Le jugement rendu le 8 septembre 1998 par le
Tribunal de Grande Instance d'AIX EN PROVENCE a :

Sur l'action publique : reçu l'opposition de
GRUNBERG Claude, mis à néant le jugement entrepris
le 10.12.1996 et statuant à nouveau a déclaré
GRUNBERG Claude coupable :

- d'avoir sur l'autoroute A7 au P.K. 242 dans le
sens Sud/Nord, commune de Lançon de Provence, le
23.07.1995 à 12 heures dépassé la vitesse maximale
autorisée sur autoroute en l'espace 130 kilomètres
heure d'au moins 40 km/h en l'espace 211 km/h ;

faits prévus par les articles R 10 al 1, al 2, al
3, al 4, R 10-4, R 232 2° du code de la route et
réprimés par les articles R 232, R 266 3°, articles
L 14 al 1 3°, L 16 al 1 du code de la route ;

- d'avoir à sur l'autoroute A7 au PK 242 dans le
sens Sud/Noed, commune de Lançon de Provence le
23.07.1995, exposé directement autrui à un risque
immédiat de mort ou de blessures de nature à
entraîner une mutilation ou une infirmité
permanente par la violation manifestement délibérée
d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée
par la loi ou le règlement ;

faits prévus par les articles 223-1 code pénal et
réprimés par les articles 223-1, 223-18, 223-20 du
code pénal ;

en répression, l'a condamné à un emprisonnement
délictuel d'un mois avec sursis, une amende
contraventionnelle de 3000 francs et a prononcé la
suspension du permis de conduire pour une durée de
4 mois ;

APPELS :

- Les appels ont été interjetés par :
- le prévenu le 15.09.1998
 - le ministère public le 15.09.1998

Par arrêt en date du 07.10.1999, la Cour d'Appel d'Aix en Provence a réformé le jugement déféré, dit que les faits poursuivis sous les qualifications distinctes du délit de risques à autrui et de contravention d'excès de vitesse constituent l'infraction unique de risques à autrui par violation des articles R 10 alinéas 1 à 4 et R 10-4 du code de la route, et a déclaré le prévenu coupable de ladite infraction mieux qualifiée, l'a condamné à deux mois d'emprisonnement avec sursis, et à 6 mois de suspension du permis de conduire.

Par arrêt en date du 19 avril 2000, la Cour de Cassation, sur le pourvoi formé par GRUNBERG Claude le 12.10.1999, a cassé et annulé en toutes ses dispositions l'arrêt susvisé et a renvoyé la cause et les parties devant la Cour d'Appel de MONTPELLIER.

DEROULEMENT DES DEBATS :

A l'audience publique du 21.11.2000, Monsieur BROSSIER, Président, a fait le rapport prescrit par l'article 513 du code de procédure pénale ;

Le prévenu a été entendu en ses explications.

Maître DEMERSSEMAN Jean-Louis, conseil du prévenu a été entendu en sa plaidoirie.

Le Ministère Public a été entendu en ses réquisitions.

Le prévenu et son conseil ont eu la parole en dernier.

A l'issue des débats, Monsieur le Président a averti les parties que l'arrêt serait prononcé le 19 DECEMBRE 2000.

Les Faits et la procédure:

Claude GRUNBERG a été verbalisé le 23 juillet 1995 à 12 heures sur l'autoroute A7 à hauteur de Lançon de Provence, alors qu'il circulait au volant de son véhicule BMW à une vitesse de 211Km/h soit 200 Km/h en vitesse retenue, au lieu des 130 Km/h autorisés sur autoroute; il n' a pas contesté l'excès de vitesse mais a été poursuivi également pour mise en danger d'autrui;

Par jugement en date du 8 septembre 1998 le tribunal correctionnel d'Aix en Provence l'a déclaré coupable de ces deux infractions et l'a condamné à un emprisonnement de un mois avec sursis, une amende de 3000Frs et une suspension de permis de conduire de quatre mois;

Par arrêt en date du 7 octobre 1999 la Cour d'appel d'Aix en Provence a estimé que Claude GRUNBERG n'avait commis que la seule infraction de mise en danger d'autrui et l'a condamné à un emprisonnement de deux mois avec sursis, et une suspension de permis de conduire de six mois;

Par arrêt en date du 19 avril 2000, la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la Cour d'Aix en relevant que cette juridiction n'avait pas caractérisé un comportement particulier du prévenu, s'ajoutant au dépassement de la vitesse autorisée, et exposant directement autrui à un risque immédiat;

Demandes et moyens des parties:

Le prévenu , appelant, comparait , reconnaît l'excès de vitesse, même s'il le minimise et sollicite sa relaxe pour l'infraction de mise en danger d'autrui; il verse aux débats plusieurs décisions de jurisprudence;

Le ministère public abandonne ses poursuites du chef de mise en danger d'autrui et sollicite la confirmation du jugement déféré sur la contravention d'excès de vitesse;

MOTIFS DE LA DECISION:

La Cour, après en avoir délibéré,

Sur la procédure:

Les appels réguliers en la forme et dans les délais doivent être déclarés recevables;

Le prévenu comparait ,et il y a lieu de statuer par arrêt contradictoire à son égard;

Sur l'action publique:

Attendu que la contravention d'excès de vitesse est reconnue par le prévenu et établie par les constatations des gendarmes; qu'il y a lieu de confirmer sur la culpabilité, le jugement déféré sur ce point; que cependant l'amende sera élevée à 5 000Frs et la suspension de permis de conduire réduite à deux mois;

Attendu , s'agissant du délit de mise en danger d'autrui, que les constatations des gendarmes sur la densité de la circulation en cette période estivale, à une heure particulièrement fréquentée et alors que les trois voies de circulation étaient utilisées, (constatations d'ailleurs contestées par le prévenu), sont inopérantes dès lors qu'aucun comportement particulier de Claude GRUNBERG n'a été relevé par les enquêteurs, qui caractériserait par un acte positif, en sus du dépassement de la vitesse autorisée, une attitude personnelle de Claude GRUNBERG tendant à exposer autrui à un risque immédiat;

Attendu que la Cour d'Appel ne trouve pas au dossier les éléments propres à caractériser ce comportement personnel de Claude GRUNBERG équivalent à une volonté manifestement délibérée de mettre autrui en danger et qui s'ajouterait au dépassement de la vitesse autorisée, comme par exemple des manoeuvres brutales de rabattement, des dépassements dangereux ou un déportement latéral à hauteur d'un autre véhicule;

Attendu qu'il ne saurait être posé pour principe que le fait pour un automobiliste, de rouler à 200Km/h sur autoroute constitue ipso facto le délit de mise en danger d'autrui par création d'un risque direct et immédiat; qu'en effet, si la vitesse est dangereuse, elle n'est pas pour autant constitutive à elle seule du délit de mise en danger;

Attendu ainsi qu'il y a lieu d'infirmer le jugement déféré et de relaxer Claude GRUNBERG du délit de mise en danger qui lui est reproché;

PAR CES MOTS

La Cour, statuant publiquement, par arrêt contradictoire à l'encontre de Claude GRUNBERG, en matière correctionnelle, et en dernier ressort,

Tenant l'arrêt de la Cour de Cassation en date du 19 avril 2000,

Reçoit les appels réguliers en la forme, et dans les délais

Au fond confirme sur la culpabilité du chef d'excès de vitesse, le jugement rendu par le tribunal correctionnel d'Aix en Provence le 8 septembre 1998;

L'infirme pour le surplus et renvoie des fins de la poursuite Claude GRUNBERG du chef du délit de mise en danger d'autrui,

Condamne Claude GRUNBERG du chef de la contravention d'excès de vitesse à une amende contraventionnelle de 5000Frs et à une suspension de permis de conduire de deux mois;

Dit que le condamné sera soumis au paiement du droit fixe de procédure d'un montant de 800Frs prévu à l'article 1018A du Code général des impôts,

Fixe la durée de la contrainte par corps s'il y a lieu de l'exercer, conformément aux dispositions des articles 749 et suivants Code de procédure pénale,

Le tout par application des textes visés, des articles 512 et suivants du Code de procédure pénale;

Ainsi jugé et prononcé en audience publique les jour, mois et an susdits; le présent arrêt a été signé par le Président et le Greffier.

