

COMITE INTERMINISTERIEL

DE

SECURITE ROUTIERE

DOSSIER DE PRESSE

24 JANVIER 2005

SOMMAIRE

2004... Une confirmation de la baisse tendancielle encourageante pour le long terme

PARTIE I – L'évaluation des actions engagées en 2004

- 1. Le bilan positif du contrôle sanction automatique.**
 - Le fort impact du contrôle automatique sur l'accidentalité
 - Bilan qualitatif, quantitatif et financier du programme
 - Surmonter les difficultés rencontrées
- 2. Premiers constats encourageants sur l'allumage des feux de croisement le jour.**
 - Une méthode d'évaluation consensuelle
 - Les feux de jour dans la durée
- 3. La mise en oeuvre des mesures prises par les CISR de 2004 (annexes)**

PARTIE II – Consolider les améliorations apportées

- 1. Un nouveau décompte des tués et des blessés : la France adopte les standards internationaux.**
- 2. Aptitude médicale à la conduite : une démarche d'information et de responsabilisation.**
 - Un dialogue entre le médecin et son patient pour responsabiliser le conducteur
- 3. Limitation par construction de la vitesse pour les poids lourds et les transports en commun : un processus européen.**
 - La dernière étape d'un processus engagé depuis 15 ans par l'Europe
 - Calendrier et modalités de mise en oeuvre
- 4. Composition du Conseil National de la Sécurité Routière : un renouvellement de sa représentativité.**

PARTIE III – Développer de nouveaux axes de progrès

- 1. Sécuriser le permis de conduire : un élément de la politique de sécurité routière et un enjeu de société.**
 - Une réponse déterminée à la conduite sans permis
 - La sécurisation de l'épreuve théorique de l'examen
 - La 3^{ème} directive européenne sur le permis de conduire
- 2. Dépistage des produits stupéfiants chez les conducteurs : un enjeu de sécurité routière.**
 - La mise au point du test salivaire pour des dépistages plus fréquents

3. Diminuer la part des deux-roues motorisés dans l'accidentologie : un objectif important de la Sécurité routière.

- Réfléchir aux conditions d'accès des jeunes conducteurs à la conduite des deux-roues motorisés
- L'accès aux motocyclettes de 125 cc au plus par le titulaire du permis B conditionné par un stage d'initiation obligatoire
- Maintien des partenariats et engagement de campagnes de communication
- Egalité de traitement des usagers dans la politique de contrôle et de sanction
- Lutte contre le débridage des deux-roues à moteur
- Poursuivre l'amélioration des infrastructures routières

4. Promouvoir le port de la ceinture à l'arrière : objectif 100 %.

- Communiquer sur le port de la ceinture à l'arrière
- Renforcer la responsabilité du conducteur d'un véhicule léger à l'égard de ses jeunes passagers
- Transposer la directive européenne de 2003 pour tous les véhicules

5. Prévenir le risque de l'alcool au volant pour les jeunes : une action concertée entre les pouvoirs publics et les responsables d'établissements de nuit.

- Une démarche qualité des professionnels
- Une mise en œuvre déclinée par département

PARTIE IV – Convaincre par des moyens de communication et d'information renforcés

1. Ancrer les changements de comportements positifs dans la durée : la contribution de la communication.

- Une présence permanente sur l'opinion publique à travers l'agenda médiatique
- Deux publics particuliers et trois thèmes spécifiques

2. L'information des usagers en temps réel : un axe d'amélioration pour la sécurité routière.

- L'attribution prioritaire d'une fréquence déterminée aux radios diffusant de l'information routière

2004... Une confirmation de la baisse tendancielle encourageante pour le long terme

Le bilan du mois de décembre 2004 était très attendu dans la mesure où novembre et décembre 2003 avaient atteint, après les premières installations des radars fixes, un niveau très bas du nombre des tués.

Avec 440 tués, le bilan du mois de décembre 2004 améliore encore les résultats de décembre 2003 (- 5,8 %).

Le bilan provisoire de l'année 2004 s'élève à 84 331 accidents, 5 217 tués et 107 219 blessés, ce qui représente des baisses de 6,5 % pour les accidents corporels, 9,0 % pour les tués et 7,5 % pour les blessés.

Ces baisses sont d'autant plus significatives qu'elles succèdent aux baisses de 2002 et de 2003 qui étaient pour les tués de 6,2 % et de 20,9 %, et que depuis vingt ans les baisses ont rarement dépassé les 6 %. Par ailleurs, lorsqu'elles ont atteint 10 %, elles étaient précédées ou suivies d'une hausse sensible.

L'exploitation des données sur les huit premiers mois de l'année permet d'apporter quelques précisions :

- L'amélioration est beaucoup plus forte en rase campagne qu'en zone urbaine ;
- Elle est exceptionnelle sur les autoroutes (- 43,8 % et jusqu'à - 50,7 % sur les autoroutes de liaison) ;
- Elle est forte pour les moins de 15 ans (- 21,1 %) ;
- Elle est plus relative pour les 15-24 ans (- 4,5 %) et inexistante pour les 18-24 ans (+ 1,2 %) ;
- Elle est modeste pour les motocyclistes (- 7,8 %).

Sur les **vitesses**, les progrès se sont poursuivis sur les autoroutes de liaison et sur les routes nationales à 2 x 2 voies.

Des progrès très nets ont été enregistrés sur l'**alcool** (35 % des gains sur les huit premiers mois) et ensuite en matière de port de la **ceinture de sécurité** (23 % du gain sur la même période).

Il faut rappeler qu'en 2004 plus de 14 personnes en moyenne ont trouvé la mort sur les routes et que la France a enregistré plus de 100 000 blessés (près de 300 personnes par jour) dans des accidents de la circulation.

PARTIE I

L'évaluation des actions engagées en 2004

1. Le bilan positif du contrôle sanction automatique.

Le programme de mise en place de 1000 radars à la fin 2005 (700 fixes et 300 embarqués) se déroule suivant le calendrier prévu :

- 10 mai 2004 : 100 radars (70 fixes et 30 mobiles) ;
- 31 décembre 2004 : 300 radars de plus soit 400 au total(232 fixes et 168 mobiles) ;
- En 2005, la cadence ne faiblira pas (40 radars fixes et 20 mobiles par mois) ce qui permettra d'installer les 600 radars restants.

