

Comité Interministériel
de
Sécurité Routière

09 Juillet 2003

SOMMAIRE

Un bilan encourageant ... qui nécessite de maintenir l'effort

Partie I Des textes juridiques rapidement adoptés 4

1. Les textes déjà adoptés

- Le décret relatif à la sécurité routière
- La loi renforçant la lutte contre la violence routière
- Le décret relatif à l'application de certaines dispositions de la loi
- Le décret étendant l'obligation de port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et des autocars

2. Les nouveaux textes en préparation

- Le décret étendant l'obligation d'immatriculation aux cyclomoteurs
- Le décret relatif à la vérification de l'aptitude médicale à la conduite
- La circulaire relative aux modalités de confiscation des véhicules.

Partie II Des décisions concrètement mises en oeuvre 8

1. L'aptitude médicale à la conduite

- Un objectif prioritaire: accompagner le conducteur selon ses aptitudes
- L'organisation du contrôle
- Les procédures administratives de mise en œuvre prévues
- Des perspectives plus complètes

2. Une mesure de dissuasion efficace: l'automatisation des contrôles

3. Mieux accueillir les familles de victimes en milieu hospitalier

- Des objectifs qualitatifs
- Des travaux collectifs et des propositions concrètes

Partie III Des mesures nouvelles pour élargir la mobilisation 13

1. La convention état - assurance: la traduction d'un engagement

- Les orientations
- Les objectifs prioritaires pour 2003 et 2004

2. Les assises départementales de la Sécurité Routière: une large mobilisation de tous les acteurs locaux

- Objectifs, déroulement et thèmes abordés
- Participants et moyens nécessaires
- Calendrier

Un bilan encourageant... qui nécessite de maintenir l'effort

Un début d'année qui confirme les bons résultats enregistrés fin 2002

Le début de l'année 2003 enregistre de fortes baisses du nombre des tués (- 33,3% en janvier, - 35,9% en février, - 24,7% en mars, - 29,7% en avril, - 13,4% en mai et - 14,1% en juin) Le mois de Mai a été lourdement marqué par l'accident d'autocar dans la région lyonnaise (28 morts et 46 blessés)

La tendance des premiers mois de l'année est donc satisfaisante; ces résultats sont d'abord le fait des Français eux-mêmes, dont la récente prise de conscience les conduit à infléchir progressivement leurs comportements sur les routes. Les Français prennent aussi pleinement la mesure de la volonté du Gouvernement de faire changer les choses et anticipent les nouvelles mesures législatives et réglementaires. Ces chiffres montrent qu'il n'y a pas de fatalité, pas de seuil « incompressible ».

Ils engagent ainsi tout le monde à ne pas baisser la garde, à poursuivre et à amplifier les efforts.

Une mobilisation qui ne faiblit pas

Au cours des douze derniers mois, la mobilisation gouvernementale autour de la lutte contre l'insécurité routière a d'abord pris la forme d'un renforcement sensible des contrôles routiers, avec un accent mis sur la lutte contre les infractions les plus dangereuses : le nombre de dépistage d'alcoolémie a progressé de 31,2 % et le nombre de contraventions pour excès de vitesse de 31,5 %.

Depuis le début de l'année, les infractions constatées au port de la ceinture et du casque ont augmenté de 41 %. Le nombre de permis retenus ou suspendus a augmenté de 26,5 % pour les excès de vitesse et de 13,7 % pour les alcoolémies par rapport à la même période de l'année précédente. Cette mobilisation des forces de l'ordre sera bien évidemment poursuivie et renforcée pendant l'été. Il n'y aura pas d'annonce chiffrée de présence sur les routes pendant les périodes dites "rouges" mais une obligation de résultat dans chaque département. Les contrôles porteront prioritairement sur les infractions les plus dangereuses et les services locaux sont responsables des stratégies départementales destinées à faire baisser le nombre de victimes. Ils seront évalués sur ce résultat puis sur le dynamisme de leur politique de contrôle.

Par ailleurs, les mesures arrêtées lors des précédents CISR continuent d'être mises en oeuvre ou s'apprêtent à l'être, par la publication notamment des décrets d'application : automatisation des contrôles, groupe de travail sur l'accueil des familles en milieu hospitalier, vérification de l'aptitude médicale à la conduite, immatriculation des cyclomoteurs, modalités de confiscation des véhicules. D'autres mesures, nouvelles cette fois-ci (convention Etat/Assurances, Assises départementales de la Sécurité Routières) prolongent aussi ce combat de longue haleine.