LE GREFFIER

Pour copie certifiée conforme
P/Le Greffier en Chef,



LE PRESIDENT

Arrêté du 1^{er} décembre 2000 définissant les modèles d'attestation de suivi de stage et de demande de remboursement de l'amende ou d'interruption de la mise en recouvrement de celle-ci par le conducteur titulaire du permis de conduire depuis moins de deux ans, auteur d'une infraction ayant donné lieu à une perte d'au moins quatre points, prévues à l'article R. 262 du code de la route

NOR: EQU50001492A

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'intérieur et le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le code de la route, et notamment ses articles L. 11-6, R. 258-1 et R. 262 ;

Sur la proposition de la directrice de la sécurité et de la circulation routières,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - L'attestation de suivi de stage prévue à l'article R. 262 du code de la route est établie selon le modèle joint en annexe I.

Art. 2. - La demande de remboursement de l'amende ou d'interruption de la mise en recouvrement de celle-ci par le conducteur titulaire du permis de conduire depuis moins de deux ans, auteur d'une infraction ayant donné lieu à une perte d'au moins quatre points, prévue à l'article R. 262 du code de la route est établie selon le modèle joint en annexe II.

Art. 3. - Le directeur général de la comptabilité publique et le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 1^{er} décembre 2000.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement, Pour le ministre et par délégation : La directrice de la sécurité et de la circulation routières, I. MASSIN

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, Pour le ministre et par délégation : Le directeur général de la comptabilité publique, J. BASSÈRES

Le ministre de l'intérieur, Pour le ministre et par délégation : Le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques, J.-M. DELARUE

ANNEXE I

Nom de l'organisme : Adresse : Date et numéro d'agrément préfectoral : N° tél. : N° fax : Mél. :

ATTESTATION DE SUIVI DE STAGE

- Cas 1 : Sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route (art. L. 11-6 et R. 259 du code de la route).
Cas 2 : Stage obligatoire pour les conducteurs titulaires du permis de conduire depuis moins de deux ans auteurs d'une infraction ayant donné lieu à une perte d'au moins quatre points (art. L. 11-6 et R. 258-1 du code de la route).
Cas 3 : Alternative à la poursuite judiciaire proposée par le procureur de la République.

Je soussigné(e) responsable de la formation spécifique, titulaire de l'agrément visé ci-dessus, atteste que : Civilité Nom Nom de jeune fille Prénoms

Date de naissance Lieu de naissance Résidant actuellement à Code postal Ville Titulaire du permis de conduire n° délivré le par la préfecture de (ou la sous-préfecture de)

Rubrique à compléter uniquement dans les cas 2 et 3 : ayant commis une infraction au code de la route le heure lieu de l'infraction a suivi le stage de formation spécifique correspondant au cas visé ci-dessus, qui s'est déroulé du au à

Fait à le Cachet et signature du responsable de la formation spécifique Noms et signatures des deux formateurs Signature du stagiaire

- Cas 1 : Cette attestation doit être transmise par l'organisme dans les quinze jours suivant la fin du stage au préfet du département du lieu du stage (art. R. 262 du code de la route).
Cas 2 : Cette attestation doit être transmise par l'organisme dans les quinze jours suivant la fin du stage : - au préfet du département du lieu du stage (art. R. 262 du code de la route), accompagnée de la copie de la lettre référence 48 N reçue par l'intéressé ; - au comptable du Trésor du lieu de commission de l'infraction.

Par ailleurs, l'intéressé doit adresser au comptable du Trésor du lieu de commission de l'infraction une demande de remboursement ou d'interruption de mise en recouvrement, dûment remplie et accompagnée des pièces nécessaires, pour que la formation spécifique suivie puisse être prise en compte. Ce document est obtenu auprès de l'organisme chargé de la formation spécifique.

- Cas 3 : Cette attestation doit être transmise par l'organisme dans les quinze jours suivant la fin du stage : - au préfet du département du lieu du stage (art. R. 262 du code de la route) ; - au procureur de la République accompagnée de la proposition d'alternative.

ANNEXE II

DEMANDE DE REMBOURSEMENT OU D'INTERRUPTION DE MISE EN RECouvreMENT À ADRESSER AU COMPTABLE DU TRÉSOR DU LIEU DE COMMISSION DE L'INFRACTION

Je soussigné(e) demande le remboursement de l'amende dès lors que le directeur de stage atteste le suivi de la formation spécifique prévue à l'article R. 258-1 du code de la route.

En conséquence, je transmets : a) Les principales caractéristiques de la décision judiciaire : - le montant de l'amende encourue ; - la date et les références de la décision de justice ; - la juridiction ayant prononcé la décision ; b) Un relevé d'identité bancaire ou postal. c) Une copie de l'attestation de suivi de stage remise par la personne responsable de la formation spécifique, titulaire de l'agrément. Fait à le

Je soussigné(e) demande l'interruption de la mise en recouvrement de l'amende dès lors que le directeur de stage atteste le suivi de la formation spécifique prévue à l'article R. 258-1 du code de la route.

En conséquence, je transmets : a) Les principales caractéristiques de la décision judiciaire : - le montant de l'amende encourue ; - la date et les références de la décision de justice ; - la juridiction ayant prononcé la décision ; b) Une copie de l'attestation de suivi de stage remise par la personne responsable de la formation spécifique, titulaire de l'agrément. Fait à le

(1) Nom et prénom(s) du conducteur titulaire du permis de conduire depuis moins de deux ans auteur d'une infraction ayant donné lieu à une perte d'au moins quatre points.

- le cabinet du ministre ;
- les états-majors des armées ;
- les directions et services du ministère de la défense.

Art. 4. - Le droit d'opposition prévu à l'article 26 de la loi du 6 janvier 1978 susvisée ne peut pas être invoqué dans le cadre de ce traitement.

Art. 5. - Le droit d'accès et de rectification prévu aux articles 34 et suivants de la loi précitée s'exerce auprès du chef de l'observatoire social de la défense, 26, boulevard Victor, 00460 Armées.

Art. 6. - Le chef de l'observatoire social de la défense est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 6 octobre 2000.

Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur
de la fonction militaire et du personnel civil :
L'administrateur civil hors classe,
R. PICON-DUPRÉ

Arrêté du 9 octobre 2000 relatif à une régie d'avances

NOR : DEFF0002192A

Par arrêté du ministre de la défense en date du 9 octobre 2000 et pour compter du 1^{er} janvier 2001, les première et deuxième colonnes du tableau relatif aux organismes dotés d'une régie d'avances figurant dans l'arrêté du 5 juillet 1996 portant institution de régies et de sous-régies de recettes, de régies et de sous-régies d'avances auprès des services extérieurs et des établissements relevant de la direction centrale du commissariat de l'armée de terre sont modifiées comme suit :

ÉTABLISSEMENT OU SERVICE doté d'une régie d'avances	MONTANT des avances consenties aux régisseurs (en francs)
<i>Circonscription militaire de défense de Lyon</i>	
Remplacer : Centre territorial d'administration et de comptabilité n° 131, à Marseille (Bouches-du-Rhône).	22 000 000
Par : Centre territorial d'administration et de comptabilité n° 131, à Marseille (Bouches-du-Rhône).	4 000 000

Arrêté du 11 octobre 2000 modifiant l'arrêté du 9 juillet 1980 relatif à la protection des personnes contre les rayonnements ionisants dans les unités, services et établissements relevant du ministère de la défense

NOR : DEFD0002191A

Le ministre de la défense,

Vu l'arrêté du 9 juillet 1980 relatif à la protection des personnes contre les rayonnements ionisants dans les unités, services et établissements relevant du ministère de la défense, modifié par l'arrêté du 25 août 1987,

Arrête :

Art. 1^{er}. - L'arrêté du 9 juillet 1980 susvisé est modifié comme suit :

I. - Au II de l'article 3 et à l'article 15, les mots : « le service central de protection contre les rayonnements ionisants. » sont remplacés par les mots : « l'office de protection contre les rayonnements ionisants. ».

