

**Comité interministériel
de la sécurité routière**

mercredi 13 février 2008
Hôtel de Matignon

Dossier de presse

L'insécurité routière n'est pas une fatalité : un nouveau défi sera relevé grâce à l'engagement de chaque Français

Il n'est pas possible de se résoudre à une fatalité de plus de 4 500 morts sur les routes

La lutte contre l'insécurité routière a connu des résultats exceptionnels sur la période 2002-2007 inclus (réduction de 43 % du nombre de personnes tuées, près de 11 000 vies sauvées et 130 000 personnes blessées épargnées). Le déploiement des radars automatiques, qui a permis un meilleur respect des limitations de vitesse, et le changement de comportement des Français au volant ont largement contribué aux progrès réalisés.

Sur l'ensemble de l'année 2007, les données provisoires établies par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) montre une diminution de 2 % de la mortalité routière par rapport à 2006. 4 615 personnes ont perdu la vie sur les routes en 2007 (4 709 en 2006).

En revanche, le nombre annuel d'accidents corporels augmente de 1,3 % (81 378 en 2007 contre 80 309 en 2006), et le nombre de personnes blessées de 2,4 % (104 601 en 2007 contre 102 125 en 2006).

L'enjeu de sécurité routière reste donc majeur. Il n'est en effet pas possible de se résoudre à une fatalité de plus de 4 500 morts sur les routes de France a indiqué le Président de la République le 21 décembre 2007 lors d'un Conseil restreint relatif à la sécurité routière.

C'est pourquoi, le Président de la République, en accord avec le Premier ministre, a fixé l'objectif de passer sous la barre des 3 000 personnes tuées sur les routes d'ici à 2012. Pour y parvenir, le Président de la République a précisé les orientations prioritaires de la politique des pouvoirs publics :

- **la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool,**
- **l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables,**
- **le combat contre les infractions au Code de la route,** en poursuivant notamment le déploiement des radars automatiques,
- **l'amélioration de la formation des conducteurs.**

Le Comité interministériel de la sécurité routière du mercredi 13 février 2008 : des mesures pour combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) réunit, sous la présidence du Premier ministre, les ministres concernés par le sujet et les décisions susceptibles d'être prises en séance, parmi lesquels : le ministre d'État, ministre de l'Écologie du Développement et de l'Aménagement durables, le ministre de l'Intérieur, de l'Outre-Mer et des Collectivités locales, le ministre de l'Économie, des Finances et de l'Emploi, le ministre de la Justice, le ministre du Travail, des Relations sociales et de la Solidarité, le ministre de l'Éducation nationale, le ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, le ministre de la Défense, le ministre de la Santé, de la Jeunesse et des Sports, le ministre du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique, le secrétaire d'État chargé des Transports.

Le CISR définit la politique du gouvernement en matière de sécurité routière, décide des mesures à mettre en œuvre et en vérifie l'application.

Les décisions prises le 13 février 2008 agissent sur tous les leviers : le comportement du conducteur et de son entourage (éducation routière, prévention, contrôle et sanction), le véhicule, l'infrastructure. Elles sont destinées à faire reculer les principaux facteurs de risque routier : alcool, vitesse, ceinture de sécurité, téléphone portable, etc.

Les mesures visent à protéger les publics encore trop exposés au risque routier : les jeunes de 15 à 24 ans, les conducteurs de deux-roues motorisés, les jeunes cyclistes ou les cyclistes qui conduisent la nuit hors agglomération, les piétons en ville, etc.

L'engagement personnel de chaque Français est recherché pour poursuivre la réduction du nombre d'accidents, de personnes tuées, de blessés qui gardent trop souvent à vie de lourdes séquelles.

Parce que l'insécurité routière n'est pas une fatalité, tous les acteurs de la société civile (collectivités, entreprises, associations, médias, etc.) sont aussi appelés à se mobiliser.

Les points saillants de l'accidentologie à ce jour

Le bilan consolidé de l'accidentalité de l'année 2006 apporte des enseignements sur les évolutions comparées des accidents en rase campagne ou en milieu urbain, selon les différentes catégories d'usagers, ainsi que sur les principales causes des accidents.