Dans la majorité des cas, les sites retenus sont ceux qui ont été communiqués par chaque préfecture avec leur ordre de priorité et suivant les seuls critères d'implantation prenant en compte le caractère accidentogène des lieux, l'implication du facteur vitesse dans les accidents et la difficulté d'effectuer des contrôles classiques.

La répartition par type de réseaux routiers est la suivante : 12 % sur autoroutes, 22,5 % sur des voies rapides et 65,5 % sur des routes bi-directionnelles.

Au 31 décembre 2004, 25 radars ont été installés sur des routes départementales et 7 sur des voies communales.

Depuis décembre 2004, les radars installés sont des radars de 2^{ème} génération, qui permettent notamment le paramétrage à distance et la télémaintenance.

□ Le fort impact du contrôle automatique sur l'accidentalité

Une évaluation de l'impact global du contrôle automatique sur la sécurité routière a été demandée à l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. Le rapport sera remis à la fin du mois de février, mais d'ores et déjà, les premiers éléments recueillis portant sur les 70 radars fixes installés en 2003 montrent que le dispositif de contrôle automatique a un impact local très fort. En effet, chaque conducteur français voit sa vitesse contrôlée en moyenne plus de deux fois par mois, le taux de dépassement de la vitesse autorisée au niveau des radars est extrêmement faible (0,3 %) et les accidents au niveau des radars ont baissé de manière très importante (plus de 85 %).

Les effets globaux sur l'ensemble du réseau routier sont eux aussi très importants puisque le taux de dépassement de la vitesse autorisée de plus de 10 km/h est passé de 35 % en 2003 à 20 % au milieu de 2004. Le nombre des accidents et des tués a diminué en conséquence. Par exemple sur les autoroutes de liaison, la baisse du nombre des tués entre novembre 2003 et juin 2004, par rapport à la même période des années précédentes, est spectaculaire puisqu'elle atteint 57 %.

Ce lien entre effet local et effet global est tout à fait essentiel pour l'avenir puisque lorsqu'ils seront déployés, les 1000 radars ne contrôleront que 3 % de l'ensemble des parcours.

□ Bilan qualitatif, quantitatif et financier du programme

Le nombre d'infractions relevées par les radars, au 31 décembre 2004, se monte à 1 800 000 pour des véhicules immatriculés en France.

La moyenne journalière d'infractions relevées par radar est de 50 (30 en moyenne journalière pour les radars mobiles, 80 pour les fixes).

La répartition des infractions par nature depuis l'origine est la suivante :

- moins de 20 km/h : 88,5 %
- de 20 à 30 km/h : 8,0 %
- de 30 à 40 km/h : 2,2 %
- de 40 à 50 km/h : 0,8 %
- plus de 50 km/h : 0,5 %

Le Centre National de Traitement (**CNT**) et le centre d'appel ont été transférés de Lille à Rennes le 1^{er} octobre 2004.

Au 31 décembre 2004, 1 600 000 avis de contravention ont été émis, ils ont généré environ 500 000 courriers traités au Centre National de Traitement.

Environ 60 % des courriers traités, soit 300 000, avaient pour objet la désignation d'un autre conducteur. 26 000 ont fait l'objet d'un envoi de formulaire de demande de photos.

Le centre d'appel traite environ 1000 appels par jour.

Un Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières (**CACIR**), service commun à la police et à la gendarmerie ayant pour mission la constatation et le traitement des infractions au code de la route relevées au moyen des systèmes de contrôle automatique, a été créé par décret du 14 octobre 2004.

Différentes mesures d'accompagnement ont été mises en œuvre :

- Information systématique auprès du public (panneaux de signalisation, communication dans la presse, publication de l'emplacement des radars sur Internet) ;
- Ouverture d'un centre d'appels dès le début du programme de déploiement pour répondre aux questions des usagers ;
- Gestion systématique et rapide des courriers reçus au CNT grâce à des outils informatiques ;
- Paiements facilités par Internet et téléphone (serveur vocal).

En 2003-2004, la dépense concernant le programme contrôle sanction automatique s'est élevée à 101 M €. Pour 2004, le montant des amendes encaissées s'élève à 106 M €.

□ Surmonter les difficultés rencontrées

Les véhicules étrangers

Aujourd'hui, les véhicules étrangers représentent environ 1/4 des véhicules en infraction, la grande majorité des immatriculations relevées provenant des pays limitrophes et, depuis la mise en œuvre du dispositif, la proportion de grands excès de vitesse pour les véhicules étrangers a tendance à augmenter.

- Un accord de principe de coopération avec le Luxembourg a permis de développer une procédure simplifiée. Les premiers avis de contravention ont été envoyés aux propriétaires de véhicules luxembourgeois.
- Pour généraliser cette procédure, un groupe de travail interministériel piloté par le ministère de la justice a été constitué, avec comme mission de préparer des accords de coopération bi-latéraux avec les pays limitrophes. L'objectif est d'identifier les propriétaires de véhicules immatriculés à l'étranger (coopération policière) et d'assurer leur poursuite par tout moyen (coopération judiciaire).
- Au niveau européen, une réflexion sur le sujet a été engagée sur l'initiative du Commissaire européen, Jacques Barrot, afin de lutter contre l'impunité transfrontalière.

L'identification des motos et des poids lourds

En ce qui concerne les infractions commises par les motos, 5 000 avis de contravention sur les 100 000 infractions constatées ont été envoyés en 2004. Ce chiffre devrait augmenter en 2005 avec la généralisation des radars pouvant photographier par l'arrière.

Les poids lourds, qui ne sont pas soumis aux mêmes limitations de vitesse que les véhicules légers, doivent pouvoir être identifiés spécifiquement par rapport à la règle qui leur est applicable. Des systèmes permettant la détection de ces infractions sont en cours de développement et devraient pouvoir être utilisés à partir de fin 2005.