II. - Au III de l'article 3, les mots : « ou de la délégation générale pour l'armement (établissement technique central de l'armement), à la demande du service de santé » sont abrogés.

III. - Le quatrième alinéa de l'article 8 est ainsi rédigé :

« Il exécute ou fait exécuter le contrôle technique des installations, la surveillance médicale des personnes, la dosimétrie physique individuelle et d'ambiance et il tient à jour le fichier dosimétrique du personnel. »

IV. - A l'article 20, les mots : « Le délégué général pour l'armement, le directeur central du service de santé des armées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, » sont remplacés par les mots : « Le directeur central du service de santé des armées est chargé. »

V. - Les articles 9 et 17 sont abrogés.

Art. 2. - Le directeur central du service de santé des armées est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 octobre 2000.

ALAIN RICHARD

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Décret n° 2000-1038 du 24 octobre 2000 relatif à l'obligation de suivre une formation spécifique pour certains conducteurs auteurs d'une infraction ayant donné lieu à une perte de points égale ou supérieure au tiers du nombre de points initial et modifiant le code de la route

NOR : EQU0001059D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le code pénal, notamment son article R. 610-1 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 11-6, L. 11-7, R. 258, R. 262 et R. 266 ;

Vu la délibération du groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date du 1^{er} décembre 1999 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - Il est créé un article R. 258-1 du code de la route ainsi rédigé :

« *Art. R. 258-1.* - Lorsqu'elle est adressée à un conducteur titulaire du permis de conduire depuis moins de deux ans auteur

d'une infraction ayant donné lieu à une perte d'au moins quatre points, la notification prévue au troisième alinéa de l'article R. 258 précise qu'il est tenu de suivre la formation spécifique mentionnée au deuxième alinéa de l'article L. 11-6 dans un délai de trois mois. »

Art. 2. - Il est ajouté à l'article R. 262 du code de la route les dispositions suivantes :

« 4. Dans le cas prévu à l'article R. 258-1, sont transmises au comptable du Trésor du lieu de commission de l'infraction, dans le délai de quinze jours mentionné au 1 ci-dessus, l'attestation de suivi de stage ainsi que, si l'amende a été acquittée, les pièces nécessaires à son remboursement.

L'attestation de suivi de stage et les pièces nécessaires au remboursement de l'amende payée sont définies par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur, du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports. »

Art. 3. - Il est inséré dans le code de la route un article R. 241-6 ainsi rédigé :

« *Art. R. 241-6.* - Sera punie de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe toute personne qui, dans

le délai de trois mois prévu à l'article R. 258-1, n'aura pas suivi la formation spécifique obligatoire mentionnée au deuxième alinéa de l'article L. 11-6. »

Art. 4. - Il est ajouté à l'article R. 266 du code de la route un 11° ainsi rédigé :

« 11° Article R. 258-1 du code de la route : non-respect de l'obligation de suivre la formation spécifique imposée aux conducteurs titulaires du permis de conduire depuis moins de deux ans auteurs d'une infraction ayant donné lieu au retrait d'au moins quatre points, dans un délai de trois mois à compter de la date de notification de ce retrait. »

Art. 5. - Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, des transports et du logement et la secrétaire d'Etat au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 octobre 2000.

LIONEL JOSPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du logement,*
JEAN-CLAUDE GAYSSOT

*Le ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,*
LAURENT FABUS

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
MARYLISE LEBRANCHU

Le ministre de l'intérieur,
DANIEL VAILLANT

Le ministre de la défense,
ALAIN RICHARD

La secrétaire d'Etat au budget,
FLORENCE PARLY

Arrêté du 16 octobre 2000 portant délégation de signature

NOR: EQUIP0001623A

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,
Vu le code des marchés publics ;
Vu le décret n° 47-233 du 23 janvier 1947 modifié autorisant les ministres à déléguer, par arrêté, leur signature ;
Vu le décret n° 53-1169 du 28 novembre 1953 portant règlement d'administration publique pour l'application du décret du 30 septembre 1953 sur la réforme du contentieux administratif, modifié par le décret du 29 janvier 1957 ;
Vu le décret n° 85-659 du 2 juillet 1985 fixant l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports, modifié en dernier lieu par le décret n° 98-141 du 6 mars 1998 ;
Vu le décret du 2 juin 1997 portant nomination du Premier ministre ;
Vu le décret du 4 juin 1997 modifié relatif à la composition du Gouvernement ;
Vu le décret n° 97-712 du 11 juin 1997 relatif aux attributions du ministre de l'équipement, des transports et du logement ;
Vu le décret du 5 octobre 2000 portant nomination du directeur du personnel et des services ;
Vu l'arrêté du 30 juin 1992 modifié portant organisation de la direction du personnel et des services,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Délégation permanente est donnée à M. Jean-Pierre Weiss, directeur du personnel et des services, à l'effet de signer, au nom du ministre de l'équipement, des transports et du logement et dans la limite de ses attributions, tous actes, arrêtés, décisions, contrats, marchés, conventions et avenants, à l'exclusion des actes suivants :

- nomination des chefs de service, directeurs adjoints et sous-directeurs d'administration centrale ;
- nomination des inspecteurs généraux des transports et des travaux publics ;
- nomination des directeurs régionaux de l'équipement et des directeurs départementaux de l'équipement.

Art. 2. - Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 octobre 2000.

JEAN-CLAUDE GAYSSOT

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

Arrêté du 12 octobre 2000 portant création d'un traitement automatisé d'informations dénommé « fréquentation du patrimoine en 2000 »

NOR: MCCE0000692A

La ministre de la culture et de la communication,

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, ensemble les textes pris pour son application ;

Vu le décret n° 82-394 du 10 mai 1982 modifié relatif à l'organisation du ministère de la culture ;

Vu le décret n° 97-713 modifié du 11 juin 1997 modifié relatif aux attributions du ministre de la culture et de la communication ;

Vu le décret n° 98-840 du 21 septembre 1998 portant création d'une direction de l'architecture et du patrimoine au ministère de la culture et de la communication ;

Vu l'arrêté du 21 septembre 1998 modifié relatif à l'organisation de la direction de l'architecture et du patrimoine ;

Vu la lettre de la Commission nationale de l'informatique et des libertés en date du 15 septembre 2000 portant le numéro 714860,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Il est créé à la direction de l'architecture et du patrimoine, sous-direction des ressources humaines et des affaires générales, à Paris, un traitement automatisé d'informations dénommé « fréquentation du patrimoine en 2000 ».

Art. 2. - Les catégories d'informations nominatives enregistrées sont les suivantes : département, commune, code INSEE, nombre de monuments réputés accessibles à la visite dans la commune, nom du monument, identifiant interne, adresse, ouverture ou non à la visite, régularité de l'ouverture au public, conditions d'accès (gratuit ou payant), organisme ou personne gestionnaire (nom et coordonnées), nombre approximatif de visiteurs annuels (par tranches).

Art. 3. - Les destinataires de ces informations sont les agents du bureau des systèmes d'information et de la statistique au sein de la sous-direction des ressources humaines et des affaires générales.

Art. 4. - Le droit d'accès prévu par l'article 34 de la loi du 6 janvier 1978 susvisée s'exerce auprès du chef du bureau mentionné à l'article 3.

Art. 5. - La directrice de l'architecture et du patrimoine est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

CATALOGUE DES STAGES
« SECURITE ROUTIERE »

PREAMBULE

Dans le cadre de l'application des stages « Sécurité Routière » à l'alternative aux poursuites pénales ; ce catalogue a été conçu en vue de favoriser leur homogénéisation et de garantir pour chaque stage :

- le fil conducteur,
 - le contenu des séquences prévues,
 - les modes de mise en œuvre,
- ainsi que les évaluations réalisées.

Ce catalogue qui s'inspire essentiellement des pratiques psychopédagogiques mises en œuvre dans le cadre des stages relatifs au Permis à Points a été validé par le conseil scientifique de L'Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches (E.N.S.E.R.R.)