- L'**alcool** au volant est redevenu en 2006 le premier facteur d'accident sur la route ; 26,2 % des vies pourraient être sauvées si tous les conducteurs respectaient la limitation légale (taux inférieur à 0,5 g par litre de sang).
- La marge de progrès en matière de respect des limitations de **vitesse**. 20 % environ des vies pourraient encore être sauvées si tous les conducteurs respectaient les limitations de vitesse. Cette marge rend nécessaire de persévérer dans la lutte contre les excès de vitesse qui, de surcroît, contribue à un meilleur développement durable.
- L'importance de l'accidentalité des **motocyclettes**. Même si des progrès ont été constatés en 2006, les motocyclistes représentent plus de 16,5 % des victimes sur la route, pour moins de 1 % du trafic ; les cyclomotoristes représentent 6,7 % des victimes et les usagers des deux-roues motorisés 23 % des personnes tuées. Ainsi près d'un décès sur quatre concerne des deux-roues.
- La sur-exposition des **jeunes de 15 à 24 ans** au risque routier : 13% de la population mais 27% des personnes tuées.
- La prépondérance du **risque routier professionnel**. Près de 50 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la route.
- L'implication des **véhicules lourds** dans les accidents mortels de la circulation. 14,5 % des tués sur la route le sont dans un accident avec un poids lourd.
- L'**accidentalité en milieu urbain**, qui a évolué au cours de ces dernières années moins favorablement qu'en rase campagne.

Comité interministériel de la sécurité routière

Principales décisions prises le mercredi 13 février 2008

Inciter au port du casque pour tous les enfants de moins de 11 ans lorsqu'ils circulent à vélo

Introduction

COMBATTRE LES COMPORTEMENTS À RISQUE

A. Renforcer la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants

1. Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie P. 7
2. Imposer l'installation d'un éthylotest anti-démarrage en cas de délit de conduite sous l'emprise de l'alcool P. 7
3. Développer les éthylotests électroniques anti-démarrage dans les véhicules de transport d'enfants P. 7
4. Imposer la présence d'éthylotests électroniques dans les discothèques P. 7
5. Interdire toute vente de boissons alcooliques dans les points de vente de carburant P. 8
6. Combattre la conduite après usage de stupéfiants P. 8

B. Contrôler et sanctionner davantage les délits routiers

1. Poursuivre le déploiement du contrôle sanction automatisé (CSA) P. 8
2. Elaborer et mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers P. 9
3. Introduire une peine de confiscation obligatoire du véhicule..... P. 9
4. Lutter contre le « trafic de points » P. 9
5. Retenir automatiquement le permis de conduire après un accident en cas d'homicide involontaire..... P. 10
6. Mieux réprimer les infractions au Code de la route commises par les conducteurs étrangers P. 10

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS LES PLUS VULNÉRABLES

A. Poursuivre le déploiement de l'éducation routière en milieu scolaire P. 12

B. Renforcer les équipements obligatoires pour les usagers vulnérables

1. Équiper tous les véhicules d'un gilet rétro-réfléchissant et d'un triangle de pré-signalisation P. 12
2. Équiper tous les cyclistes d'un gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération .. P. 12
3. Inciter au port du casque pour tous les enfants de moins de 11 ans lorsqu'ils circulent à vélo P. 12

MIEUX FORMER LES FUTURS CONDUCTEURS

1. Améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire..... P. 14
2. Afficher le taux de réussite à l'examen pour chaque auto-école..... P. 14

PRÉVENIR LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

A. Faire de la conduite un acte professionnel à part entière..... P. 16

B. Promouvoir la sécurité routière dans les transports routiers de marchandises

1. Développer des actions de prévention en partenariat avec les fédérations professionnelles du transport routier P. 16
2. Sanctionner l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite P. 17

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

1. Développer des contrôles de sécurité des infrastructures routières P. 19
2. Mettre en place des commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière P. 19
3. Introduire le concept de « zone de rencontre » dans le Code de la route..... P. 19