Le vandalisme

Les actes de vandalisme ont connu un niveau important au début du programme. Différentes actions ont été entreprises dès le mois de novembre 2003 : télé transmission des alarmes des radars, information par affiche sur les peines encourues, optimisation du délai de remise en état de l'équipement dégradé. Depuis juin 2004, les actes de vandalisme diminuent.

La gestion des retours de courriers

Une gestion efficace des courriers a été mise en place pour éviter un engorgement de la chaîne, contribuer à l'efficacité du dispositif et garantir son équité. Afin de faire face au volume de courriers à traiter, chaque courrier reçu est numérisé et associé au dossier électronique du contrevenant, ce qui permet un traitement plus rapide et plus rigoureux. Ces modalités de gestion et les procédures mises en œuvre, notamment le centre d'appel, ont prévenu les critiques formulées concernant le traitement des amendes pour lequel un traitement plus personnalisé des dossiers est attendu.

2. Premiers constats encourageants sur l'allumage des feux de croisement le jour.

Le dernier CISR du 7 juillet 2004 a décidé de recommander à tous les usagers d'allumer leurs feux de croisement à partir du 31 octobre 2004, quand ils circulent de jour, hors agglomération. Cette mesure doit permettre d'épargner 3,5 à 5,5 % de tués et à terme, si elle est généralisée aux agglomérations, entre 5 à 8 % des tués.

Les premières données montrent que fin novembre, 44 % des conducteurs suivaient la recommandation. On constate par ailleurs une forte variation entre le Nord et le Sud et une sensibilité à la météo.

Une méthode d'évaluation consensuelle

Avant d'envisager de poursuivre l'expérimentation, de rendre la mesure obligatoire ou de la supprimer, une évaluation est menée par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. Cette évaluation, faite en associant les associations de motocyclistes suivant une méthodologie validée par le Comité des experts du Conseil national de la sécurité routière, comprend trois volets : une analyse d'opinion, la mesure de l'usage effectif et l'analyse de l'accidentologie.

Les feux de jour dans la durée

La Commission européenne a présenté officiellement, le 16 décembre dernier, la deuxième étude qu'elle a commandée à des groupements de laboratoires européens pour faire une synthèse des études existantes sur les feux de jour. Les conclusions sont très favorables et la Commission européenne, envisage de faire une proposition législative sur ce sujet en demandant aux Etats membres de prendre des mesures d'obligation de l'usage des feux de croisement le jour.

La mobilisation des Français sera maintenue par diverses actions de communication.

3. La mise en oeuvre des mesures prises par les CISR de 2004.

Voir annexes

PARTIE II

Consolider les améliorations apportées

1. Un nouveau décompte des tués et des blessés : la France adopte les standards internationaux.

Le nouveau décompte des tués et blessés décidé lors du CISR du 7 juillet 2004 sera effectif dans tous les départements dès le 1er janvier 2005. Ainsi la France aura le même système de décompte que les autres pays européens.

Dorénavant, une victime d'un accident de la route sera recensée comme tuée si elle décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident. Précédemment, la personne tuée dans un accident de la circulation était comptabilisée à six jours après l'accident.

Par ailleurs, la personne blessée grave (hospitalisée plus de six jours) est remplacée par la personne hospitalisée (victime hospitalisée plus de 24 heures).

Ces changements, s'ils étaient appliqués aux chiffres 2004, porteraient le nombre de tués à environ 5 514 tués et à 5 720 tués en intégrant les départements d'Outre-mer.

La publication des chiffres mensuels provisoires continuera à s'appuyer sur les remontées rapides. Ceux-ci seront donc exprimés en tués à six jours, ce qui permettra d'effectuer les comparaisons avec 2004. La nouvelle définition n'aura donc pas de conséquence sur les publications avant fin 2005. Les modalités pratiques de présentation des résultats seront présentées au Conseil national de la sécurité routière.

Par ailleurs, le bilan 2004 intégrera les résultats des départements d'Outre-mer.

2. Aptitude médicale à la conduite : une démarche d'information et de responsabilisation.

Les CISR des 18 décembre 2002, 9 juillet 2003 et 13 janvier 2004, ont rappelé la volonté du Gouvernement d'engager une action sur l'aptitude médicale à la conduite basée sur la responsabilisation du conducteur.

- Un dialogue entre le médecin et son patient pour responsabiliser le conducteur

Dans cet esprit, le rôle du corps médical est indispensable. Il s'agit donc de le sensibiliser aux conséquences des pathologies et traitements sur la conduite afin de lui permettre d'instaurer un dialogue avec les patients dans le cadre de leurs consultations afin de placer le conducteur face à ses responsabilités. Ils préciseront systématiquement les précautions à prendre en cas de prise de certains médicaments.

Une démarche identique sera envisagée avec l'Ordre National des Pharmaciens.

La question de l'aptitude médicale des conducteurs de transports en commun de voyageurs fera l'objet d'un resserrement du dispositif pour instaurer une visite médicale annuelle à partir de 60 ans pour tout conducteur de car.

3. Limitation par construction de la vitesse pour les poids lourds et les transports en commun : un processus européen.

La vitesse excessive est l'une des premières causes d'accident et, quelles que soient les raisons à l'origine de ces accidents, d'augmentation de la gravité des dommages pour les véhicules comme pour les personnes.

- La dernière étape d'un processus engagé depuis 15 ans par l'Europe

Une démarche européenne visant à limiter par construction la vitesse maximale des véhicules les plus lourds (poids lourds et véhicules de transport en commun) a été engagée depuis une quinzaine d'années et intégrée dans le système juridique des Etats membres. La généralisation de cette obligation à l'ensemble des véhicules lourds est la dernière étape de ce processus.

L'objet de cette mesure est donc d'imposer l'équipement d'un limiteur de vitesse par construction à tous véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes (vitesse limitée à 90 km/h) et à tous véhicules de transport en commun (vitesse limitée à 100 km/h).

- Calendrier et modalités de mise en œuvre

Un prochain décret fixera les conditions de mise en œuvre.

