

Comité interministériel
de la
sécurité routière

1^{er} juillet 2005

Dossier de presse

SOMMAIRE

	<i>Page</i>
La baisse de l'accidentologie observée depuis 2002 se confirme	3
Un engagement important des forces de l'ordre	5
Conforter la lutte contre les excès de vitesse par la poursuite du déploiement du contrôle sanction automatisé	6
Agir en faveur des jeunes	7
<ul style="list-style-type: none">- Faciliter l'accès à la conduite : le permis à un euro par jour- Mieux protéger les jeunes conducteurs- Moderniser les outils pour améliorer la formation à l'école	
Faire reculer la mortalité des conducteurs de deux-roues motorisés	10
<ul style="list-style-type: none">- Une opération nationale de prévention sur les cyclomoteurs pendant la Semaine de la sécurité routière- Des mesures pour lutter contre le « débridage »	
Mobiliser les acteurs	11
<ul style="list-style-type: none">- La Semaine de la sécurité routière pour rompre la force de l'habitude- Le partenariat avec l'Association des maires de France pour une mobilisation accrue des élus- Les deuxièmes États généraux de la sécurité routière	

La baisse de l'accidentologie observée depuis 2002 se confirme

La France a connu une succession de résultats remarquables pendant trois ans : - 6,2% en 2002, -20,9% en 2003 et - 8,7% en 2004.

Les cinq premiers mois de l'année montrent une tendance globalement favorable mais avec une décélération, avec une baisse de 4,3 % par rapport à la même période de 2004.

Le fait que les progrès soient moins marqués peut donner lieu certains mois à une inversion de tendance : cela a été le cas en mars avec une remontée du nombre de tués, cela peut être à nouveau le cas en juin car juin 2004 avait été excellent.

Tués	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
Chiffres bruts 2005	385	317	367	341	428	
Chiffres bruts 2004	404	331	349	368	468	441
Différence	- 19	- 14	+ 18	- 27	- 40	
Évolution	- 4,7 %	- 4,2 %	+ 5,2 %	- 7,3 %	- 8,5 %	

Plus de 6 000 vies sauvées et 100 000 blessés épargnés depuis mai 2002

Depuis la mise en œuvre de la nouvelle politique de sécurité routière sur une période de trois ans, de mai 2002 à mai 2005, ce sont plus de 6 000 vies qui ont été sauvées et près de 100 000 blessés épargnés. En 2004, 5 232 personnes sont mortes sur la route (8 412 en 1995 et 7 720 en 2001). Faire en sorte qu'il y ait moins de 5 000 personnes tuées sera possible en 2005 si les comportements se maintiennent à un niveau acceptable.

Cet objectif 5 000 (soit 14 personnes tuées par jour) n'est pas en soi un objectif définitif au regard des meilleurs pays européens. À titre de comparaison, la France se situe en Europe en 7^e position, encore loin derrière le Royaume-Uni, qui compte 3 500 tués sur la route pour une population équivalente.

Au vu des résultats de 2004, trois zones d'ombre ressortent de ce bilan

Ce sont la mortalité des jeunes, celle frappant les conducteurs de deux-roues motorisés, et enfin l'accidentalité enregistrée sur les trajets de proximité, survenant fréquemment sur le réseau secondaire.

Si la classe des 0-18 ans est en baisse, celle des 18-24 ans enregistre une hausse des personnes tuées certes faible (+ 0,7 %) mais décevante dans un contexte de baisse générale de - 8,7 %. Le permis probatoire en place depuis le 1^{er} mars 2004 n'a pas encore produit ses effets. Les jeunes sont sur-représentés dans les

accidents survenant la nuit (56 % contre 40 % pour l'ensemble de la population) et le week-end (41 % contre 33 %).

La situation des motocyclistes devient très préoccupante (814 tués en 2004). Ils accusent une hausse de + 0,1 % du nombre de décès par rapport à 2003 et bien que ne représentant que moins de 1 % du trafic, ils constituent 15,6 % des victimes. Pour autant, la tendance est plus favorable pour les cyclomotoristes avec un nombre de personnes tuées en baisse de 13,7 %, ce qui peut en partie s'expliquer par les premiers effets de l'immatriculation des cyclomoteurs en place depuis le 1er juillet 2004.

Enfin, si les résultats sont très positifs sur les grands axes autoroutiers (- 34,5 % de tués en 2004), ils le sont nettement moins sur le réseau départemental (- 7,2 %) et communal (- 4,8 %) sur lesquels s'effectuent les déplacements quotidiens.