Les stages proposés comportent un certain nombre de thèmes déjà d'actualité dans le cadre du permis à points, c'est à dire :

- Le risque routier (les grands chiffres, la politique de sécurité routière et l'accidentologie)
- Le traitement de l'information par le conducteur (la perception)
- Conduite et perception
- La vitesse et la conduite,
- L'alcool et la conduite,

auxquels s'y ajoutent :

- La conduite de nuit,
- L'infraction et les principales juridictions,
- Conduite et lois physiques
- Une partie législative et réglementaire liée à chaque thème.

Ces propositions de stages à thèmes multiples permettront, sans doute, de guider les Procureurs de la République pour répondre aux besoins locaux d'information, de sensibilisation ou de formation des conducteurs responsables d'infraction(s) en matière de Sécurité Routière.

D'autre part, en termes de « volumes horaires » (8 heures, 16 heures ou 24 heures), la durée de chaque stage peut également permettre un choix approprié à la nature des infractions commises, de leur gravité et aux coûts des stages.

Dix fiches permettent la description pédagogique (séquences, objectifs et contenu) de :

- 5 stages d'une journée « sans conduite »
- 2 stages d'une journée « avec conduite »
- 3 stages de deux journées « sans conduite »
- 9 stages de deux journées « avec conduite »
- 3 stages de trois journées « avec conduite »

Soit un total de **22** stages

Remarque : Les outils doivent être validés par le conseil scientifique de L'Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches (E.N.S.E.R.R.) Certains sont rappelés dans la rubrique « contenu »

VOLUMES HORAIRES ET THEMATIQUES DES STAGES

Stages d'une journée « sans conduite », soit 8 heures par stage :

- Stage N°01 : « **Risque routier + Alcool** »

- Stage N°02 : « **Risque routier + Vitesse** »

- Stage N°03 : « **Risque routier + Traitement de l'information (perception)** »

- Stage N°04 : « **Risque routier + Infraction** »

- Stage N°05 : « **Risque routier + conduite de Nuit** »

Stages d'une journée « avec conduite », soit 8 heures par stage :

- Stage N°06 : « **Risque routier + Conduite et Lois Physiques** »

- Stage N°07 : « **Risque routier + Conduite et Perception** »

Stages de deux journées « sans conduite », soit 16 heures par stage :

- Stage N°08 : « **Risque routier + Perception + Infraction + Alcool** »

- Stage N°09 : « **Risque routier + Perception + Infraction + Vitesse** »

- Stage N°10 : « **Risque routier + Perception + Infraction + conduite de Nuit** »

Stages de deux journées « avec conduite » : soit 16 heures par stage

- Stage N°11 = N°1 + N°6

- Stage N°12 = N°3 + N°6

- Stage N°13 = N°4 + N°6

- Stage N°14 = N°5 + N°6

- Stage N°15 = N°1 + N°7

- Stage N°16 = N°2 + N°7

- Stage N°17 = N°4 + N°7

- Stage N°18 = N°5 + N°7

- Stage N°19 = N°6 + N°7

Stages de trois journées « avec conduite » : soit 24 heures par stage

- Stage N°20 = N°6 + N°8

- Stage N°21 = N°6 + N°9

- Stage N°22 = N°6 + N°10

FIL CONDUCTEUR DES STAGES ET DES SEQUENCES

Placé sous le signe de la dynamique de groupe, les stages ont (quels qu'en soient les supports thématiques « risque routier », « perception », « l'infraction », « rapport à la règle », « vitesse », « alcool », « poids lourds » ou « conducteurs novices ») pour objectifs ceux visés dans le cadre du Permis à Points, c'est à dire :

- sensibiliser les stagiaires aux enjeux de la sécurité routière ;
- faire connaître la dimension collective de la sécurité routière (partage de la route, conduite apaisée) ;
- susciter l'émergence de nouveaux comportements en sensibilisant les stagiaires;
- faire appréhender la notion de risque grâce à des cas concrets...

Le but étant d'éviter la répétition des comportements dangereux, il convient donc de faire réfléchir les stagiaires sur des notions qu'ils n'ont pas ou peu l'habitude d'aborder ou d'entendre. Pour cela, chaque formateur doit centrer son activité (écoute et régulation des échanges) sur le débat en respectant le fil conducteur de chaque stage, sa durée et le contenu des séquences en vue de maintenir l'homogénéité des stages et, surtout, d'en préserver la crédibilité. En bref, il faut adopter un style non culpabilisant et éviter les paraphrases.

LA LOGIQUE DES STAGES REPOSE SUR LA PERCEPTION DE SOI A CELLE D'AUTRUI.

STAGE N°1

Première demi-journée

Après les présentations, *un tour de table* permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « Alcool ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit *un travail adapté sur les grands chiffres, la politique de Sécurité Routière et l'accidentologie* pour montrer l'importance des facteurs humains dans le déroulement d'un accident en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail d'analyse de cas d'accident (portant sur le thème « Alcool ») implique les stagiaires comme acteurs. Ils découvrent l'influence des lois physiques sur la dynamique du véhicule, l'importance de l'état physique du conducteur sur les activités psychophysiologiques et les effets nuisibles de la transgression à la règle.

Des notions réglementaires relatives au thème « Alcool » *sont abordées* en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Les animateurs procèdent à la synthèse et au bilan su stage.

STAGE N°2

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « Vitesse ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur les grands chiffres, la politique de Sécurité Routière et l'accidentologie pour montrer l'importance des facteurs humains dans le déroulement d'un accident en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail d'analyse de cas d'accident (portant sur le thème « Vitesse ») implique les stagiaires comme acteurs. Ils découvrent l'influence des lois physiques sur la dynamique du véhicule, l'importance de l'état physique du conducteur sur les activités psychophysiologiques et les effets nuisibles de la transgression à la règle.

Des notions réglementaires relatives au thème « Vitesse » sont abordées en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Les animateurs procèdent à la synthèse et au bilan du stage.

STAGE N 3:

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « Traitement de l'information ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur les grands chiffres, la politique de Sécurité Routière et l'accidentologie pour montrer l'importance des facteurs humains dans le déroulement d'un accident en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail sur la perception de l'environnement permet aux stagiaires d'avoir des notions sur le fonctionnement du conducteur et de les interroger sur leurs capacités psychophysiologiques.

Des notions réglementaires relatives au thème central sont abordées en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Les animateurs procèdent à la synthèse et au bilan su stage.

STAGE N 4

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « Infraction ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur les grands chiffres, la politique de Sécurité Routière et l'accidentologie pour montrer l'importance des facteurs humains dans le déroulement d'un accident en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail sur l'analyse de l'infraction permet aux stagiaires d'appréhender leur fonctionnement personnel en situation d'infraction et de les interroger sur « comment faire autrement ? »
Des notions réglementaires relatives au thème « Infraction » sont abordées en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.
Les animateurs procèdent à la synthèse et au bilan.

STAGE N°5

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « La conduite de nuit ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur les grands chiffres, la politique de Sécurité Routière et l'accidentologie pour montrer l'importance des facteurs humains dans le déroulement d'un accident en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail d'analyse de cas d'accident (portant sur le thème « La conduite de nuit ») implique les stagiaires comme acteurs. Ils découvrent l'influence des lois physiques sur la dynamique du véhicule, l'importance de l'état physique du conducteur sur les activités psychophysologiques et les effets nuisibles de la transgression à la règle.
Des notions réglementaires relatives au thème « La conduite de nuit » sont abordées en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.
Les animateurs procèdent à la synthèse et au bilan du stage.

STAGE N°6

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « vitesse et lois physiques ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur les lois physiques pour montrer leur influence sur la dynamique du véhicule et sur la réglementation en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail (hors circulation et sur véhicule), par des simulations de rupture avec la sécurité (perte d'adhérence, vision réduite, freinage en situation d'urgence, non-port de la ceinture, appréciation inexacte du rapport « distances d'arrêt – vitesses pratiquées » et la découverte des réactions psychophysiologiques face à l'imprévu), permet aux stagiaires d'éprouver concrètement des émotions formatrices tendant à déclencher une prise de conscience sur le fait que l'activité de conduite est rarement maîtrisée face à l'imprévu.