Tous les véhicules neufs de transport de marchandises d'un PTAC compris entre 7,5 et 12 tonnes et de transport en commun de personnes d'un PTAC compris entre 5 et 10 tonnes, seront soumis à cette mesure.

Celle-ci sera étendue à partir du 1^{er} janvier 2007 à tous les véhicules de transport de marchandises d'un PTAC de plus de 3,5 tonnes et à tous les véhicules de transport en commun de personnes.

4. Composition du Conseil National de la Sécurité Routière : un renouvellement de sa représentativité.

Le CNSR, créé par décret le 28 août 2001, est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière.

Le CNSR, dont le mandat est de trois ans, comprend des parlementaires, des élus locaux, des représentants d'entreprises et institutions intéressées par la sécurité routière, d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière ou œuvrant dans le domaine de l'hospitalisation ou de la santé publique et des représentants des professions médicales.

Le renouvellement du CNSR est l'occasion d'améliorer sa représentativité, en y intégrant les associations de jeunes et d'autres associations d'usagers.

Un décret modifiera le nombre des représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière qui passera de 12 à 17.

PARTIE III

Développer de nouveaux axes de progrès

1. Sécuriser le permis de conduire : un élément de la politique de sécurité routière et un enjeu de société.

Le permis de conduire atteste tout d'abord de l'aptitude des personnes à la conduite. Dans notre société, il est considéré comme un élément fondamental de la liberté d'aller et venir, un outil d'insertion sociale et professionnelle.

C'est donc un document indispensable.

L'importance de ces enjeux conduit à lutter avec détermination contre la fraude aux examens et le trafic de faux documents, ainsi qu'à combattre le phénomène de la conduite sans permis.

- Une réponse déterminée au risque de la conduite sans permis

Plusieurs types d'actions seront déployés :

- Information sur les risques de la conduite sans permis : (sanctions, défaut d'assurance, responsabilités pénales) à travers des campagnes dans les médias, dépliants remis aux candidats au permis de conduire...
- Notification plus rapide par l'administration de la perte des points aux usagers ;
- Information sur les modalités existantes de récupération de points. ;
- Mise en place de nouvelles dispositions réglementaires pour les conducteurs non novices (+ de 3 ans de permis) dont le permis a été invalidé (passage de l'épreuve théorique générale, dispense de l'épreuve pratique du permis de conduire).

- Sécurisation de l'épreuve théorique de l'examen du permis de conduire

La nouvelle organisation (composition aléatoire des séries d'examen proposées aux candidats) qui a été testée favorablement à Paris, sera étendue à l'ensemble du territoire dès le 1^{er} trimestre 2005.

Par ailleurs, le nombre de questions figurant dans la banque d'examens sera porté à 600.

Enfin, l'utilisation des matériels informatiques sera sécurisée par l'introduction d'une carte à puce d'identification.

- La 3^{ème} directive européenne sur le permis de conduire

Les dispositions de cette directive en cours d'élaboration prévoient de :

- Modifier les textes qui, en droit français, régissent le domaine concerné (code de la route, arrêté relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire) ;
- Adapter la formation initiale des examinateurs et renforcer la politique de formation continue ;
- Instaurer un nouveau format du permis de conduire sous forme de carte plastique, qui devra faire l'objet d'un renouvellement administratif tous les 10 ans.

Les dispositions de cette future directive sont en cours de discussion au Parlement européen. Son adoption est prévue courant 2006, avec une obligation de transposition en droit national dans les six années qui suivent.

Certaines d'entre-elles pourront toutefois être mises en œuvre sans attendre ces échéances européennes.

2. Dépistage des produits stupéfiants chez les conducteurs : un enjeu de sécurité routière.

Conduire un véhicule après usage de stupéfiants est un délit créé par la Loi du 3 février 2003.

La mise en œuvre du dispositif pour constater l'infraction (dépistage urinaire puis analyse sanguine effectuée par un médecin en milieu hospitalier ou dans un cabinet médical) s'avère contraignante tant pour les forces de l'ordre que pour le corps médical, et ne permet pas un contrôle de masse au bord des routes..

Ainsi, pour l'année 2003, 10 000 dépistages pour usage de stupéfiants ont été pratiqués contre 9 millions et demi pour l'alcoolémie.

- La mise au point du test salivaire pour des dépistages plus fréquents

L'utilisation de tests salivaires est de nature à faciliter le déploiement des dépistages.

L'objectif est donc d'expérimenter, en vue d'une homologation prochaine, les tests salivaires afin de pouvoir renforcer l'efficacité des contrôles.

3. Diminuer la part des deux-roues motorisés dans l'accidentologie : un objectif important de la Sécurité routière.

Les motocyclistes, bien qu'ils ne constituent que 0,8 % du trafic, représentent 13,7 % des victimes. Leur risque d'être tué par kilomètre parcouru est 21 fois supérieur à celui de l'utilisateur d'une voiture de tourisme. Ce risque est 3 fois supérieur à celui d'un pays comme l'Allemagne. Le bilan de l'accidentologie de l'année 2003 leur est moins favorable par rapport aux autres usagers de la route, avec un recul du nombre de tués de 16,4 %, contre 21 % pour l'ensemble des usagers. Les cyclomotoristes, majoritairement des jeunes entre 14 et 24 ans, voient le nombre de tués augmenter de 1,3 % en 2003.

Dans plusieurs départements urbains, les usagers de deux-roues motorisés représentent désormais la majorité des victimes de l'insécurité routière.

Face à ce constat inacceptable, six axes de progrès seront développés afin de diminuer la part des usagers des deux-roues à moteur dans l'insécurité routière.

- Réfléchir aux conditions d'accès des jeunes conducteurs à la conduite des deux-roues motorisés

En France, la conduite des cyclomoteurs est autorisée dès l'âge de quatorze ans avec le Brevet de Sécurité Routière.

En 2003, 24 cyclomotoristes de moins de 15 ans ont été tués et 239 blessés gravement. Pour la tranche des 15-16 ans, le nombre des tués a été de 28 et celui des blessés graves de 310.