Partie I

Des textes juridiques rapidement adoptés

Les décisions des Comités Interministériels de la Sécurité Routière des 18 décembre 2002 et 31 mars 2003 concernant les mesures juridiques ont été rapidement et concrètement mises en œuvre. Elles sont inscrites dans la loi renforçant la lutte contre la violence routière du 12 juin 2003 et dans plusieurs décrets. En outre, deux circulaires d'application ont été prises et une troisième est en préparation.

Ainsi à ce jour, la loi et trois décrets ont été adoptés ou seront adoptés très prochainement :

- le décret du 31 mars 2003 relatif à la sécurité routière et modifiant le code de procédure pénale et le code de la route (J.O. du 1 avril 2003).
- la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière (J.O. du 13 juin 2003).
- Le décret étendant l'obligation de port de la ceinture de sécurité aux occupants des autocars, signé au cours du CISR et qui sera également publié très prochainement au Journal officiel.
- le décret relatif à l'application de certaines dispositions de la loi renforçant la lutte contre la violence routière, qui sera signé dans les tous prochains jours.

Deux décrets et une circulaire seront publiés au Journal officiel avant la fin de l'année 2003 ;:

- Le décret étendant l'obligation d'immatriculation aux cyclomoteurs
- Le décret relatif à l'aptitude médicale à la conduite
- La circulaire conjointe du garde des sceaux, ministre de la justice, et du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie relative aux modalités de confiscation des véhicules.

En élaborant et en adoptant rapidement ces textes juridiques, le Gouvernement aura démontré clairement, au terme de l'année 2003, sa volonté de mettre en œuvre les décisions qu'il prend lors des Comités Interministériels de la Sécurité Routière.

I. Les textes déjà adoptés

Le décret du 31 mars 2003 modifiant le code de procédure pénale et le code de la route dans le sens d'une plus grande sévérité

Publié au Journal officiel le 1er avril 2003, ce décret :

- étend la procédure simplifiée de l'amende forfaitaire à l'ensemble des contraventions de la 4ème classe,
- rétablit la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour les infractions qui ont été forfaitisées en 1995,
- aggrave les sanctions pour le non-port de la ceinture de sécurité et du casque ainsi que pour l'usage du téléphone portable.

Il comprend également les mesures d'application de la loi n°2003-87 du 3 février 2003 relative à la conduite après usage de stupéfiants ainsi que des dispositions permettant au propriétaire d'un véhicule d'obtenir sur internet le certificat dit « de non-gage ».

La loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, pour donner à l'Etat les moyens de ses ambitions en matière de lutte contre la violence routière¹

Adoptée par le Parlement le 5 juin et publiée au journal officiel du 13 juin 2003, elle donne à l'Etat les moyens de parvenir à ses objectifs :

- Mieux faire respecter les règles
- Responsabiliser le conducteur
- Rendre les routes plus sûres

¹ Dossier de presse "loi" en annexe

Dès sa publication, les dispositions suivantes sont applicables :

1- L'aggravation des peines en cas d'accident mortel ou corporel causé par l'imprudence du conducteur.

Les faits de blessure involontaires sont plus sévèrement réprimés. L'usager doit être conscient qu'il peut tuer ou causer des dommages corporels du simple fait de conduire un véhicule.

2- La suppression du permis blanc pour une répression accrue des conducteurs ayant eu un comportement dangereux.

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

La loi supprime la possibilité pour le juge d'aménager la peine de suspension du permis de conduire pour des raisons professionnelles, pour les délits routiers les plus graves. (ex: conduite en état alcoolique, grand excès de vitesse, délits de fuite...).

3- Stage de sensibilisation à la Sécurité routière, immobilisation du véhicule... de nouvelles peines complémentaires pour améliorer la prise de conscience collective

La loi instaure de nouvelles peines complémentaires qui pourront être prononcées par le juge pour les délits au code de la route réprimant les faits les plus graves.

Dans tous ces cas de figure, les usagers pourront voir prononcées à leur encontre les peines suivantes:

- L'obligation de suivre un stage de formation à la sécurité routière
- Une interdiction de conduire certains véhicules
- L'immobilisation, pendant une durée d'un an au plus, du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction.

4- Le durcissement des règles applicables aux récidivistes

Il s'agit de punir plus sévèrement les conducteurs qui n'ont pas compris les conséquences de leur comportement sur la route après une première sanction.