En salle, les animateurs procèdent à la synthèse du travail en « ateliers » et au bilan du stage.

STAGE N°7

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « vitesse et perception ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur la perception de l'environnement permettant aux stagiaires d'avoir des notions sur le fonctionnement du conducteur et de les interroger sur leurs capacités psychophysiologiques.

Deuxième demi-journée

Un travail (en circulation et sur véhicule), par l'application de la « conduite parlée », permet aux stagiaires de faire émerger leurs différences d'appréciation et de déterminer les situations à risques. Ce travail est mené en alternance avec un travail (en salle) portant sur des exercices permettant aux stagiaires de s'interroger sur leurs capacités psychophysiologiques et sur des notions

En salle, les animateurs procèdent à la synthèse du travail en « conduite » et au bilan du stage.

STAGE N°8

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « alcool ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur les grands chiffres, la politique de Sécurité Routière et l'accidentologie pour montrer l'importance des facteurs humains dans le déroulement d'un accident en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail sur la perception de l'environnement permet aux stagiaires d'avoir des notions sur le fonctionnement du conducteur et de les interroger sur leurs capacités psychophysiologiques.
Un travail sur l'analyse de l'infraction permet aux stagiaires d'appréhender leur fonctionnement personnel en situation d'infraction et de les interroger sur « comment faire autrement ? »

Troisième demi-journée

Un travail d'analyse de cas d'accident (portant sur le thème « alcool ») implique les stagiaires comme acteurs. Ils découvrent l'influence des lois physiques sur la dynamique du véhicule, l'importance de l'état physique du conducteur sur les activités psychophysiologiques et les effets nuisibles de la transgression à la règle.

Quatrième demi-journée

Un nouveau travail sur les représentations permet aux stagiaires de s'exprimer sur eux-mêmes et de comprendre que l'autre c'est moi. Ainsi, les animateurs peuvent mesurer le chemin parcouru depuis le début du stage (amorce de changement éventuel...) et des notions sur les risques « vitesse et lois physiques » sont abordées.

Des notions réglementaires relatives au thème « alcool » sont abordées en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Les animateurs procèdent à la synthèse et au bilan du stage.

STAGE N°9

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « vitesse ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur les grands chiffres, la politique de Sécurité Routière et l'accidentologie pour montrer l'importance des facteurs humains dans le déroulement d'un accident en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail sur la perception de l'environnement permet aux stagiaires d'avoir des notions sur le fonctionnement du conducteur et de les interroger sur leurs capacités psychophysiques. Un travail sur l'analyse de l'infraction permet aux stagiaires d'appréhender leur fonctionnement personnel en situation d'infraction et de les interroger sur « comment faire autrement ? »

Troisième demi-journée

Un travail d'analyse de cas d'accident (portant sur le thème « vitesse ») implique les stagiaires comme acteurs. Ils découvrent l'influence des lois physiques sur la dynamique du véhicule, l'importance de l'état physique du conducteur sur les activités psychophysiques et les effets nuisibles de la transgression à la règle.

Quatrième demi-journée

Un nouveau travail sur les représentations permet aux stagiaires de s'exprimer sur eux-mêmes et de comprendre que l'autre c'est moi. Ainsi, les animateurs peuvent mesurer le chemin parcouru depuis le début du stage (amorce de changement éventuel...) et des notions sur les risques « alcool et conduite » sont abordées.

Des notions réglementaires relatives au thème « vitesse » sont abordées en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Les animateurs procèdent à la synthèse et au bilan du stage.

STAGE N°10

Première demi-journée

Après les présentations, un tour de table permet aux stagiaires d'exprimer leurs représentations sur le conducteur, le véhicule et la route (notamment sur le thème « conduite de nuit ») Les animateurs évaluent les besoins du groupe. Il s'ensuit un travail adapté sur les grands chiffres, la politique de Sécurité Routière et l'accidentologie pour montrer l'importance des facteurs humains dans le déroulement d'un accident en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Deuxième demi-journée

Un travail sur la perception de l'environnement permet aux stagiaires d'avoir des notions sur le fonctionnement du conducteur et de les interroger sur leurs capacités psychophysiques. Un travail sur l'analyse de l'infraction permet aux stagiaires d'appréhender leur fonctionnement personnel en situation d'infraction et de les interroger sur « comment faire autrement ? »

Troisième demi-journée

Un travail d'analyse de cas d'accident (portant sur le thème « conduite de nuit ») implique les stagiaires comme acteurs. Ils découvrent l'influence des lois physiques sur la dynamique du véhicule, l'importance de l'état physique du conducteur sur les activités psychophysiques et les effets nuisibles de la transgression à la règle.

Quatrième demi-journée

Un nouveau travail sur les représentations permet aux stagiaires de s'exprimer sur eux-mêmes et de comprendre que l'autre c'est moi. Ainsi, les animateurs peuvent mesurer le chemin parcouru depuis le début du stage (amorce de changement éventuel...) et des notions sur les risques « alcool et conduite » sont abordées en fonction du module.

Des notions réglementaires relatives au thème « conduite de nuit » sont abordées en vue de sensibiliser et d'informer les stagiaires.

Les animateurs procèdent à la synthèse et au bilan du stage.

STAGE N°1 (8 heures)

THEMES : RISQUE ROUTIER + ALCOOL

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, l' alcool et la Sécurité Routière en général
10h30 - Données Sécurité Routière	- Etre informé et faire le bilan - Se constituer un langage commun - Découvrir la politique de Sécurité Routière	- Les grands chiffres et les coûts - Définition des termes - Risques : réseaux et usagers - Les principales actions de S.R.
11h30 - L'accidentologie	- Découvrir les données des accidents - Prendre conscience que l'accident est dû à l'interaction d'un système - Comprendre ce qui amène à la situation d'accident	- Facteurs d'accidents : alcool , vitesse, âge, fatigue, inexpérience, ceinture, sexe, casque, infrastructure, nuit, lieux, véhicule, permis ... - Enquêtes R.E.A.G.I.R.
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14H00 - Analyse d'accident(s) (cas sur l' alcool)	- Comprendre les effets de l' alcoolémie sur la perception - Relever les données d'accident(s) - Construire un (ou des) scénario (s) sur l'interaction des différentes données - faire des propositions et s'interroger sur « boire ou conduire »	- Exploitation du débat des stagiaires sur leurs représentations - Alcoolisation et perception - Facteurs d'accidents - Système « Homme - Environnement - Véhicule »
16h - Représentations sur « alcool et conduite » - Règles	- Comprendre les risques entraînés par l'absorption d' alcool - Trouver les leviers des représentations - Savoir évaluer approximativement son alcoolémie - Etre conscient de l'existence d'idées fausses sur l' alcool - Trouver des solutions pour éviter de conduire « alcoolisé » - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	Questionnaire d'auto-évaluation sur : - Probabilité des risques dans le rapport « taux d'alcoolémie – accidents » - Idées reçues - Relation dose/effet (SIMALC) - Equivalences - Variations individuelles - Elimination - Notion de tolérance et de dépendance - Loi et réglementation
17h30 - Synthèse et bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°2 (8 heures)