Des mesures sont entrées en vigueur en 2004 afin de faire reculer l'accidentalité des cyclomotoristes : immatriculation des cyclomoteurs nouvellement mis en circulation depuis le 1er juillet et allongement de 3 à 5 heures de la formation pratique du BSR à compter du 1^{er} septembre.

Une concertation sera conduite avec les constructeurs de cyclomoteurs et les assureurs en vue d'améliorer la communication en direction des jeunes conducteurs et de leurs parents sur ce sujet.

Enfin, le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) sera saisi de cette question.

Assurer l'accès aux motocyclettes de 125cc au plus par le titulaire du permis voiture, dans de meilleures conditions de sécurité.

Le décret du 4 juillet 1996, modifiant certaines dispositions du code de la route relatives au permis de conduire des motocyclettes, a autorisé le titulaire du permis voiture, depuis plus de deux ans, à conduire une motocyclette légère (d'une cylindrée de 125cc au plus et d'une puissance maximale de 11 kW).

On constate que c'est dans les premiers jours de l'obtention du permis que ces conducteurs ont des accidents.

Le 25 mai 2004, lors de la table ronde « Deux-roues motorisés et sécurité routière » les associations représentant les usagers de deux-roues motorisés ont souligné avec force l'intérêt d'un stage susceptible de diminuer cette accidentologie particulière.

Une étude de faisabilité sera lancée pour un stage obligatoire pour tout permis de conduire de catégorie voiture conditionnant l'autorisation de conduire une moto légère (le maintien de l'équivalence restant acquis à ceux qui d'ores et déjà en bénéficient). L'étude de faisabilité portera notamment sur le contenu, la durée et les modalités de ce stage. Une décision définitive sera prise au prochain CISR.

Maintien des partenariats et engagement de campagnes de communication

Les partenariats en cours, notamment avec la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) pour les « Relais Calmos » à l'occasion des grandes manifestations sportives, telles les 24 heures du Mans Moto et le Bol d'Or, et la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) pour les opérations « Portes ouvertes des circuits » lors de la semaine de la sécurité routière, seront reconduits en 2005.

Une campagne de communication spécifique sera menée en mai 2005 à l'occasion du Mondial du deux-roues.

Egalité de traitement des usagers dans la politique de contrôle et de sanction

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes ont diminué en 2003, mais elles restent très supérieures aux vitesses limites autorisées et à celles pratiquées par les automobilistes. Ainsi, tous réseaux confondus, 50 à 60 % des motocyclistes dépassent les vitesses maximales autorisées.

En 2004, seules 5 000 infractions pour excès de vitesse commises par des conducteurs de deux-roues à moteur, sur les 100 000 relevées par les radars automatiques, ont pu être traitées, en raison de l'impossibilité d'identification du propriétaire puisque ces véhicules sont dépourvus de plaque d'immatriculation à l'avant.

Pour palier cet inconvénient et inciter les motocyclistes à mieux respecter les limitations de vitesse, des réflexions seront engagées sur :

- Les contrôles par les forces de l'ordre de la conformité des plaques arrières existantes, trop souvent de petite taille ou comportant des caractères peu visibles. ;
- La faisabilité de l'équipement de plaque avant pour les motocyclettes. Cette étude sera conduite en concertation avec les professionnels concernés, dans ses aspects pratiques et juridiques ainsi que dans ses dimensions nationale et européenne.

□ Lutte contre le débridage des deux-roues à moteur

Les cyclomoteurs sont beaucoup trop facilement débridés par leurs utilisateurs.

La vitesse maximale des cyclomoteurs est limitée par construction à 45 km/h. Or, la plupart d'entre eux atteignent en pratique, après débridage, des vitesses maximales de 70 km/h, mettant ainsi en grand danger la sécurité des usagers. Ces cyclomoteurs ne sont en effet pas adaptés à ces performances en terme de freinage par exemple.

Par ailleurs, les utilisateurs, jeunes pour la plupart, prennent l'habitude dès leur premier véhicule de violer systématiquement la règle.

La loi du 12 juin 2003 a franchi le premier pas dans cette lutte pour la sécurité routière avec la correctionnalisation du commerce de dispositifs permettant d'augmenter la puissance du moteur d'un cyclomoteur, et de l'augmentation de cette puissance par un professionnel. Des condamnations exemplaires ont été prononcées par les tribunaux à l'encontre de professionnels.

Aujourd'hui, il s'agit de progresser encore dans trois directions :

- Campagnes de sensibilisation en direction des parents et de toutes les personnes qui participent à l'éducation des jeunes conducteurs ;
- Contrôles des forces de l'ordre menés sur tout le territoire national, avec les moyens nécessaires à ces vérifications ;
- Action auprès de la commission européenne afin de revoir les caractéristiques techniques des cyclomoteurs et éventuellement leur définition.

Les motocyclettes de grosse cylindrée, juridiquement limitée en puissance à 74 kW (100 chevaux), sont presque toutes débridées, généralement par des professionnels.

Cette augmentation de puissance, souvent de plus de 50 %, procure à ces motocyclettes une capacité d'accélération très supérieure à celle de toutes les automobiles et leur permet d'atteindre une vitesse maximale proche de 300 km/h.

Cette situation étant inacceptable en terme de sécurité routière, des dispositions légales sanctionnant l'augmentation de puissance du moteur des cyclomoteurs seront étendues aux motocyclettes (article L.317-5 du code de la route).

Cette mesure contribuera chez les motocyclistes à mettre fin à la course à la puissance et à les orienter vers des véhicules plus adaptés à la réalité de nos infrastructures et de nos conditions de circulation.

□ Poursuivre l'amélioration des infrastructures routières

Le programme de mise à niveau des glissières motards s'est poursuivi en 2004 sur le réseau routier national et sera achevé en 2005 dans la quasi-totalité des départements. C'est un linéaire de 475 km qui aura ainsi été traité dans le cadre de ce programme.

Du fait des risques créés par les peintures glissantes, la Réglementation Nationale des Equipements de la Route (RNER), en cours d'élaboration, sera durcie.