5- La confiscation du véhicule en cas de faute grave

Parmi les nouvelles sanctions figure également la possibilité pour tout usager commettant une faute grave de voir son véhicule confisqué définitivement.

6- La rétention du permis de conduire en cas d'usage de stupéfiants

La loi élargit les sanctions possibles en cas d'usage de stupéfiants en instaurant comme pour l'alcool la rétention du permis de conduire.

7- L'aggravation des sanctions à l'égard des professionnels commercialisant des détecteurs de radars et des kits de débridage pour cyclomoteurs

Il s'agit de lutter efficacement contre les pratiques frauduleuses telle que la commercialisation de dispositifs incitant les conducteurs à commettre des excès de vitesse. Ces infractions deviennent des délits dont le quantum de peine a été fixé à 2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende.

Le décret relatif à l'application de certaines dispositions de la loi renforçant la lutte contre la violence routière

Le Conseil d'Etat a examiné le 8 juillet 2003 le projet de décret qui sera signé très prochainement.

Il comprend les dispositions suivantes :

- Les modalités du permis probatoire. Le permis probatoire sera applicable aux permis de conduire délivrés à compter du 1er mars 2004, le temps nécessaire à la modification du programme informatique du fichier national des permis de conduire.
- L'instauration des peines complémentaires de suivi d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière et d'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur (y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé), en cas de conduite sans permis de conduire et d'excès de vitesse de 30 km/h et plus.
- Les modalités de versement de la consignation.
- Le retrait de 6 points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.

- L'obligation faite au conducteur dont le permis de conduire aura été invalidé par perte de la totalité des points, deux fois en moins de cinq ans, de repasser la totalité des épreuves de ce permis.
- L'aggravation des sanctions pour la circulation dans les couloirs réservés à certaines catégories de véhicules et pour le stationnement sur des emplacements de stationnement réservés à des personnes handicapées (contravention de 4ème classe, amende de 135 €).

Le décret étendant l'obligation de port de la ceinture de sécurité aux occupants des autocars

Le Conseil d'Etat a donné un avis favorable le 1er juillet à ce projet de décret, qui sera signé au cours du CISR et publié très prochainement et qui étend l'obligation de port de la ceinture de sécurité aux occupants des autocars qui en sont équipés. Sans remettre en cause les exemptions existantes, il généralise ainsi cette obligation dans tous les véhicules qui en sont équipés.

2. Les nouveaux textes en préparation.

Le décret étendant l'obligation d'immatriculation aux cyclomoteurs

Ce décret sera publié à la fin de l'été 2003.

Il étendra l'obligation d'immatriculation à tous les cyclomoteurs mis en circulation à compter du 1er janvier 2004. Cette obligation sera étendue à tous les cyclomoteurs en circulation au plus tard le 1er janvier 2009. Les formalités de première immatriculation sont mises à la charge des vendeurs de ces véhicules. Les demandes seront traitées par un service central du ministère de l'intérieur qui préfigure celui qui sera étendu en 2006 à tous les véhicules immatriculés.

Le décret relatif à la vérification de l'aptitude médicale à la conduite

Ce décret sera publié avant la fin de l'année 2003 et ces dispositions entreront en vigueur au début de l'année 2004.

Il mettra en place l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite des candidats au permis de conduire et des conducteurs âgés de 75 ans et plus. Il sera complété par deux arrêtés, l'un concernant la définition des contre-indications médicales à la conduite automobile établi à partir des conclusions du rapport rendu par le groupe de travail du ministère de la santé, l'autre organisant les modalités de l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite. Les modalités de mise en œuvre d'un contrôle médical pendant toute la vie active d'un conducteur sont à l'étude.

La circulaire relative aux modalités de confiscation des véhicules

Cette circulaire conjointe du ministre de l'économie et des finances et du garde des sceaux ministre de la justice, viendra préciser les modalités d'application de la confiscation des véhicules et de leur attribution au service des Domaines, afin d'accélérer le traitement des peines prononcées.

Partie II

Des décisions concrètement mises en oeuvre

1. L'aptitude médicale à la conduite

Le comité interministériel de la Sécurité routière du 18 décembre 2002 a instauré une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite. Elle se situe à trois moments de la vie d'un conducteur :

- Avant la délivrance du permis de conduire,
- Pendant la vie active du conducteur,
- au-delà de 75 ans.