**SENSIBILISER LES USAGERS POUR AMÉLIORER LA SECURITE ROUTIÈRE :
LES ACTIONS DE COMMUNICATION 2008 P. 21**

COMBATTRE LES COMPORTEMENTS À RISQUE

A. Renforcer la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants

1. Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie

Le risque « alcool » est le premier risque d'accident mortel de la circulation. Chaque conducteur qui a consommé de l'alcool doit s'interroger sur sa capacité à reprendre le volant. Une première campagne de promotion de l'auto-contrôle d'alcoolémie a encouragé la large commercialisation d'éthylotests chimiques bon marché à partir de la fin de l'année 2007.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière demande que la communication de promotion de l'auto-contrôle d'alcoolémie soit poursuivie en 2008, parallèlement au renforcement des contrôles et des sanctions et aux autres démarches de prévention.**

2. Imposer l'installation d'un éthylotest anti-démarrage en cas de délit de conduite sous l'emprise de l'alcool

Des dispositifs anti-démarrage existent déjà dans certains pays européens et sont déjà imposés, avec succès dans certaines juridictions françaises, dans le cadre de mesures alternatives aux poursuites pénales.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide d'introduire, en cas de délit de conduite sous l'influence de l'alcool, une peine complémentaire d'obligation de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un éthylotest électronique anti-démarrage, pendant une durée déterminée.**

3. Développer les éthylotests électroniques anti-démarrage dans les véhicules de transports d'enfants

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide que les autocars affectés au transport d'enfants seront systématiquement équipés d'éthylotests anti-démarrage à compter de la rentrée scolaire 2009**
Une étude sera engagée quant à l'équipement de tous les autocars.

4. Imposer la présence d'éthylotests électroniques dans les discothèques

L'accidentologie les nuits de week-end est particulièrement élevée et une majorité des accidents mortels sont imputables à l'alcool. Ces accidents concernent surtout les jeunes qui sortent en soirée : plus du tiers des personnes tuées dans le cadre d'accidents impliquant l'alcool sont âgés de 18 à 24 ans.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide que tous les établissements de loisirs qui servent des boissons alcooliques devront s'équiper d'éthylotests électroniques. Ainsi, les clients pourront systématiquement contrôler leur alcoolémie avant de reprendre le volant.**

5. Interdire toute vente de boissons alcoolisées dans les points de vente de carburant

La vente de boissons alcooliques est actuellement autorisée dans les points de distribution de carburant entre 6 et 22 heures et interdite entre 22 et 6 heures. Elle peut inciter les conducteurs à une consommation d'alcool incompatible avec la conduite.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide d'interdire en permanence la vente de toutes les boissons alcooliques dans les points de distribution de carburant. Des aménagements seront envisagés pour des points de vente en milieu rural qui sont également des commerces de proximité.**

6. Combattre la conduite après usage de stupéfiants

La conduite sous l'emprise de produits stupéfiants est un facteur générateur d'accidents graves. Sur près de 22 000 dépistages urinaires pratiqués au cours des onze premiers mois de l'année 2007, 48,15 % étaient positifs. Le délit de conduite après usage de stupéfiants appelle une sanction renforcée.

Néanmoins, les conditions actuelles de dépistage de la conduite sous l'emprise de produits stupéfiants sont contraignantes. Le dépistage urinaire nécessite, en effet, la présence d'un médecin et d'une structure adaptée à l'acte médical. Les tests salivaires constitueront un moyen de dépistage rapide et facilement utilisable.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide d'instaurer une peine complémentaire obligatoire de confiscation du véhicule en cas de récidive de conduite sous l'influence de stupéfiants. Le juge ne pourra y déroger que par une décision spécialement motivée.**

Sur la base des résultats de l'expérimentation et des contrôles en laboratoire des tests salivaires concluants, le marché sera notifié par le ministère de l'Intérieur au printemps 2008, et les premiers kits seront mis à disposition des forces de sécurité au cours de l'été.