THEMES : RISQUE ROUTIER + VITESSE

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, la vitesse et la Sécurité Routière en général
10h30 - Données Sécurité Routière	- Etre informé et faire le bilan - Se constituer un langage commun - Découvrir la politique de Sécurité Routière	- Les grands chiffres et les coûts - Définition des termes - Risques : réseaux et usagers - Les principales actions de S.R.
11h30 - L'accidentologie	- Découvrir les données des accidents - Prendre conscience que l'accident est dû à l'interaction d'un système - Comprendre ce qui amène à la situation d'accident	- Facteurs : alcool, vitesse , âge, fatigue, inexpérience, ceinture, sexe, casque, infrastructure, nuit, lieux, véhicule, permis ... - Enquêtes R.E.A.G.I.R.
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14H00 - Analyse d'accident(s) (cas sur la vitesse)	- Comprendre les effets de la vitesse sur la vision et la perception - Relever les données d'accident(s) - Construire un (ou des) scénario(s) sur l'interaction des différentes données - faire des propositions et s'interroger sur « comment adapter sa vitesse ? »	- Exploitation du débat des stagiaires sur leurs représentations - Vitesse et perception - Facteurs d'accidents - Système « Homme - Environnement - Véhicule » - Sécurité active et passive
16h - Représentations sur « vitesse et conduite » - Règles	- Comprendre les risques entraînés par les excès de vitesse - Trouver les leviers des représentations - Etre conscient de l'existence d'idées fausses sur la vitesse - Etre conscient qu'il existe autour de nous des forces invisibles contraires à notre sécurité - Trouver des solutions pour adapter sa vitesse aux limites et à l'environnement - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	Questionnaire d'auto-évaluation sur : - Probabilité des risques dans le rapport « vitesse – accidents » - Idées reçues - Energie cinétique et force centrifuge - Adhérence : pneumatiques - chaussées - Distances d'arrêt et de freinage - Vitesse et contexte - Temps de réaction - Loi et réglementation
17h30 - Synthèse et bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°3 (8 heures)

THEMES : RISQUE ROUTIER + TRAITEMENT DE L'INFORMATION (PERCEPTION)

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, le traitement de l'information et la Sécurité Routière en général
10h30 - Données Sécurité Routière	- Etre informé et faire le bilan - Se constituer un langage commun - Découvrir la politique de Sécurité Routière	- Les grands chiffres et les coûts - Définition des termes - Risques : réseaux et usagers - Les principales actions de S. R.
11h30 - L'accidentologie	- Découvrir les données des accidents - Prendre conscience que l'accident est dû à l'interaction d'un système - Comprendre ce qui amène à la situation d'accident	- Facteurs d'accidents : alcool, vitesse, âge, fatigue, inexpérience, ceinture, sexe, casque, infrastructure, nuit, lieux, véhicule, permis ... - Enquêtes R.E.A.G.I.R.
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14H00 - Traitement de l'information (données psychophysiques)	- Prendre conscience des différences perceptives intra et interindividuelles - Appréhender son fonctionnement mental et s'interroger sur ses capacités - Comprendre l'importance du temps de réaction pour le maintien des distances de sécurité - Distinguer les notions de « réflexes », « d'automatismes », de « temps de réaction simple » ou « complexe »	- Sensations - Vision (binoculaire, acuité, champ,...) - Exploration visuelle et anticipation - Traitement de l'information : détection, identification, interprétation - Vigilance et attention - Temps de réaction - Probabilité des risques sur le rapport « circulation en files et distances de sécurité »
16h (suite) - Ateliers - Règles	- Prendre conscience de nos limites - Evaluer concrètement nos réactions physiologiques - Avoir des notions sur la conduite préventive - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	- Jeux sur : - REASCOPE, règles graduées - ASNAV, exercices sur champ visuel - La vision (Ex : il était une fois dans la la vie) Stylo (vision binoculaire) - Diapositives ou transparents - Loi et réglementation (questionnaire d'auto-évaluation)
17h30 - Synthèse et bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°4 (8 heures)

THEMES : RISQUE ROUTIER + INFRACTION

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, l'infraction et la Sécurité Routière en général
10h30 - Données Sécurité Routière	- Etre informé et faire le bilan - Se constituer un langage commun - Découvrir la politique de Sécurité Routière	- Les grands chiffres et les coûts - Définition des termes - Risques : réseaux et usagers - Les principales actions de S. R.
11h30 - L'accidentologie	- Découvrir les données des accidents - Prendre conscience que l'accident est dû à l'interaction d'un système - Comprendre ce qui amène à la situation d'accident	- Facteurs d'accidents : alcool, vitesse, âge, fatigue, inexpérience, ceinture, sexe, casque, infrastructure, nuit, lieux, véhicule, permis ... - Enquêtes R.E.A.G.I.R.
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14H00 - Analyse de la situation d'infraction	- Prendre conscience de la relation entre une situation déterminée et l'infraction - Réfléchir sur ce qui nous conduit à commettre des infractions - Comprendre que les infractions remettent en cause le fonctionnement social de la route - Prendre en compte le rapport « avantages – inconvénients » de l'infraction	- Travail sur critères relatifs au système « Homme – Environnement – Véhicule » (grille) - Avantages - Inconvénients - Stratégies de changement - Anticipation des comportements - Conditionnement à l'infraction - Transgression de la règle
16h - Juridictions - Sanctions	- Avoir des notions sur la classification des infractions - Comprendre le fonctionnement des principales juridictions et du système « permis à points » - Découvrir les différents types de sanctions et leur intérêt	Questionnaire d'auto-évaluation sur : - Contraventions et délits - Tribunaux judiciaires - Tribunal administratif - Permis à points - Peines principales - Peines complémentaires
17h30 - Synthèse et bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°5 (8 heures)

THEMES : RISQUE ROUTIER + CONDUITE DE NUIT

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, la conduite de nuit et la Sécurité Routière en général
10h30 - Données Sécurité Routière	- Etre informé et faire le bilan - Se constituer un langage commun - Découvrir la politique de Sécurité Routière	- Les grands chiffres et les coûts - Définition des termes - Risques : réseaux et usagers - Les principales actions de S.R.
11h30 - L'accidentologie	- Découvrir les données des accidents - Prendre conscience que l'accident est dû à l'interaction d'un système - Comprendre ce qui amène à la situation d'accident	- Facteurs d'accidents : alcool, vitesse, âge, fatigue, inexpérience, ceinture, sexe, casque, infrastructure, nuit , lieux, véhicule, permis ... - Enquêtes R.E.A.G.I.R.
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14H00 - Analyse d'accident(s) (cas sur la conduite de nuit)	- Comprendre les difficultés perceptives liées à la conduite de nuit - Relever les données d'accident(s) - Construire un (ou des) scénario(s) sur l'interaction des différents facteurs - faire des propositions et s'interroger sur « voir et être vu »	- Exploitation du débat des stagiaires sur leurs représentations - Nuit et perception - Facteurs d'accidents - Système « Homme - Environnement - Véhicule »
16h - Représentations sur « nuit et conduite » - Règles	- Etre conscient des risques particuliers entraînés par la conduite de nuit - Trouver les leviers des représentations - Etre conscient des difficultés de la vision la nuit et au crépuscule - Trouver des solutions pour éviter la fatigue - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	Questionnaire d'auto-évaluation sur : - Probabilité des risques dans le rapport « conduite de nuit et accidents » - Sommeil - Fatigue - Vigilance et attention - Vision (acuité, champ,...) - Alcoolisation - Itinéraires et pauses - Loi et réglementation
17h30 - Synthèse et bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE « avec conduite » N°6 (8 heures)

THEMES : RISQUE ROUTIER + VITESSE ET LOIS PHYSIQUES

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 (en salle) - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, la vitesse et les lois physiques , et la Sécurité Routière
10h30 - Représentations sur « la vitesse et les lois physiques » - Règles	- Etre conscient que « vitesse et lois physiques » sont indissociables - Comprendre les effets de la force centrifuge en conduite automobile - Connaître la définition de l'énergie cinétique et comprendre ses effets - Comprendre l'importance de l'adhérence pour la tenue de route et son influence sur les distances de freinage - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	Questionnaire d'auto-évaluation sur : - Probabilité des risques liés à la dynamique du véhicule - Aquaplanage - Energie cinétique, ceinture et casque - Adhérence et dérapages - Distances d'arrêt et de freinage - Force centrifuge - Temps de réaction et distances de sécurité - Loi et réglementation
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14H00 - Ateliers « conduite » (hors circulation et sur véhicule)	Prendre conscience que l'activité de conduite est rarement maîtrisée face à l'imprévu et pour cela : - Sentir ses propres réactions en cas de perte d'adhérence du véhicule - Faire l'expérience de conduire avec un champ de vision réduit - Faire l'expérience de freiner le plus efficacement possible - Faire l'expérience de conduire sans ceinture en cas de choc à allure réduite - Soumettre à évaluation ses estimations sur les distances - Faire l'expérience de contourner un obstacle imprévu dans une manœuvre d'évitement	- Atelier avec simulateur de perte d'adhérence - Atelier avec visibilité réduite sur le véhicule - Atelier avec freinage efficace dans une situation d'urgence - Atelier avec « VOITURE TONNEAU », simulateur « TESTOCHOC » - Atelier avec exercices sur les distances d'arrêt - Atelier avec situation imprévue
16h45 (en salle) - Synthèse sur le travail des ateliers	- Récupérer les représentations des stagiaires et mesurer le chemin parcouru	- Le discours des stagiaires
17h30 - Synthèse et Bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE « avec conduite » N°7 (8 heures)