Dans une première étape, le dispositif s'adresse principalement au candidat au permis de conduire et au conducteur âgé d'au moins 75 ans.

Cette mesure demande des modifications du code de la route dans sa partie réglementaire. Aussi le ministère de la santé, de la famille et des personnes handicapées, pilote de cette action, et le ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, ont mis en place deux groupes de travail:

1. Le premier portant sur les aspects médicaux et de formation,
2. Le deuxième sur les aspects administratifs liés à la mise en place du dispositif,

Un objectif prioritaire: accompagner le conducteur selon ses aptitudes.

Le groupe de travail « santé » a proposé une nouvelle définition des contre-indications médicales à la conduite automobile.

Il propose une liste des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire qui ont été définies sur la base :

- de critères d'altération fonctionnelles incompatibles avec la conduite,
- de la directive européenne de 1991 relative au permis de conduire,
- de l'arrêté du 7 mai 1997 relatif aux affections incompatibles avec la conduite.

Il propose de retenir les critères d'altération fonctionnelle incompatible avec la conduite d'un véhicule qui :

- affectent la qualité de la nécessaire prise d'informations pour la conduite (ex. : vision),
- retentissent sur l'état de vigilance, (en particulier de manière brutale provoquant syncopes ou pertes de connaissance, quelle que soit leur origine),
- dégradent les capacités cognitivo-comportementales du conducteur (notamment en entravant la rapidité et la précision des mouvements complexes qu'impliquent la conduite d'un véhicule,)
- risquent d'empêcher mécaniquement une manœuvre efficace et rapide et de gêner le maniement des commandes du véhicule (ex. : appareil locomoteur).

L'objectif prioritaire de ces propositions vise bien sûr à accompagner le conducteur selon ses aptitudes à conduire et non à l'exclure de la conduite.

Cette proposition présente en outre l'intérêt d'aller au-delà de la seule délivrance de l'autorisation de conduire : en effet, lorsqu'une affection contre-indique momentanément la conduite, (par exemple 15 jours ou 1 mois), il ne peut pas être procédé au retrait administratif du permis de conduire (le délai est trop court). Le conducteur doit alors de lui-même renoncer à conduire pendant cette durée, et cosigner l'avis médical que lui remettra le médecin.

Elle a donc l'avantage de responsabiliser le conducteur, et d'assurer une meilleure participation du corps médical au nouveau système, plus enclin à prononcer un avis de restriction de conduite dans le cadre d'un dialogue singulier avec le patient, que d'émettre un avis visant à sanctionner la détention du permis de conduire.

L'organisation du contrôle

Les différentes étapes proposées par le groupe de travail permettent de mobiliser les médecins de ville et d'envisager des possibilités de recours pour le conducteur qui garantissent ses droits.

1. Le candidat au permis de conduire ou le conducteur remplirait une déclaration sur l'honneur, comportant un questionnaire médical.
2. Il se présenterait ensuite chez un médecin généraliste qui, après examen clinique, lui rédigerait un certificat d'absence de contre-indication manifeste à la conduite automobile, si le conducteur est estimé en bonne santé, au regard des normes fixées par le nouvel arrêté projeté. A ce stade, le praticien pourrait rédiger ce certificat ou un certificat modulant le droit de conduire, par une limitation à la conduite de jour ou dans un périmètre donné ou encore à la conduite de véhicules à transmission automatique.
3. Si un problème de santé empêchait un médecin généraliste d'établir l'un de ces deux certificats, le candidat ou le conducteur s'adresserait alors à un médecin libéral agréé par le préfet (médecin de ville et/ou médecin des commissions médicales départementales). Après avoir examiné la personne, ce médecin prononcerait un avis d'aptitude ou d'inaptitude.
4. Un candidat ou un conducteur déclaré inapte à ce stade pourrait encore demander à être examiné au niveau départemental par les médecins membres de la commission médicale d'appel et si le cas pose problème par rapport à l'application de la réglementation, les commissions médicales nationales, (commission nationale d'examen pour les handicapés de l'appareil locomoteur ou la commission permanente des incapacités physiques pour les autres affections), pourrait être saisies.