B. Contrôler et sanctionner davantage les délits routiers

1. Poursuivre le déploiement du contrôle sanction automatisé (CSA)

Le renforcement du contrôle du respect des limitations de vitesse a largement contribué à la baisse de l'accidentalité depuis 2002. Au 31 décembre 2007, 1858 dispositifs de radars étaient en service : 1137 radars fixes et 721 radars embarqués.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide de déployer 500 dispositifs de contrôle automatisé chaque année de 2008 à 2012, principalement pour faire respecter les limitations de vitesse (radars fixes et mobiles), mais aussi en diversifiant la nature des infractions constatées (franchissement des feux rouges, non-respect des distances de sécurité en tunnel, contrôle des vitesses moyennes).**

2. Élaborer et mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers

L'efficacité de la politique de contrôle et de sanction, mise en place dans chaque département, exige une coopération renforcée entre tous les services concernés. Elle nécessite la mise en place de contrôles ciblés en fonction des enjeux locaux de sécurité routière, des lieux et heures des infractions les plus dangereuses et des comportements les plus graves responsables d'accidents (alcool, vitesse, ceinture, téléphone au volant, etc.).

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière demande que, dans chaque département, un plan annuel de contrôles routiers soit élaboré et mis en œuvre sous l'autorité du préfet, conjointement avec le procureur de la République.**

L'analyse de la situation locale, les objectifs du plan de contrôles de l'année 2008 et le résultat des contrôles de l'année 2007 seront rendus publics avant la fin du premier trimestre 2008.

3. Introduire une peine de confiscation obligatoire du véhicule

La gravité des conséquences de certains délits routiers appelle un renforcement du caractère dissuasif des sanctions.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide d'instaurer une peine complémentaire obligatoire de confiscation du véhicule du conducteur (s'il en est propriétaire), à laquelle le juge ne pourra déroger que par une décision spécialement motivée, pour sanctionner plus fortement les délits suivants :**

- **La conduite sans permis ou sans permis correspondant à la catégorie du véhicule utilisé ;** la conduite d'un véhicule malgré une mesure de rétention ou une décision de suspension, d'annulation, d'invalidation ou d'interdiction d'obtention du permis. La confiscation obligatoire du véhicule interviendra dès le premier délit.
- **L'excès de vitesse de 50 km/h ou plus ;** la confiscation obligatoire du véhicule interviendra en cas de récidive, cette récidive constituant un premier délit.
- **La conduite sous l'empire d'un état alcoolique ;** la confiscation obligatoire du véhicule interviendra en cas de récidive.
- **La conduite après usage de stupéfiants ;** la confiscation obligatoire du véhicule interviendra en cas de récidive.

4. Lutter contre le « trafic de points »

Certains conducteurs qui ont commis une infraction entraînant un retrait de points, mais dont le véhicule n'a pas été intercepté, désignent parfois des tierces personnes parmi leurs proches ou « achètent » des points à d'autres titulaires du permis de conduire qui en font illégalement commerce.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide de créer une incrimination pénale spécifique pour réprimer le « trafic de points ».**

Ainsi, l'achat ou la vente de points sera passible de 6 mois d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. Cette peine sera portée à 12 mois d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende si les faits sont commis via un réseau de télécommunication (Internet) ou par publicité.

En l'absence de contrepartie financière, la contravention est de cinquième classe.

5. Retenir automatiquement le permis de conduire après un accident en cas d'homicide involontaire

Actuellement, les forces de l'ordre retiennent sur-le-champ et automatiquement le permis de conduire du conducteur en cas d'alcoolémie supérieure au taux légal, mesurée ou présumée, de soupçon d'usage de stupéfiants, de constatation d'un excès de vitesse de plus de 40 km/h.