5. Promouvoir le port de la ceinture à l'arrière : objectif 100 %.

En 2003, on estime que si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité, 572 vies auraient été épargnées. Le port de la ceinture de sécurité est donc un des premiers gisements de sécurité routière.

Une enquête des sociétés d'autoroutes révèle qu'en 2003, le nombre des passagers arrières tués non ceinturés est en augmentation par rapport à l'année 2002 (61 % contre 52) et qu'un tiers environ des enfants de moins de 10 ans n'est pas attaché. Le même problème est constaté lors des trajets quotidiens courts, notamment les trajets vers l'école, et concernent aussi les passagers de plus de dix ans.

L'objectif de la Sécurité routière est donc de renforcer le port de la ceinture de sécurité par trois mesures :

□ Communiquer sur le port de la ceinture de sécurité

Une campagne de communication sera lancée en mars 2005 afin de sensibiliser les conducteurs et les passagers des véhicules au port de la ceinture de sécurité à l'arrière, et de les inciter à la mettre systématiquement, quelle que soit la durée du trajet. Cette campagne s'appuiera sur une combinaison des différents médias pour une présence médiatique très forte : spot TV et messages radio, dont certains ciblés pour sensibiliser les parents au volant lors des trajets scolaires, campagne d'affichage dans les parkings, et campagne Internet. En outre, des actions de sensibilisation au port de la ceinture seront organisées à la sortie des établissements scolaires, en liaison avec le Ministère de l'Education nationale et les associations de parents d'élèves.

□ Renforcer la responsabilité du conducteur d'un véhicule léger à l'égard de ses jeunes passagers

L'article R. 412-2 du code de la route prescrit que le conducteur d'un véhicule léger doit s'assurer que les passagers âgés de moins de treize ans qu'il transporte sont maintenus, selon leur âge, soit par un dispositif spécifique de retenue pour enfants (rehausseur, siège enfant ou lit adapté), soit par une ceinture de sécurité.

Le conducteur qui ne respecte pas cette obligation est passible d'une contravention de quatrième classe (135 € d'amende forfaitaire), sans retrait de points du permis de conduire.

De nombreux conducteurs, parents ou amis, ne respectent pas ces dispositions, notamment pour les courts trajets quotidiens, mettant ainsi gravement en danger la vie de leurs passagers.

La responsabilité du conducteur sera étendue à l'ensemble des passagers mineurs : il s'agit de porter de treize ans à dix-huit ans l'âge limite des enfants pour lesquels la non-utilisation d'un dispositif spécifique de retenue pour enfant ou le non-port de la ceinture de sécurité entraîne la responsabilité du conducteur. Cette mesure n'est pas exclusive de la responsabilité pénale encourue par les mineurs.

□ Transposer la directive européenne de 2003 pour tous les véhicules

La directive 2003/20/CE du 8 avril 2003, relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules, a deux objets :

- généraliser le port de la ceinture de sécurité dans tous les types de véhicules, notamment dans les véhicules lourds (poids lourds et véhicules de transport en commun) ;
- imposer que tous les enfants transportés dans des véhicules légers (voitures particulières et familiales) soient attachés selon le mode le plus approprié, dispositif spécifique de retenue pour enfants (rehausseur, siège enfant, lit adapté) ou, à défaut et dans des cas limités, la seule ceinture de sécurité.

Les dispositions concernant les véhicules lourds ont été intégrées en droit interne par les décrets des 14 mai 2003 pour les poids lourds et 9 juillet 2003 pour les véhicules de transport en commun de voyageurs.

Celles concernant les véhicules légers doivent être transposées avant le 9 mai 2006.

La directive vise en particulier à imposer dans tous les véhicules légers :

- L'installation d'une seule personne par place équipée d'une ceinture de sécurité, ce qui met fin à la règle « française » de deux enfants de moins de dix ans par place dans la limite de dix enfants. Les autorités de transports scolaires ainsi que les familles nombreuses seront directement concernées par cette mesure ;
- L'emploi d'un système spécifique de retenue pour enfant (siège, nacelle...), sauf dans les taxis.

Pour ce qui concerne le 1^{er} point, la directive autorise les Etats à prendre en compte la situation spécifique des familles nombreuses et, par voie de conséquence, celle des transports scolaires, en autorisant l'installation de plus de personnes que le nombre de places du véhicule. Cette dérogation peut s'appliquer jusqu'au 9 mai 2009 (date maximale fixée par la directive).

Une large concertation va être engagée avec les représentants des collectivités locales, des professionnels et des usagers, sur l'opportunité et le contenu de cette dérogation temporaire. Le Gouvernement demandera au Conseil National des Transports de lui donner son avis, l'objectif étant de publier le décret de transposition de cette directive pour la fin de l'année 2005.

6. Prévenir le risque de l'alcool au volant pour les jeunes : une action concertée entre les pouvoirs publics et les responsables d'établissements de nuit.

La table ronde « Alcool, lieux festifs et sécurité routière », qui s'est déroulée le 26 février 2004, s'est conclue en fixant trois objectifs :

- Entreprendre une démarche qualité au niveau national ;
- Rechercher une harmonisation des horaires de fermeture ;
- Unifier les messages autour du concept de « Celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas ».

Le Comité interministériel de sécurité routière du 7 juillet 2004 a annoncé l'élaboration d'une démarche qualité portant sur ces points, et dont l'objectif est de faire prendre conscience aux directeurs de discothèques, bars d'ambiance et autres lieux festifs, de leur responsabilité dans l'insécurité routière des jeunes quand ils les laissent consommer sans modération des boissons alcoolisées, et les mettent ainsi dans des situations de danger mortel lorsqu'ils reprennent le volant.

Une démarche qualité des professionnels

De plus en plus conscients du rôle qu'ils doivent jouer dans la prévention du risque alcool au volant, et dans la réduction de la mortalité des jeunes sur les routes, les professionnels s'engagent pour maîtriser la consommation de l'alcool de la part des conducteurs dans les milieux festifs et dans les restaurants à travers plusieurs types d'actions :

- Formation des personnels et des propriétaires dirigeant des établissements.
- Equipement des établissements en éthylotests.