Un engagement important des forces de l'ordre

L'engagement soutenu des forces de l'ordre participe activement à l'amélioration des résultats observés en matière de sécurité routière.

Consacrant environ 12 % de leur activité à cette mission prioritaire, la police et la gendarmerie nationales sont résolument investies dans la lutte contre les infractions les plus graves et contre les comportements dangereux.

Le volume des infractions au code de la route relevées par les services (hors dispositif de contrôle sanction automatisé - CSA) est resté globalement stable au cours des trois dernières années (autour de 14,5 millions infractions par an), le nombre des infractions les plus graves constatées a quant à lui augmenté sensiblement :

- Les contrôles **d'alcoolémie** n'ont cessé de croître pour dépasser en 2004 les 10 millions (contre 9,6 millions en 2003). Près de 210 000 infractions ont ainsi été relevées, soit une augmentation sensible de +9,3 % par rapport à l'année précédente.
- La lutte contre **les excès de vitesse** hors le contrôle sanction automatique (CSA) s'est également intensifiée. En augmentation régulière depuis 1998, le nombre de contraventions aux règles de limitation de vitesse relevées par les forces de l'ordre dans le cadre de leurs contrôles routiers s'est élevé à plus de 1,6 million en 2004 (+ 8 % par rapport à 2003 et + 20 % par rapport à 2002). Le nombre d'infractions à la vitesse constatées par le dispositif CSA s'élève quant à lui à 3,16 millions en 2004.
- Depuis les nouvelles dispositions législatives de 2003, les forces de l'ordre se sont également investies dans la recherche de conduites sous l'emprise de **stupéfiants** : 15 900 dépistages ont été réalisés en 2004, permettant la constatation de 2 217 infractions. Mais la mise en œuvre actuelle des dispositifs de dépistage s'avère lourde et contraignante.
- Pour ce qui concerne la sécurité des deux roues, l'accidentologie est toujours préoccupante, même si l'on observe une diminution du nombre d'infractions pour le non-port du casque : 72 600 en 2004 contre 80 100 en 2003. Les opérations de sécurité routière à l'égard de ces usagers qui sont sur-représentés parmi les victimes de la route seront elles aussi renforcées.

L'effort pour lutter contre les comportements dangereux sera maintenu, en insistant sur la mise en œuvre d'actions qualitatives, ciblées et qui apportent une véritable valeur ajoutée.

Conforter la lutte contre les excès de vitesse par la poursuite du déploiement du contrôle sanction automatisé

Afin de conforter la lutte contre **le premier facteur d'insécurité routière, la vitesse**, le programme d'installation du contrôle sanction automatique se poursuit. Aujourd'hui, 300 radars mobiles et 440 radars fixes sont installés sur nos routes et les 1 000 radars annoncés au CISR du 18 décembre 2002 seront déployés comme prévu avant la fin de l'année.

La répartition par type de réseau est la suivante : 20 % sur autoroute, 60 % sur les routes nationales et 20 % sur les routes départementales. En moyenne, 10 000 avis de contravention sont envoyés chaque jour du Centre national de Rennes, qui emploie aujourd'hui 120 personnes. Par appareil, le nombre quotidien d'infractions constatées est de 78 au 30 juin 2005. Depuis le 1er janvier 2005, 1 521 362 avis de contravention ont été adressés (ce chiffre est à rapprocher des 1,5 million de contraventions que produisait le dispositif traditionnel chaque année jusqu'en 2003). Près de 90 % des infractions correspondent à des dépassements de moins de 20 km/h et plus de 70 % des contrevenants s'acquittent spontanément et dans les délais du montant de leur amende.

Pour ce qui est de la poursuite des étrangers, un accord a pu être conclu avec le Luxembourg et des discussions sont bien avancées avec l'Allemagne et l'Espagne.

Ce nouveau système, symbole de la nouvelle politique de sécurité routière, est en grande partie à l'origine de la profonde modification des comportements observée sur la route. On peut lui attribuer un rôle déterminant dans la forte baisse des vitesses enregistrées depuis deux ans (environ 10 %).

Ses résultats directs sur l'accidentalité sont spectaculaires. Sur les zones couvertes par les radars, les accidents ont été quasiment éradiqués (baisse de 86 % du nombre d'accidents). La part de la baisse des vitesses dans la diminution du nombre et de la gravité des accidents est clairement établie (pour 2003, plus de 40 % des gains en vie humaine peuvent être directement attribués à la diminution des vitesses).