En l'absence d'une des conditions aggravantes précédentes et en cas d'homicide involontaire, il n'est pas possible de retenir immédiatement après l'accident le permis de conduire. Or, il est insupportable pour les familles de victimes de voir l'auteur d'un homicide involontaire conduire après l'accident.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide de rendre automatique, sous certaines conditions qui seront précisées, la rétention du permis de conduire en cas d'homicide involontaire. Le préfet disposera d'un délai de 72 heures après rétention du permis pour prononcer ou non une suspension administrative (jusqu'à six mois).**

6. Mieux réprimer les infractions au Code de la route commises par les conducteurs étrangers

Depuis le déploiement des contrôles de vitesse automatisés, environ le quart des messages d'infractions concerne des véhicules immatriculés à l'étranger. La France souhaite que les conducteurs de ces véhicules soient sanctionnés comme le sont les conducteurs des véhicules immatriculés en France. Il convient en effet de mettre fin au sentiment d'impunité des automobilistes étrangers qui commettent des infractions au Code de la route, notamment des excès de vitesse sans interception, et de modifier ainsi leur comportement routier.

La Commission européenne devrait adopter le 27 février 2008 un projet de directive permettant l'échange de données entre pays européens concernant les fichiers nationaux d'immatriculation des véhicules.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide que la France mettra ce texte à l'ordre du jour des discussions du Conseil lors de sa présidence de l'Union européenne au second semestre 2008.**

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS LES PLUS VULNERABLES

A. Poursuivre le déploiement de l'éducation routière en milieu scolaire

Afin d'accompagner l'émergence d'une véritable culture de sécurité routière, il est primordial que chaque élève reçoive une formation au risque intégrant la thématique de la sécurité routière, replacée dans la perspective plus vaste de la mobilité durable.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide que le ministère de l'Éducation nationale généralisera aux lycées, lycées professionnels et aux centres de formation d'apprentis (CFA) la désignation de personnels référents sécurité routière (démarche largement engagée dans les collèges).**

Il réalisera un outil de référence, sous la forme d'une base de données et/ou de fiches pédagogiques, faisant la somme des connaissances acquises dans le domaine, proposant des solutions pour éviter les risques, avec un bilan des progrès.

B. Renforcer les équipements obligatoires pour les usagers vulnérables

1. Équiper tous les véhicules d'un gilet rétro-réfléchissant et d'un triangle de pré-signalisation

Les usagers qui sortent de leur véhicule en cas de panne ou d'accident sont très exposés au risque d'accident, car peu visibles. C'est tout particulièrement le cas sur autoroute.

- ⇒ **À l'instar de nombreux autres pays européens, le Comité interministériel de la sécurité routière décide de rendre obligatoire, à compter du 1^{er} juillet 2008, la présence dans tout véhicule d'un triangle de pré-signalisation et d'un gilet rétro-réfléchissant.**

Le non-respect de ces obligations sera passible, comme aujourd'hui en cas de non utilisation des feux de détresse, d'une contravention de la quatrième classe.

2. Équiper tous les cyclistes d'un gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération

Les cyclistes sont très peu visibles de nuit, tout particulièrement hors agglomération en l'absence d'éclairage public.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide de rendre obligatoire le port d'un gilet rétro-réfléchissant par tout cycliste de nuit hors agglomération à compter du 1^{er} septembre 2008.**

Les cyclistes qui ne porteraient pas de gilet seront passibles d'une contravention de la deuxième classe.

3. Inciter au port du casque pour tous les enfants de moins de 11 ans lorsqu'ils circulent à vélo

Les blessures auxquelles s'exposent les cyclistes, s'ils chutent, peuvent être d'une extrême gravité en cas de choc de la tête contre le sol ou encore contre une bordure de trottoir. La morphologie des enfants les expose à un risque accru de traumatisme crânien.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide de renforcer la communication sur l'intérêt du port d'un casque par tout enfant circulant à vélo, en particulier ceux de moins de 11 ans.**

MIEUX FORMER LES FUTURS CONDUCTEURS

1. Améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire

Le Président de la République a demandé, à l'issue du Conseil des ministres restreint de sécurité routière du 21 décembre 2007, qu'une réforme du permis de conduire soit mise en œuvre. Trois obligations de résultat ont été arrêtées :

- faciliter l'accès des jeunes à la conduite,
- améliorer la qualité du service,
- améliorer la sécurité routière.