Les procédures administratives de mise en œuvre prévues

Certains textes réglementaires seront modifiés. Ils seront pris d'ici la fin de l'année 2003, pour une entrée en vigueur au début de l'année 2004

- un décret d'application incluant la réforme des commissions médicales et évoquant la responsabilité du conducteur;
- un arrêté remplaçant celui du 7 mai 1997, relatif aux contre-indications à la conduite automobile, cosigné par le ministère de la santé et le ministère de l'équipement et des transports ;
- un arrêté abrogeant l'arrêté du 7 mars 1973 qui est aujourd'hui le texte de référence en matière d'organisation du contrôle médical des conducteurs ;
- un arrêté modifiant l'arrêté du 8 février 1999 relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire.

Des perspectives plus complètes

Cette première étape sera poursuivie pour arriver à la mise en place d'un dispositif plus complet par :

- le rapprochement avec la médecine du travail pour une mise en œuvre du contrôle de l'aptitude médicale à la conduite pendant toute la vie active du conducteur ;
- l'amélioration du contenu de la formation des médecins qui souhaiteront être agréés par l'administration.

2. Une mesure de dissuasion efficace : l'automatisation des contrôles

La mise en œuvre de la décision prise lors du CISR du 18 décembre dernier de déployer un dispositif "contrôle sanction" automatique, s'est poursuivie au cours du trimestre écoulé selon le calendrier qui avait été précédemment indiqué. Le Contrôle Sanction Automatisé est sans doute la mesure la plus complexe à mettre en place, tant dans ses aspects juridiques que techniques.

Désormais la Loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière confère une base légale aux systèmes automatiques de contrôle et définit les modalités d'usage ainsi que les garanties apportées au contrevenant. La mission interministérielle chargée de définir le cahier des charges de cette chaîne de traitement du contrôle-sanction, a poursuivi son action et a remis son rapport au début de ce mois.

Des consultations d'entreprises ont été lancées pour la mise en place des appareils de terrain et le dispositif de traitement des infractions. Ils permettront d'atteindre l'objectif d'une centaine d'appareils de contrôle avant la fin de 2003.

Le déploiement prévu pour les deux années suivantes vise à mettre en place un millier d'appareils et les consultations nécessaires pourront être lancées dans les délais qui permettront le respect de ces objectifs.

70 % de ces appareils seront fixes, 30 % seront des dispositifs modèles embarqués dans des véhicules banalisés.

Par ailleurs, les modalités de pérennisation du pilotage interministériel de ce projet, important et complexe, ont été récemment définies :

- Un directeur de projet sera prochainement désigné par le ministre de l'Intérieur. Il rendra compte à un comité de suivi interministériel, présidé par le délégué interministériel à la sécurité routière ;
- Un comité de pilotage, animé par les deux cabinets ministériels pilotes (Intérieur et Equipement), se réunira périodiquement.

3. Mieux accueillir les familles de victimes d'accidents de la circulation en milieu hospitalier

Si la prise en charge des victimes d'accidents de la route est un domaine bien maîtrisé par l'ensemble des services de secours et des structures hospitalières, l'accueil des familles dans ces mêmes structures est souvent relégué au second plan, la priorité étant donnée aux urgences médicales.

Pour autant, la détresse des familles, qui restent parfois plusieurs heures sans nouvelles précises, leur méconnaissance du monde médical ou encore le manque d'information sur les suites post-opératoires, doivent faire l'objet d'une meilleure prise en compte.

Par leurs témoignages et leurs connaissances de ces situations concrètes, les associations de victimes ont beaucoup contribué à l'élaboration de cette charte.

Des objectifs qualitatifs

Le ministère délégué à la famille a constitué un groupe de travail réunissant l'ensemble des partenaires du monde de la santé ainsi que les associations de victimes d'accidents de la route, afin d'élaborer une charte d'accueil des familles qui a pour objectif de:

- prévoir au sein des structures de soins un lieu d'accueil spécifique des familles de victimes de la route ;
- former des agents au soutien psychologique des familles en détresse ;
- élaborer et diffuser des guides pratiques ou des notices donnant toutes informations utiles, notamment sur les démarches administratives indispensables à réaliser ;
- assurer l'information des familles des victimes plongées dans le coma sur le suivi post-traumatisme, et délivrer tous renseignements indispensables quant aux suites médico-sociales.