Il convient donc aujourd'hui de conforter le dispositif et d'amplifier son efficacité :

- Par le lancement dès l'année prochaine d'une deuxième phase de déploiement portant sur 500 nouveaux radars fixes et mobiles.
- Par la suppression **de l'annonce des radars mobiles par des panneaux** en amont des dispositifs installés, une communication préalable par voie de presse sur les sites accidentogènes faisant l'objet de surveillance renforcée étant privilégiée.

Dès le premier janvier prochain, sera mis en place un mécanisme d'affectation pérenne et transparent du produit des amendes sous forme d'un fond qui contrôlera leur utilisation dédiée à la sécurité routière (maintenance et développement du contrôle automatique, permis à un euro et élimination des risques liés aux infrastructures).

Agir en faveur des jeunes

Faciliter l'accès à la conduite : le permis à un euro par jour

Le gouvernement confirme la mise en place dès la rentrée prochaine, en partenariat avec les établissements financiers et les écoles de conduite, d'un dispositif facilitant le financement du permis pour les jeunes, dénommé opération « permis à un euro par jour ».

Aujourd'hui, une formation au permis de conduire coûte généralement entre 800 et 1 200 euros. Contrairement à certaines idées reçues, ces tarifs ne sont pas excessifs par rapport à ce qui se pratique chez nos principaux voisins européens (où ils peuvent atteindre 2 000, voire 2 500 euros). Pour autant ce prix peut être une réelle barrière pour les jeunes, et nombreux sont ceux qui rencontrent des difficultés à réunir une telle somme.

À partir des conclusions du rapport du député Jean-Michel Bertrand, le gouvernement a annoncé dès le 11 février 2005 sa volonté de mettre en œuvre dès cette année un dispositif permettant d'aider les jeunes, d'améliorer la sécurité routière et de favoriser l'accès à l'emploi. Après concertation avec les partenaires potentiels – notamment les organismes financiers et celui des écoles de conduite –, le CISR valide l'architecture du dispositif et décide de sa mise en place à la rentrée.

Des conventions de partenariat seront signées durant l'été avec les établissements financiers et les écoles de conduite partenaires de l'opération. Une charte de qualité sera mise en œuvre avec les écoles de conduite partenaires. Elle prévoira notamment une garantie financière obligatoire protégeant les jeunes en cas de défaillance éventuelle de l'école de conduite.

Le « permis à un euro par jour » a pour l'objectif de permettre aux jeunes de 16 à 25 ans d'étaler le coût de leur formation au permis sur plusieurs mois, à travers un système de prêt à taux zéro, les intérêts étant pris en charge par l'État et versés directement aux établissements financiers.

La facilité de paiement ainsi offerte sera ouverte aux 700 000 jeunes qui passent chaque année leur permis de conduire. Pour autant, l'octroi d'un tel prêt ne sera pas automatique et dépendra des garanties que le jeune, et le cas échéant ses parents, apporteront (caution, co-emprunt du jeune avec ses parents). L'établissement financier partenaire couvrira le coût de la formation sous forme de forfaits jusqu'à 1 200 euros. Il prélèvera ensuite automatiquement 30 euros par mois sur le compte du jeune jusqu'au remboursement complet de l'avance consentie.

Par ailleurs, une aide financière directe destinée aux apprentis et aux jeunes en difficulté, bénéficiant d'un contrat CIVIS, complétera le dispositif. Elle sera mise en place début 2006. Elle diminuera d'autant le montant à emprunter et permettra aux jeunes concernés de réduire sensiblement le coût de leur formation.

Mieux protéger les jeunes conducteurs

Dans un contexte de baisse générale de l'accidentologie en 2004, le nombre de personnes tuées des 18-24 ans augmente de 0,7 %. Alors que cette tranche d'âge ne représente que 9 % de l'ensemble de la population, elle constitue 23,5 % des tués (1 227 tués sur 5 532). L'objectif est de faire baisser de façon significative le nombre et la gravité des accidents chez ces conducteurs novices. À cette fin, trois mesures sont prévues :

1. Développer les rendez-vous pédagogiques pour les jeunes conducteurs

Plusieurs études européennes ont montré qu'une action de formation après le permis pouvait avoir des résultats positifs sur le comportement de ces usagers. Il sera mis en place un rendez-vous pédagogique qui interviendrait environ 6 mois après l'obtention du permis de conduire. Cette mesure, non obligatoire, est dans la continuité du permis probatoire instauré le 1^{er} mars 2004.