- Opérations de prévention et de sensibilisation aux risques de la conduite en état d'alcoolémie.
 - Une mise en oeuvre déclinée par département.

Une instruction ministérielle sera adressée aux préfets dans le courant du 2^{ème} semestre 2005 pour les informer de la démarche qualité entreprise par la profession. Elle invitera les préfets à signer, avec les responsables d'établissements ou leurs représentants locaux, des chartes départementales.

Les plans départementaux de contrôle intégreront les dispositions de ces chartes pour planifier des contrôles d'alcoolémie à la sortie des établissements.

PARTIE IV

Convaincre par des moyens de communication et d'information renforcés

1. Ancrer les comportements positifs dans la durée : la contribution de la communication.

La dynamique positive enregistrée depuis la mi-année 2002, repose sur un ensemble cohérent d'actions volontaristes, soutenu par une communication régulière, visible et convaincante, dotée de moyens renforcés.

L'importance de la dimension communication dans l'action de la Sécurité routière ne se dément donc pas. Les campagnes de la Sécurité routière sont très appréciées des Français, qui les jugent de plus en plus efficaces.

La mutation actuelle, bien que spectaculaire, demeure récente et donc fragile.

- Une présence permanente sur l'opinion publique à travers l'agenda médiatique

En 2005, la communication doit donc contribuer à accélérer le mouvement et à ancrer les comportements positifs dans la durée. Elle maintiendra sur l'opinion publique une présence permanente pour maintenir la sécurité routière dans l'agenda médiatique, et inlassablement, au plus près des situations de risque, proposera les solutions permettant de se conformer aux règles de conduite. Au-delà de cette action globale sur l'opinion, la communication touchera plus particulièrement certains publics et traitera des sujets sur lesquels les gisements de vie s'avèrent les plus significatifs.

- Deux publics particuliers et trois thèmes spécifiques

Deux grandes priorités concernant les publics spécifiques :

- Les jeunes qui continuent à être très largement sur représentés dans l'accidentologie, en raison notamment de leur prise de risque, en particulier en matière de conduite sous emprise alcoolique, et de leur refus de se conformer à des règles vécues comme trop contraignantes ;
- Les conducteurs de deux-roues motorisés surexposés au risque routier. Cette surexposition est liée à leur plus grande vulnérabilité, mais aussi et surtout au non-respect des règles (notamment la vitesse) perçues comme injustifiées pour eux-mêmes.

Concernant les thèmes de la communication, trois ont été retenus :

- Les feux de jour : si les résultats obtenus en quelques semaines s'avèrent prometteurs, il importe que cette pratique raisonnée devienne un réflexe pour une grande majorité d'automobilistes ;
- La ceinture à l'arrière, dont l'usage reste encore trop peu fréquent, est un facteur aggravant majeur en cas d'accident ;
- La conduite sur les petits trajets quotidiens, qui sont toujours perçus comme relativement sûrs alors qu'en réalité la très grande majorité des accidents surviennent sur ce type de déplacements.

2. L'information des usagers en temps réel : un axe d'amélioration pour la sécurité routière.

Dés les années 70, l'information routière a été développée pour :

- l'amélioration de la sécurité routière. Mieux informés, les conducteurs adaptent leur conduite, en particulier aux abords des perturbations, des dangers ;
- l'optimisation de la gestion de trafic en associant le conducteur aux mesures de gestion de trafic, par exemple pour le report sur des itinéraires alternatifs.

Les progrès qui permettent un recueil et une diffusion en temps réel des conditions de circulation (perturbations, dangers proches...) amènent à revoir les contours de l'information routière. L'objectif est d'améliorer le service au conducteur pour mieux répondre aux enjeux de sécurité et de gestion de trafic.

La radio est aujourd'hui le vecteur naturel de cette information (87 % des véhicules disposent d'un autoradio).

- L'attribution prioritaire d'une fréquence déterminée aux radios diffusant de l'information routière

Sur les grands axes routiers, seule une radio spécialisée permet de diffuser une information complète et précise sur les conditions de circulation.

Aujourd'hui, les radios des sociétés d'autoroutes concédées sont autorisées, par le Conseil Supérieur de l'Audiovisuel (CSA), à utiliser la fréquence 107.7 Mhz, dans les conditions prévues par la loi du 30 septembre 1986, ce qui est fait sur la quasi-totalité du réseau à péage. Pour faciliter l'accès des conducteurs à l'information routière par radio, il est souhaitable que les extensions des radios spécialisées d'information routière émettent sur cette même fréquence.

Elle nécessite de modifier la loi n°86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication. Son article 26 serait complété afin de permettre l'attribution prioritaire par le CSA d'une ressource radioélectrique aux personnes qui s'engagent à reprendre l'intégralité des informations routières, dont le contenu et les prescriptions seraient définis par décret.

ANNEXES

La mise en oeuvre des mesures prises par les CISR de 2004.

- Voir annexes
- Les mesures réglementaires intervenues en 2004 :
 1. Le permis probatoire, institué par la loi du 12 juin 2003 et le décret d'application du 11 juillet 2003, est entré en application à compter du 1er mars 2004.
 2. La loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a été étendue et adaptée en Nouvelle Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna par l'ordonnance du 17 juin 2004.
 3. Tous les cyclomoteurs mis pour la première fois en circulation, sont immatriculés depuis le 1er juillet 2004, conformément au décret du 11 décembre 2003.
 4. La formation pratique du brevet de sécurité routière (BSR) a été portée à 5 heures au lieu de 3 heures par l'arrêté du 9 juillet 2004. Cette mesure est applicable depuis le 1er septembre 2004.
 5. L'arrêté du 22 octobre 2004 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules, a rendu obligatoire la signalisation par barres rétro réfléchissantes à l'arrière des camions et leurs remorques pour tous les véhicules mis pour la première fois en circulation à compter du 1er avril 2005 et pour tous les véhicules mis en circulation avant cette date à compter du 1er avril 2006.
 6. Par décret du 25 octobre 2004, le taux d'alcoolémie est désormais fixé à 0,2 g d'alcool par litre de sang pour les conducteurs de transport en commun de personnes (autobus et autocars).
 7. Enfin, le décret du 6 décembre 2004 aggrave les peines pour les grands excès de vitesse de 50 km/h ou plus, et minore l'amende pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h commis hors agglomération.
 8. Afin de tenir compte des évolutions réglementaires, une circulaire d'harmonisation de la politique pénale, mettant à jour celle du 25 mai 2001, a été signée le 28 juillet 2004.
- Actions d'éducation routière et de prévention du risque routier en faveur des jeunes

Depuis le 1^{er} janvier 2004, les jeunes ayant 16 ans à cette date ont l'obligation d'une part d'avoir le BSR pour conduire des cyclomoteurs et quadricycles légers à moteur, et d'autre part l'ASSR 2^{ème} niveau pour obtenir leur permis de conduire.