Des travaux collectifs et des propositions concrètes

A la suite de ces travaux les dispositions qui figureront dans la charte sont les suivantes:

- ***L'accueil des familles doit être personnalisé et apaisant***

Il faut éviter d'apporter les informations dans les couloirs ou dans la salle d'attente, et privilégier les échanges dans des lieux plus singularisés (bureau médical, salle d'information dédiée). Il est donc souhaitable de pouvoir disposer d'un lieu spécifique pour accueillir les familles, afin d'assurer, d'une part un confort suffisant pour une attente souvent longue, et d'autre part permettre à l'équipe soignante (médecins, infirmiers, assistants sociaux, psychologues), ainsi qu'à des bénévoles formés à ce type de mission, de rencontrer les familles dans de bonnes conditions.

Une information personnalisée doit être donnée à la famille, par l'urgentiste ou le réanimateur, au cours d'un entretien d'une durée suffisante, dans une salle réservée à cet effet. Une durée « suffisante » accordée à l'information, surtout lors des premiers entretiens, est associée à une meilleure compréhension et satisfaction de la part des familles. L'information de la famille porte sur le diagnostic, le pronostic et les traitements donnés au blessé. Elle est orale, faite de mots accessibles à la famille.

L'information délivrée à la famille doit être décrite dans le dossier médical du blessé, incluant son niveau de compétence, le niveau d'information apporté et les personnes auxquelles elle a été délivrée.

La famille doit connaître le rôle de chaque soignant. Plus qu'un simple badge, le fait de se présenter à chaque rencontre devrait permettre à la famille de savoir à quel intervenant de l'équipe elle a affaire. Aussi un livret d'accueil des familles leur sera remis dès le premier entretien.

- ***Des personnels soignants et non-soignants formés à l'écoute des familles de victimes***

La formation des personnels participant à l'accueil de familles de victimes d'accidents, ne doit pas concerner uniquement les personnels soignants (médecins, infirmiers ou infirmières, aides soignants, assistants sociaux, psychologues cliniciens), mais également les administratifs. Elle doit porter sur le partage des tâches et sur le dialogue à entreprendre avec la famille ou les proches.

D'une façon complémentaire au recours à des psychologues professionnels, une hypothèse de travail pourrait être la possibilité de favoriser la présence auprès de la famille, dans ces heures d'angoisse, de tension, d'émotion et de souffrance extrêmes, de bénévoles spécifiquement formés, s'il y a des personnes volontaires pour cela.

Partie III

Des mesures nouvelles pour élargir la mobilisation

1. La convention Etat-Assurances : la traduction d'un engagement

Les sociétés et mutuelles d'assurances couvrant le risque automobile sont directement concernées, aux côtés de l'Etat, par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes.

C'est dans ce but que des conventions ont été mises en place, en 1995 et en 1998, par lesquelles les compagnies d'assurances s'engageaient à affecter aux actions de prévention routière au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité civile automobile perçues.

La seconde convention, signée le 1^{er} juillet 1998 pour cinq ans, est arrivée à son terme. Son bilan fait apparaître, au plan quantitatif, une participation financière des assureurs globalement conforme à l'objectif fixé (33 millions d'euros en moyenne annuelle consacrés à des actions de prévention ces cinq dernières années, selon les indications fournies par la FFSA et le GEMA, soit 0,53 % du montant des primes responsabilité civile automobile) et au plan qualitatif, des actions importantes notamment vers les jeunes conducteurs et les entreprises.

Toutefois, certaines insuffisances peuvent être constatées dans l'application de cette convention : d'une part, une lisibilité partielle de l'utilisation des fonds concernés et un déficit d'harmonisation des interventions des différents partenaires, d'autre part, un essoufflement des procédures instituées pour le suivi des actions entreprises et un déficit de la concertation par rapport à leur évolution.

La nouvelle convention prévoit donc une relance des actions concertées entre les différents signataires prenant en compte les nouveaux objectifs fixés par le Gouvernement.

Des orientations définies en commun

Les sociétés et mutuelles d'assurances s'engagent à affecter annuellement aux actions de prévention routière au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité civile automobile perçues, soit environ pour 2004, 34 millions d'euros (évaluation sur la base des primes 2002).

La moitié au moins de ces fonds sera consacrée à des actions répondant à des objectifs prioritaires, soit environ, pour 2004, 17 millions d'euros (évaluation sur la base des primes 2002).

Ces objectifs prioritaires sont fixés par la convention pour 2003 et 2004, en fonction des priorités de la lutte contre l'insécurité routière et seront ensuite actualisés par un comité mixte partenarial créé par la convention.