Dans le cadre du « permis à un euro par jour », ce rendez-vous pédagogique pourra être inclus dans les offres de formation.

Les sociétés et mutuelles d'assurance seront mobilisées pour inciter leurs adhérents à suivre cette formation complémentaire par des offres financières attractives sur le contrat d'assurance.

2. Assurer une meilleure identification des jeunes conducteurs : apposition du « A » à l'avant comme à l'arrière du véhicule

Les conducteurs titulaires du permis de conduire probatoire sont tenus à l'apposition à l'arrière de leur véhicule d'un signe distinctif « A ». L'apposition de ce « A » permet à tous les usagers d'identifier un conducteur novice et responsabilise celui-ci. Ces nouveaux conducteurs doivent respecter des vitesses maximales spécifiques inférieures à celles des autres conducteurs.

La seule apposition du « A » à l'arrière du véhicule ne permet pas un contrôle efficace des excès de vitesse, puisque ces contrôles se font majoritairement par l'avant du véhicule. En effet tous les contrôles sont faits sur la base des limitations de vitesse à observer par tous les conducteurs et non sur les limitations spécifiques de ces conducteurs. L'apposition obligatoire du « A » à l'avant du véhicule sur le pare-brise et dans un format réduit, permettra de corriger cette situation.

3. Renforcer les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants à la sortie des discothèques

Un nombre non négligeable de jeunes conducteurs (18-24 ans) roule sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits stupéfiants, à la sortie des discothèques. Le bilan des accidents s'en trouve considérablement aggravé particulièrement les fins de semaine.

Pour combattre cette situation, la Sécurité routière organise régulièrement tout au long de l'année avec les associations et les responsables de discothèques, des

opérations « conducteur désigné : celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » à destination du public « jeune ».

Pour renforcer ce dispositif de prévention, les forces de l'ordre seront invitées, dans le cadre des plans départementaux de contrôle, à renforcer les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants à proximité des discothèques et autres lieux festifs nocturnes.

Moderniser les outils pour améliorer la formation à l'école

Un changement durable et profond des comportements nécessite la prise de conscience des dangers de la route dès le plus jeune âge. Le ministère de l'Éducation nationale a donc un rôle essentiel à jouer : d'une part, en rendant plus lisible la prise en compte de cet enseignement obligatoire dans les horaires et programmes des différentes disciplines à l'école et au collège ; d'autre part, en accompagnant le travail des enseignants et en mettant à leur disposition des outils pédagogiques renouvelés qui intègrent les avancées technologiques.

1. Un enseignement obligatoire tout au long de la scolarité

Partie intégrante des horaires et des programmes, cet enseignement est désormais sanctionné par l'obtention de trois attestations au cours de la scolarité obligatoire :

- L'Attestation de première éducation à la route (APER) délivrée à l'issue du primaire.
- L'Attestation scolaire de sécurité routière de 1er niveau (ASSR 1), passée en classe de 5e est un préalable obligatoire aux cinq heures de formation qui permettent d'obtenir le brevet de sécurité routière (BSR) nécessaire à la conduite d'un cyclomoteur. Au printemps 2005, 526 184 élèves ont obtenu l'ASSR 1er niveau. Cela représente 63,76 % des candidats.
- L'Attestation scolaire de sécurité routière de 2e niveau, passée en classe de 3e, est obligatoire pour s'inscrire à l'épreuve théorique du permis de conduire. 861 470 élèves ont obtenu l'ASSR 2 en début d'année, soit 90,94 % des candidats.

2. De nouveaux outils au service des enseignants

Le ministère de l'Éducation nationale procède actuellement à la modernisation des supports d'épreuves pour les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) à partir d'un outil multimédia constitué d'une banque de données de 400 questions. Cet outil présente des avantages techniques en matière d'actualisation et de gestion de données. Les modalités de passation des épreuves individuelles ainsi que les éventuelles sessions de rattrapage qu'il permettra d'organiser sont en cours d'élaboration. La nouvelle procédure d'organisation des épreuves ASSR à partir de ce nouvel outil sera effective en avril 2006.

Faire reculer la mortalité des conducteurs de deux-roues motorisés

La lutte contre la sur-accidentalité des motocyclistes et des cyclomoteuristes est un enjeu majeur de sécurité routière. En 2004, 1 135 conducteurs de deux-roues motorisés (321 cyclomoteuristes et 814 motocyclistes) ont été tués, et 31 500 ont été blessés. Avec 1 % du trafic les motards représentent 15,6 % des tués. Des actions de prévention et de contrôle sont prévues pour renverser cette tendance.