La formation pratique du BSR est passée, depuis le 1er septembre 2004, de 3 à 5 heures.

Une table ronde « Alcool, lieux festifs et sécurité routière » a été organisée le 26 février 2004 avec les professionnels, les pouvoirs publics et l'ensemble des acteurs concernés afin de réduire la surexposition des jeunes au risque routier (consommation d'alcool en retour de soirées).

Plusieurs actions ont été engagées en 2004 afin de mieux prendre en compte le risque « deux-roues motorisés » :

- Organisation d'une table ronde le 25 mai 2004 avec les représentants des motards, des pouvoirs publics et des acteurs de la sécurité routière ;
- Ouverture des circuits en direction des jeunes, notamment pendant la semaine de la sécurité routière ;
- Réunion d'un groupe de travail sur « les remontées de files ».

La direction de la jeunesse et de la vie associative mobilise les acteurs éducatifs auprès des jeunes pour les associer systématiquement à la mise en œuvre des politiques locales de sécurité routière.

Enfin, une mission a été confiée à M. Jean-Michel BERTRAND, député de l'Ain, pour l'étude d'un dispositif améliorant l'accès des jeunes au permis de conduire.

□ Santé publique

La journée annuelle de l'Organisation mondiale de la Santé consacrée à la sécurité routière, s'est tenue à Paris le 7 avril 2004. Un colloque, ouvert par le Président de la République, a réuni de nombreuses personnalités françaises et étrangères.

Par circulaire du 18 juin 2004, le ministre de la santé et le secrétaire d'Etat aux personnes handicapées, ont précisé les meilleures conditions de prise en charge des blessés par traumatisme crânien ou par lésion de la moelle épinière, du lieu de l'accident jusqu'à la sortie de rééducation.

La semaine nationale de la sécurité routière, qui s'est tenue du 13 au 20 octobre 2004, a été consacrée aux victimes de la route. Un colloque national sur le thème « Vivre après l'accident » a été organisé, sous l'égide des ministères de la santé, de l'équipement, de la famille et des secrétariats d'Etat aux droits des victimes et aux personnes handicapées.

□ Infrastructures

La cartographie de l'accidentologie routière a été mise en ligne le 9 juillet 2004 sur le site de la Sécurité routière, répondant ainsi au souhait de transparence exprimé par le Président de la République.

Afin d'améliorer la sécurité des infrastructures routières existantes, la démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) a été mise en place par circulaire du ministre de l'équipement du 1er septembre 2004. La généralisation de cette mesure sur l'ensemble du réseau routier national se fera en 2006, après avoir été testée en 2005 sur 15 itinéraires pilotes.

Dans le cadre de la mise en place des radars automatiques, quelques incohérences dans les implantations de panneaux de limitation de vitesse par rapport à l'infrastructure routière ont été mises en évidence et une démarche d'évaluation de la signalisation est donc engagée. Chaque usager de la route y est associé à travers un site Internet « Dites-le au ministre » qui permet de faire part des problèmes de signalisation qu'il rencontre.

Le programme de mise à niveau des glissières motards s'est poursuivi en 2004 sur le réseau routier national. La mise à niveau des glissières sera terminée en 2006 et dès la fin 2005 dans la majorité des départements.

En ce qui concerne le risque créé par les peintures glissantes, les produits de marquage font l'objet depuis de nombreuses années d'une procédure de qualification. En réponse aux problèmes de glissance constatés dans certaines situations, il est envisagé de durcir la Réglementation Nationale des Equipements de la Route (RNER) en cours d'élaboration.

□ La sécurité routière dans les DOM

La sécurité routière dans les DOM a fait l'objet d'une attention particulière en 2004. Le délégué interministériel s'est déplacé dans ces départements au cours de cette année (Antilles-Guyane en mai, La Réunion en décembre).

Afin de permettre à ces départements de connaître une évolution de l'insécurité routière comparable à celle de la métropole, plusieurs mesures ont été mises en œuvre :

- Prise en compte des besoins en matériel pour les contrôles routiers ;
- Adaptation des campagnes nationales de communication ;
- Aide aux représentants de l'Etat afin de mieux mobiliser les collectivités locales et les associations.

□ La mobilisation des acteurs et des partenaires

A la suite des assises départementales tenues en octobre 2003 dans l'ensemble des départements, le renforcement de l'action locale et la mobilisation des partenaires locaux se sont développés en 2004 selon deux axes :

- Le lancement d'un nouveau programme de mobilisation des bénévoles « Agir pour la Sécurité routière » et d'enquêtes « Comprendre pour agir » pour la connaissance des accidents dans tous les départements à partir de septembre 2004 ;
- La recherche de nouveaux partenariats avec les collectivités territoriales afin de favoriser la désignation d'un élu référent et de promouvoir la création de maisons de la sécurité routière.

□ Le risque routier en entreprise

Les partenaires sociaux ont été mobilisés sur ce thème du risque routier, au niveau de la branche accident du travail de la CNAMTS et dans le cadre des négociations de branche, et 13 chartes ont été signées par les pouvoirs publics avec les entreprises ou fédérations professionnelles au cours de l'année 2004.

L'élaboration des plans de prévention du risque routier dans les services de l'Etat se poursuit, avec l'appui des services des DDE.