Un outil pour y parvenir a été également fixé par le Conseil de modernisation des politiques publiques réuni le 12 décembre 2007 : confier à un opérateur spécifique l'organisation de l'examen du permis de conduire.

La réalisation d'un audit préalable a été confiée le 18 décembre 2007 au Conseil général des Ponts et Chaussées ; son rapport sera rendu à la fin du mois de mars 2008.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière demande au ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, de formuler des propositions au printemps 2008.**

La réforme pourra intégrer des propositions du Grenelle de l'insertion, formulées par le Haut commissaire aux solidarités actives contre la pauvreté, pour développer l'accès de tous au permis de conduire.

Un Comité interministériel de la sécurité routière spécifique sera réuni au début de l'été 2008 pour prendre les décisions de réforme.

2. Afficher le taux de réussite à l'examen pour chaque auto-école

La connaissance des résultats obtenus par un établissement d'enseignement de la conduite constitue un des critères utiles pour le candidat pour choisir l'établissement qui le préparera à l'examen du permis de conduire. Aujourd'hui, tout candidat peut avoir accès à cette information sous réserve qu'il en fasse la demande au près des services concernés de la préfecture ou de la direction départementale de l'Équipement (DDE) du département de sa résidence.

- ⇒ **Pour faciliter l'accès à l'information des futurs candidats, le Comité interministériel de la sécurité routière décide que les services de l'État (Préfectures, DDE) devront rendre accessibles sur Internet à partir du 1^{er} juin 2008 les résultats des candidats aux épreuves théorique et pratique de l'examen du permis de conduire, auto-école par auto-école, sur une période déterminée, comparativement aux résultats observés dans le département et au plan national.**

PRÉVENIR LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

A. Faire de la conduite un acte professionnel à part entière

Le risque routier est un risque professionnel à part entière : plus de 50 % des accidents mortels du travail des salariés du régime général d'assurance-maladie sont des accidents de la route.

Le risque routier professionnel comprend les risques encourus :

- lors des trajets du professionnel de son domicile à son lieu de travail ou à son lieu de restauration habituel,
- des déplacements nécessaires à l'exécution du travail (mission).

Pour mettre en œuvre des plans de prévention coordonnés aux niveaux national et local, un comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, constitué en 2001, dispose aujourd'hui d'une audience de plus de 22 millions de professionnels. Il regroupe la Sécurité routière, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales (CNRACL), la Caisse centrale de la mutualité agricole (CCMSA) et le Régime sociale des indépendants (RSI).

⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière demande que le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, et le ministère du Travail :**

- **explorent la possibilité que soit défini comme acte de travail la conduite pendant un déplacement professionnel et que soit considéré comme un équipement de travail un véhicule utilisé dans le cadre d'un usage professionnel ;**
- **engagent les préfets à signer des chartes de prévention du risque routier professionnel avec l'ensemble des partenaires concernés (employeurs, CRAM, CNRACL, CCMSA, RSI).**

B. Promouvoir la sécurité routière dans les transports routiers de marchandises

1. Développer des actions de prévention en partenariat avec les fédérations professionnelles du transport routier de marchandises

À l'issue du Comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2004, la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), l'Union nationale des organisations syndicales des transports routiers automobiles (UNOSTRA), la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) ont signé avec le Premier ministre, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer et le secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, une charte de partenariat en matière de sécurité routière, en s'engageant à développer la prévention au sein des entreprises de transports.

Les fédérations professionnelles renouvellent leur engagement en 2008.

⇒ **Le Premier ministre, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables et le secrétaire d'État chargé des Transports, signent le 13 février 2008, à l'issue du CISR, aux côtés du directeur général de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), une nouvelle charte de prévention avec les fédérations professionnelles du transport routier de marchandises suivantes : la FNTR, l'UNOSTRA, la TLF, auxquelles s'est jointe l'Association des utilisateurs de transports de fret (AUTF).**

2. Sanctionner l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite

Le comportement irresponsable de certains chauffeurs routiers qui regardent la télévision, visionnent des films ou concentrent leur attention sur des jeux vidéo est dénoncé par de nombreux gestionnaires de voirie. En effet, il arrive fréquemment que les véhicules dévient de leur trajectoire et mettent en péril les autres usagers ou les personnels d'entretien et d'exploitation en intervention.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide de sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite.**

Les peines encourues sont une contravention de la quatrième classe, la confiscation de l'appareil et un retrait de deux points du permis de conduire.