Une opération nationale de prévention sur les cyclomoteurs pendant la Semaine de la sécurité routière

Pendant la Semaine sécurité routière du 17 au 24 octobre, les principaux des collèges, en lien avec les services de police et de gendarmerie et en concertation avec les associations de parents d'élèves, seront invités à organiser dans les collèges des contrôles préventifs portant sur la vérification de l'état des cyclomoteurs (débridage, état des freins, conformité des plaques le cas échéant, fonctionnement des feux, nuisances sonores, conducteur en possession d'un casque homologué et titulaire du BSR...).

À l'issue de ce contrôle, un document descriptif du bilan (positif ou négatif) du contrôle préventif sera remis aux collégiens, à destination de leurs parents et accompagné d'un dépliant d'information indiquant les dangers encourus par leurs enfants et les sanctions auxquelles ils s'exposent en cas de verbalisation.

Des mesures pour lutter contre le « débridage »

Le « débridage » quasi-systématique des cyclomoteurs et d'une grande partie des motos de forte cylindrée contribue à la dangerosité particulière de ces modes de transport. Afin de renforcer la lutte contre le « débridage » des motos et des cyclomoteurs, deux mesures seront mises en œuvre :

La commercialisation d'un deux-roues à moteur débridé sera sanctionnée plus fermement. La lutte contre le « débridage » passe par la dissuasion de la vente de véhicules débridés, neufs et d'occasion, afin d'assainir le marché et de diminuer progressivement le nombre de véhicules « débridés » en circulation. Les sanctions pour la commercialisation d'un deux — roues à moteur « débridé » seront alignées sur celles prévues pour la commercialisation des dispositifs de débridage (2 ans d'emprisonnement, 30 000 € d'amende, confiscation du véhicule et, pour le professionnel, interdiction d'exercice de son activité).

La circulation d'un deux-roues à moteur « débridé » sera sanctionnée plus fermement. Le conducteur d'un deux-roues à moteur « débridé » n'est passible que d'une contravention de 4e classe (amende forfaitaire de 135 €). Afin de donner aux forces de l'ordre les moyens nécessaires à une meilleure poursuite de ces infractions, les peines seront aggravées : immobilisation et confiscation du véhicule, et pour les conducteurs de motocyclettes, suspension du permis de conduire et retrait de quatre points.

Mobiliser les acteurs de la sécurité routière

La Semaine de la sécurité routière pour rompre la force de l'habitude

En 2004, la Semaine de la sécurité routière a été consacrée aux victimes de la route. En 2005, cette Semaine se déroulera sur tout le territoire, du lundi 17 au lundi 24 octobre 2005 et aura pour thème « Les petits trajets de tous les jours ».

C'est en effet « près de chez soi » que le risque routier est le plus grand, sur les trajets quotidiens et sur les réseaux de proximité — urbains, péri-urbains ou ruraux — que les usagers de la route empruntent tous les jours. Deux tiers des accidents se produisent en zone urbaine et 75 % des victimes sont des victimes locales, des piétons ou des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

Le partenariat avec l'Association des maires de France pour une mobilisation accrue des élus

Pour changer les comportements et donner toute son envergure à la lutte contre l'insécurité routière, il est primordial de mobiliser tous les acteurs de proximité, notamment les collectivités territoriales.

L'Association des maires de France (AMF), qui regroupe de très nombreux élus, est donc un partenaire privilégié de la politique publique de sécurité routière. Elle est directement concernée, aux côtés de l'État, par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes.

L'AMF et l'État signeront une charte de sécurité routière en 2005 dans laquelle ils prendront des engagements réciproques d'actions communes. Cette charte sera déclinée par les préfets et les associations départementales des maires.

Les deuxièmes États généraux de la sécurité routière

Enfin, les deuxièmes États généraux de la sécurité routière seront organisés en octobre 2005 afin de relancer la mobilisation des acteurs.

Les premiers États généraux de la sécurité routière, organisés le 17 septembre 2002 à Paris, avaient donné à l'engagement du président de la République une force symbolique d'impulsion et jeté les bases de la politique qui allait être mise en œuvre après le CISR du 18 décembre 2002.

Ces nouveaux états généraux permettront :

- de dresser un bilan pragmatique et partagé depuis les premiers états généraux ;
- de tracer les grandes orientations pour les prochaines années ;
- de recréer les conditions d'adhésion des citoyens sur ces orientations pour rendre définitivement nos routes plus sûres.