THEMES : RISQUE ROUTIER + CONDUITE ET PERCEPTION

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 (en salle) - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, la perception de la conduite et de la Sécurité Routière
10h30 - La perception (données psychophysiologiques)	- Prendre conscience des différences perceptives intra et interindividuelles - Appréhender son fonctionnement mental et s'interroger sur ses capacités - Comprendre l'importance du temps de réaction pour le maintien des distances de sécurité - Distinguer les notions de « réflexes », « d'automatismes », de « temps de réaction simple » ou « complexe »	- Sensations - Vision (binoculaire, acuité, champ,...) - Exploration visuelle et anticipation - La perception (détection, identification, interprétation) - Vigilance et attention - Temps de réaction - Probabilité des risques sur le rapport « circulation en files et distances de sécurité »
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14H00 - Perception de soi à celle d'autrui (en circulation et sur véhicule + B.A.F.M. ou B.A.F.C.R.I.)	- Faire émerger les différences d'appréciation - Déterminer les situations à risques	- Toutes situations de conduite abordées - 30 minutes par équipe de 3 stagiaires et 1 conducteur avec « conduite parlée » - 2 observateurs notent sur une grille leur point de vue sur la façon de conduire du conducteur.
En alternance avec :	En alternance avec :	En alternance avec :
- Ateliers (en salle + psychologue) - Règles	- Prendre conscience de nos limites - Evaluer concrètement nos réactions physiologiques - Avoir des notions sur la conduite préventive - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	- Jeux sur : - REASCOPE, règles graduées - ASNAV, exercices sur champ visuel - La vision (Ex : il était une fois dans la la vie) Stylo (vision binoculaire) - Diapositives ou transparents - Loi et réglementation (questionnaire d'auto-évaluation)
16h45 (en salle) - Synthèse du travail sur véhicule	- Récupérer les représentations des stagiaires et mesurer le chemin parcouru	- Le discours des stagiaires
17h30 - Bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°8 (Type « permis à points » 16 heures)

PREMIERE JOURNEE : THEMES « RISQUE ROUTIER + PERCEPTION + INFRACTION »

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, l' alcool et la Sécurité Routière en général
10h30 - Données Sécurité Routière	- Etre informé et faire le bilan - Se constituer un langage commun - Découvrir la politique de Sécurité Routière	- Les grands chiffres et les coûts - Définition des termes - Risques : réseaux et usagers - Les principales actions de S. R.
11h30 - L'accidentologie	- Découvrir les données des accidents - Prendre conscience que l'accident est dû à l'interaction d'un système - Comprendre ce qui amène à la situation d'accident	- Facteurs d'accidents : alcool , vitesse, âge, fatigue, inexpérience, ceinture, sexe, casque, infrastructure, nuit, lieux, véhicule, permis ... - Enquêtes R.E.A.G.I.R.
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14h 00 Auto-évaluation	- Faire le point et susciter des questions	- Questions à choix multiples
14H45 - Traitement de l'information (données psychophysiologiques)	- Prendre conscience des différences perceptives intra et interindividuelles - Appréhender son fonctionnement mental et s'interroger sur ses capacités - Comprendre l'importance du temps de réaction pour le maintien des distances de sécurité - Distinguer les notions de « réflexes », « d'automatismes », de « temps de réaction simple » ou « complexe »	- Sensations - Vision (binoculaire, acuité, champ,...) - Exploration visuelle et anticipation - Traitement de l'information (détection, identification, interprétation) - Vigilance et attention - Temps de réaction - Probabilité des risques sur le rapport « circulation en files et distances de sécurité »
16h00 - Analyse de la situation d'infraction	- Prendre conscience de la relation entre une situation déterminée et l'infraction - Réfléchir sur ce qui nous conduit à commettre des infractions - Comprendre que les infractions remettent en cause le fonctionnement social de la route - Prendre en compte le rapport « avantages – inconvénients » de l'infraction	- Travail sur critères relatifs au système « Homme – Environnement – Véhicule » (grille) - Avantages - Inconvénients - Stratégies de changement - Anticipation des comportements - Conditionnement à l'infraction - Transgression de la règle
17h45 - Bilan de la journée	- Synthétiser les moments importants - Annoncer les objectifs futurs	- Les mots clés de la journée - Les séquences de la 2 ^{ème} journée
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°8 (Type « permis à points » 16 heures)

DEUXIEME JOURNEE : THEMES « RISQUE ROUTIER + **ALCOOL** »

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Analyse d'accident(s) (cas sur l' alcool)	- Comprendre les effets de l' alcoolémie sur la perception - Relever les données d'accident(s) - Construire un (ou des) scénario (s) sur l'interaction des différentes données - faire des propositions et s'interroger sur « boire ou conduire »	- Exploitation du débat des stagiaires sur leurs représentations - Alcoolisation et perception - Facteurs d'accidents - Système « Homme - Environnement - Véhicule »
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14h00 - Représentations sur « alcool et conduite » - Règles	- Comprendre les risques entraînés par l'absorption d' alcool - Trouver les leviers des représentations - Savoir évaluer approximativement son alcoolémie - Etre conscient de l'existence d'idées fausses sur l' alcool - Trouver des solutions pour éviter de conduire « alcoolisé » - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	- Probabilité des risques dans le rapport « taux d'alcoolémie – accidents » - Idées reçues - Relation dose/effet (SIMALC) - Equivalences - Variations individuelles - Elimination - Notion de tolérance, de dépendance et de médication - Loi et réglementation
16h00 - Notions sur la vitesse et les lois physiques	- Etre conscient que « vitesse et lois physiques » sont indissociables - Comprendre les effets de la force centrifuge en conduite automobile - Connaître la définition de l'énergie cinétique et comprendre ses effets - Comprendre l'importance de l'adhérence pour la tenue de route et son influence sur les distances de freinage	- Aquaplanage - Energie cinétique, ceinture et casque - Adhérence et dérapages - Distances d'arrêt et de freinage - Force centrifuge - Pneumatiques - Amortisseurs
17h00 - Synthèse	- Rappeler les moments clés du stage - Fixer par l'image et l'échange les idées maîtresses - Faire le point sur le questionnaire	- Celui du stage et du questionnaire -
17h30 - Bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°9 (Type « permis à points » 16 heures)

PREMIERE JOURNEE : THEMES « RISQUE ROUTIER + PERCEPTION + INFRACTION »