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES

1. Développer des contrôles de sécurité des infrastructures routières

Les mesures visant à faire évoluer les comportements – en particulier le renforcement des contrôles et des sanctions – seront mieux acceptées si les conducteurs prennent conscience du fait que les infrastructures routières sont, en permanence, améliorées pour une meilleure sécurité routière. La décentralisation récente est l'occasion de la mise en place de collaborations et d'échanges entre les différents gestionnaires de réseaux (État, société d'autoroutes, collectivités locales) pour de nouvelles initiatives (contrôle de sécurité des itinéraires, commissions consultatives d'usagers, sécurité des passages à niveaux, lutte contre la prise à contre-sens sur autoroutes...). Par ailleurs, un projet de directive européenne sur la sécurité des infrastructures incite à mettre en place de nouvelles procédures.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide que l'ensemble du réseau routier national fera l'objet d'inspections de sécurité des itinéraires à fréquence régulière (tous les 3 ans) à partir de 2009.**

2. Mettre en place des commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière

Le Comité interministériel de la sécurité routière de juillet 2006 a décidé de constituer des commissions départementales d'usagers pour la signalisation routière, d'abord à titre expérimental dans cinq départements, avant leur généralisation à tous les départements. L'objectif de ces commissions est d'améliorer la signalisation et de renforcer la pertinence des limitations de vitesse.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière demande à l'ensemble des préfets de veiller à la mise en place et à l'efficacité des travaux des commissions dont un bilan sera établi en fin d'année 2008.**

3. Introduire le concept de « zone de rencontre » dans le Code de la route

Le code de la route propose deux outils aux maires pour aménager des zones de circulation apaisée en agglomération : « l'aire piétonne » et la « zone 30 ». Aucun de ces deux outils ne permet une totale mixité entre tous les usagers de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun...

- ⇒ **Sur la base des expériences d'autres pays européens et de la proposition du comité de pilotage des réflexions dites « code de la rue », le Comité interministériel de la sécurité routière décide d'introduire le concept de « zone de rencontre » dans la partie réglementaire du Code de la route . Au sein de ces zones de rencontres :**
 - la priorité sera donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs,
 - la vitesse des véhicules motorisés sera limitée à 20 km/h.

**SENSIBILISER LES USAGERS
POUR AMÉLIORER
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :**

LES ACTIONS DE COMMUNICATION 2008

Le plan de communication de la sécurité routière en 2008

En 2008, la communication de la Sécurité routière réaffirmera le caractère prioritaire de la lutte contre l'insécurité routière, en partageant avec les Français les objectifs ambitieux énoncés par le Président de la République le 21 décembre 2007, et en cherchant à susciter leur adhésion à un nouveau projet collectif de lutte contre l'insécurité routière.

La communication 2008 poursuivra la sensibilisation contre toutes les petites infractions et complaisances avec la règle, et poursuivra sans relâche la pédagogie de la règle.

⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière valide le plan de communication de la sécurité routière pour l'année 2008 avec, parmi les temps forts :**

- au printemps, une campagne invitant les Français à s'engager personnellement pour sauver toujours plus de vies sur les routes ;
- à l'été, une communication sur le risque alcool en direction du grand public en général et des jeunes en particulier ;
- du 13 au 19 octobre 2008, une Semaine de la sécurité routière dédiée aux enfants et aux jeunes ;
- en novembre 2008, une communication sur le risque lié à l'utilisation du téléphone portable en situation de conduite.

Dans le cadre de la deuxième journée européenne de la sécurité routière, le 13 octobre 2008, la France organisera à Paris un colloque sur la mobilité urbaine.