Présidé par le délégué interministériel à la sécurité routière, ce comité sera composé de 12 membres (6 représentants de l'Etat, 6 représentants de la profession des assurances). Il se réunira 3 fois par an et validera les programmes d'actions et les actions conduites par les sociétés et mutuelles, dans un souci de décentralisation et de contrôle a posteriori.

Le préfet de chaque département associera les sociétés et mutuelles d'assurance à l'élaboration et au suivi des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Les objectifs prioritaires pour 2003 et 2004

Les domaines correspondant à ces objectifs prioritaires sont les suivants :

- **Accompagnement des campagnes de communication nationales publiques** contre la vitesse, l'alcool ou les drogues au volant et l'incitation au port de la ceinture de sécurité, par des actions complémentaires concertées et partenariales renforçant ces campagnes : achat d'espace publicitaire auprès des grands médias nationaux ou régionaux, relais de ces campagnes dans les journaux internes des sociétés d'assurances.

A ce titre, pour 2003, la FFSA et le GEMA acceptent d'être partenaires de l'Etat pour l'organisation des assises départementales de la sécurité routière et pour les actions menées dans les départements pendant la semaine de la Sécurité Routière. Les partenaires estiment le besoin de participation des assureurs à cet événement à hauteur de **5 millions d'euros**.

- **Accompagnement des nouvelles dispositions relatives à la mise en place du permis probatoire**, en incitant au suivi d'une formation complémentaire au permis de conduire pendant la période probatoire, en contribuant avec l'Etat à l'élaboration d'outils pédagogiques dans les écoles,

collèges et lycées et en encourageant, enfin, les employeurs à mettre en place des formations post-permis adaptées pour les salariés.

- **Accompagnement de l'évaluation médicale à la conduite** par une communication sur les mesures décidées par le Gouvernement sur ce thème, auprès des conducteurs seniors, notamment auprès des conducteurs d'au moins 75 ans, complétée par des actions de sensibilisation sur les situations de risques spécifiques de cette catégorie de population et de mise en œuvre de mesures alternatives à la conduite en liaison avec les différents acteurs concernés.

La mise en œuvre

Cette nouvelle convention sera signée après le CISR par le premier ministre et par les présidents de la FFSA et du GEMA le 09/06/2003 et sera immédiatement applicable, pour une durée de 5 ans.

2. Les assises départementales de la sécurité routière : une large mobilisation de tous les acteurs locaux

Si un certain nombre de décisions et d'actions relèvent du niveau national et si les résultats obtenus ces derniers mois sont encourageants, les progrès enregistrés ne pourront se poursuivre que si l'ensemble du corps social, au niveau de chaque département, s'engage à donner à la lutte contre l'insécurité routière une toute autre envergure.

Objectifs, déroulement et thèmes abordés

Les assises départementales de la sécurité routière doivent permettre, à l'instar des « Etats Généraux de la Sécurité Routière » du 17 septembre 2002, de rassembler l'ensemble des partenaires et acteurs locaux pour enrichir le débat sur les enjeux principaux de la sécurité routière et contribuer à la définition des orientations de la politique départementale.

Les assises seront organisées sur une demi-journée autour de trois thèmes en lien avec les enjeux issus des études conduites pour l'élaboration du document général d'orientation du département et des thèmes généraux de la sécurité routière comme l'alcool, la mobilisation des acteurs locaux, le respect de la règle, le permis probatoire, les jeunes, la prévention du risque routier en entreprise, la vitesse.

Chaque thème fera l'objet d'une table ronde et d'un débat avec les participants.

Participants et moyens nécessaires

Dans chaque département seront invités à participer aux assises : les élus, les collectivités territoriales, toutes les administrations, les représentants du milieu socio-professionnel, des associations, des représentants d'entreprises, des jeunes, les inspecteurs départementaux de sécurité routière ...

Pour aider les organisateurs, un certain nombre de supports seront réalisés au niveau national et mis à disposition de tous les départements : vidéo d'introduction et outils d'animation spécifiques (micro-trottoir, « paroles d'experts », éléments de connaissances, ...) pour quelques thèmes principaux (alcool, jeunes, vitesse, prévention du risque routier en entreprise, ...).

La FFSA et le GEMA acceptent d'être partenaires de l'Etat pour l'organisation des assises départementales. La profession des assurances participera, à hauteur de 5 millions d'euros, à la réalisation de ces événements.

Calendrier

Les assises se tiendront pendant la semaine de la Sécurité Routière qui aura lieu entre le 15 et 22 octobre 2003.