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, la vitesse et la Sécurité Routière en général
10h30 - Données Sécurité Routière	- Etre informé et faire le bilan - Se constituer un langage commun - Découvrir la politique de Sécurité Routière	- Les grands chiffres et les coûts - Définition des termes - Risques : réseaux et usagers - Les principales actions de S. R.
11h30 - L'accidentologie	- Découvrir les données des accidents - Prendre conscience que l'accident est dû à l'interaction d'un système - Comprendre ce qui amène à la situation d'accident	- Facteurs d'accidents : alcool, vitesse , âge, fatigue, inexpérience, ceinture, sexe, casque, infrastructure, nuit, lieux, véhicule, permis ... - Enquêtes R.E.A.G.I.R.
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14h 00 Auto-évaluation	- Faire le point et susciter des questions	- Questions à choix multiples
14H45 - Traitement de l'information (données psychophysiologiques)	- Prendre conscience des différences perceptives intra et interindividuelles - Appréhender son fonctionnement mental et s'interroger sur ses capacités - Comprendre l'importance du temps de réaction pour le maintien des distances de sécurité - Distinguer les notions de « réflexes », « d'automatismes », de « temps de réaction simple » ou « complexe »	- Sensations - Vision (binoculaire, acuité, champ,...) - Exploration visuelle et anticipation - Traitement de l'information (détection, identification, interprétation) - Vigilance et attention - Temps de réaction - Probabilité des risques sur le rapport « circulation en files et distances de sécurité »
16h00 - Analyse de la situation d'infraction	- Prendre conscience de la relation entre une situation déterminée et l'infraction - Réfléchir sur ce qui nous conduit à commettre des infractions - Comprendre que les infractions remettent en cause le fonctionnement social de la route - Prendre en compte le rapport « avantages – inconvénients » de l'infraction	- Travail sur critères relatifs au système « Homme – Environnement – Véhicule » (grille) - Avantages - Inconvénients - Stratégies de changement - Anticipation des comportements - Conditionnement à l'infraction - Transgression de la règle
17h45 - Bilan de la journée	- Synthétiser les moments importants - Annoncer les objectifs futurs	- Les mots clés de la journée - Les séquences de la 2 ^{ème} journée
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°9 (Type « permis à points » 16 heures)

DEUXIEME JOURNEE : THEMES « RISQUE ROUTIER + VITESSE »

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Analyse d'accident(s) (cas sur la vitesse)	- Comprendre les effets de la vitesse sur la vision et la perception - Relever les données d'accident(s) - Construire un (ou des) scénario(s) sur l'interaction des différentes données - faire des propositions et s'interroger sur « comment adapter sa vitesse ? »	- Exploitation du débat des stagiaires sur leurs représentations - Vitesse et perception - Facteurs d'accidents - Système « Homme - Environnement - Véhicule » - Sécurité active et passive
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14h00 - Représentations sur « vitesse et conduite » - Règles	- Comprendre les risques entraînés par les excès de vitesse - Trouver les leviers des représentations - Etre conscient de l'existence d'idées fausses sur la vitesse - Etre conscient qu'il existe autour de nous des forces invisibles contraires à notre sécurité - Trouver des solutions pour adapter sa vitesse aux limites et à l'environnement - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	Questionnaire d'auto-évaluation sur : - Probabilité des risques dans le rapport « vitesse – accidents » - Idées reçues - Energie cinétique et force centrifuge - Adhérence : pneumatiques - chaussées - Distances d'arrêt et de freinage - Vitesse et contexte - Temps de réaction - Loi et réglementation
16h00 - Notions sur alcool et conduite	- Comprendre les risques entraînés par l'absorption d'alcool - Savoir évaluer approximativement son alcoolémie - Etre conscient de l'existence d'idées fausses sur l'alcool	- Probabilité des risques dans le rapport « taux d'alcoolémie – accidents » - Idées reçues - Relation dose/effet (SIMALC) - Equivalences - Variations individuelles - Elimination - Notions de tolérance, de dépendance et de médication
17h00 - Synthèse	- Rappeler les moments clés du stage - Fixer par l'image et l'échange les idées maîtresses - Faire le point sur le questionnaire	- Celui du stage et du questionnaire -
17h30 - Bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°10 (Type « permis à points » 16 heures)

PREMIERE JOURNEE : THEMES « RISQUE ROUTIER + PERCEPTION + INFRACTION »

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Présentation du stage	- Connaître le déroulement du stage	- Finalités du stage - Règles de fonctionnement - Programme du stage
9h - Présentation des participants	- Se connaître - Evacuer le stress - Pouvoir exprimer sa culpabilité, ses interrogations et opinions	- Statut des animateurs - L'expression des représentations des stagiaires sur le risque, la conduite de nuit et la Sécurité Routière en général
10h30 - Données Sécurité Routière	- Etre informé et faire le bilan - Se constituer un langage commun - Découvrir la politique de Sécurité Routière	- Les grands chiffres et les coûts - Définition des termes - Risques : réseaux et usagers - Les principales actions de S. R.
11h30 - L'accidentologie	- Découvrir les données des accidents - Prendre conscience que l'accident est dû à l'interaction d'un système - Comprendre ce qui amène à la situation d'accident	- Facteurs d'accidents : alcool, vitesse, âge, fatigue, inexpérience, ceinture, sexe, casque, infrastructure, nuit , lieux, véhicule, permis ... - Enquêtes R.E.A.G.I.R.
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14h 00 Auto-évaluation	- Faire le point et susciter des questions	- Questions à choix multiples
14H45 - Traitement de l'information (données psychophysiologiques)	- Prendre conscience des différences perceptives intra et interindividuelles - Appréhender son fonctionnement mental et s'interroger sur ses capacités - Comprendre l'importance du temps de réaction pour le maintien des distances de sécurité - Distinguer les notions de « réflexes », « d'automatismes », de « temps de réaction simple » ou « complexe »	- Sensations - Vision (binoculaire, acuité, champ,...) - Exploration visuelle et anticipation - Traitement de l'information (détection, identification, interprétation) - Vigilance et attention - Temps de réaction - Probabilité des risques sur le rapport « circulation en files et distances de sécurité »
16h00 - Analyse de la situation d'infraction	- Prendre conscience de la relation entre une situation déterminée et l'infraction - Réfléchir sur ce qui nous conduit à commettre des infractions - Comprendre que les infractions remettent en cause le fonctionnement social de la route - Prendre en compte le rapport « avantages – inconvénients » de l'infraction	- Travail sur critères relatifs au système « Homme – Environnement – Véhicule » (grille) - Avantages - Inconvénients - Stratégies de changement - Anticipation des comportements - Conditionnement à l'infraction - Transgression de la règle
17h45 - Bilan de la journée	- Synthétiser les moments importants - Annoncer les objectifs futurs	- Les mots clés de la journée - Les séquences de la 2 ^{ème} journée
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		

STAGE N°10 (Type « permis à points » 16 heures)

DEUXIEME JOURNEE : THEMES « RISQUE ROUTIER + CONDUITE DE NUIT »

<i>SEQUENCES</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>CONTENU</i>
8h30 - Analyse d'accident(s) (cas sur la conduite de nuit)	- Comprendre les difficultés perceptives liées à la conduite de nuit - Relever les données d'accident(s) - Construire un (ou des) scénario (s) sur l'interaction des différentes données - faire des propositions et s'interroger sur « boire ou conduire »	- Exploitation du débat des stagiaires sur leurs représentations - Conduite de nuit et perception - Facteurs d'accidents - Système « Homme - Environnement - Véhicule »
<i>12 heures 30 DEJEUNER</i>		
14h00 - Représentations sur « nuit et conduite » - Règles	- Etre conscient des risques particuliers entraînés par la conduite de nuit - Trouver les leviers des représentations - Etre conscient des difficultés de la vision la nuit et au crépuscule - Trouver des solutions pour éviter la fatigue - Comprendre l'intérêt des règles et avoir des notions sur les sanctions	- Probabilité des risques dans le rapport « conduite de nuit – accidents » - Sommeil - Fatigue - Vigilance et attention - Vision (acuité, champ,...) - Alcoolisation - Itinéraires et pauses - Loi et réglementation
16h00 - Notions sur alcool et conduite	- Comprendre les risques entraînés par l'absorption d'alcool - Savoir évaluer approximativement son alcoolémie - Etre conscient de l'existence d'idées fausses sur l'alcool	- Probabilité des risques dans le rapport « taux d'alcoolémie – accidents » - Idées reçues - Relation dose/effet (SIMALC) - Equivalences - Variations individuelles - Elimination - Notions de tolérance, de dépendance et de médication
17h00 - Synthèse	- Rappeler les moments clés du stage - Fixer par l'image et l'échange les idées maîtresses - Faire le point sur le questionnaire	- Celui du stage et du questionnaire -
17h30 - Bilan	- Evaluer les acquis et le stage	- Les opinions exprimées par les stagiaires
<i>18 heures FIN DU STAGE</i>		