

Comité interministériel
de la sécurité routière

Jeudi 6 juillet 2006

Comité interministériel de la sécurité routière

Jeudi 6 juillet 2006

Sommaire

1. L'accidentalité routière en 2005 et au premier semestre 2006	P. 3
1.1. La sécurité routière poursuit sa progression	P. 3
1.2. Des progrès inégalement partagés	P. 3
1.3. Un audit sur le terrain pour remédier aux inégalités des départements face à l'insécurité routière.....	P. 4
2. La consolidation du meilleur respect des limitations de vitesse	P. 6
2.1. La poursuite du déploiement du dispositif de contrôle sanction automatisé	P. 6
2.2. Une expérimentation pour améliorer la lisibilité de la signalisation routière	P. 6
2.3. Vers un même traitement des automobilistes français et des automobilistes étrangers en cas d'infraction.....	P. 7
2.4. L'harmonisation des vitesses maximales autorisées pour les poids lourds	P. 7
et pour les véhicules de transport en commun, quelle que soit leur ancienneté	
3. Des décisions pour simplifier l'accès et le retour au permis de conduire	P. 8
3.1. La refonte du fichier national du permis de conduire	P. 8
3.2. Une mission d'évaluation sur le permis de conduire	P. 8
3.3. Un éventail de mesures pour généraliser à terme la conduite accompagnée	P. 9
3.4. De nouvelles aides au financement du permis de conduire	P. 9
4. La consolidation du continuum éducatif en milieu scolaire et la mobilisation des jeunes	P. 10
4.1. Le renforcement de l'éducation routière	P. 10
4.2. La réorganisation en cours des épreuves de l'attestation scolaire de sécurité routière ..	P. 10
4.3. La re-mobilisation des jeunes en faveur de la sécurité routière	P. 11
5. Des décisions pour faire reculer la mortalité des deux-roues motorisés	P. 12
5.1. La généralisation de l'allumage des feux de croisement au 1 ^{er} janvier 2007	P. 12
5.2. Une formation obligatoire pour conduire une motocyclette légère	P. 12
6. Le port de la ceinture de sécurité par le conducteur et chacun de ses passagers pour améliorer la sécurité de tous	P. 13
7. L'amélioration de la sécurité des infrastructures routières	P. 14
8. Autres mesures	P. 15
8.1. La transposition d'une directive sur les « pare-buffles »	P. 15
8.2. Le plan national de communication et la semaine de la sécurité routière 2006	P. 15

1. L'accidentalité routière en 2005 et au premier semestre 2006

(données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR)

1.1. La sécurité routière poursuit sa progression

L'objectif défini par le Comité interministériel de la sécurité routière le 1^{er} juillet 2005, consistant à passer sous le seuil des 5 000 personnes tuées, a été atteint en 2005. 4 975 personnes ont trouvé la mort sur les routes françaises dans les six jours suivant leur accident. La diminution du nombre de personnes tuées sur les routes métropolitaines en 2005 est de 4,9 % par rapport à l'année 2004. C'est la quatrième année consécutive qu'un recul est enregistré (- 6,2 % en 2002, - 20,9 % en 2003, - 8,7 % en 2004). Le nombre d'accidents corporels (84 525) et celui de blessés (108 076 dont 39 811 hospitalisés) sont également en baisse par rapport à 2004, respectivement de 1,0 % et de 0,3 %.

Avec une diminution de plus de 10 % du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées (données provisoires) au premier semestre 2006 par rapport au premier semestre 2005, la tendance favorable se confirme.

1.2. Des progrès inégalement partagés

- Les progrès enregistrés ne profitent pas à tous les usagers de la route de la même façon. Si les conducteurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires sont les principaux bénéficiaires de la chute de la mortalité routière (environ - 10% du nombre de personnes tuées), **les résultats se sont sensiblement dégradés pour les autres catégories d'usagers, particulièrement vulnérables en milieu urbain :**
 - les cyclistes : + 0,6 %
 - les motocyclistes : + 1,3 %
 - les cyclomotoristes : + 3,8 %
 - les usagers de poids lourds : + 4,7 %
 - les piétons : + 8 %

Avec, au total, 1 236 personnes qui ont trouvé la mort sur la route en 2005, **les conducteurs et passagers de deux-roues motorisés sont les usagers les plus exposés au risque routier.**

Après une année de stagnation en 2004, le nombre de jeunes de 18 à 24 ans tués sur les routes a diminué de 6,9 % accentuant le contraste avec l'**augmentation de 12,6 % du nombre de jeunes tués entre 15 à 17 ans.**

- Les principales baisses du nombre de personnes tuées en 2005 par rapport à 2004 sont constatées sur les autoroutes urbaines (-22,5 %) et les routes nationales (-9,9 %). **Les autoroutes de liaison, ou inter-urbaines, connaissent, pour leur part, un accroissement de la mortalité (+16,7 %) ;** néanmoins, ces dernières avaient connu d'excellents résultats en 2004 (-34,5 %).

Plus de la moitié des accidents corporels surviennent en agglomération ; le nombre de personnes tuées en agglomération en 2005 s'établit à 1 664, en augmentation de 7,3% par rapport à 2004.

- La baisse des vitesses, amorcée depuis 2000, s'est prolongée jusqu'en 2005 essentiellement grâce à un changement de comportement des usagers. Ainsi, les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse autorisée ont diminué pour les véhicules de tourisme (18,9 % en 2005 contre 21,9 % en 2004) et les poids lourds (18,6 % en 2005 contre 20,5 % en 2004). **Ce n'est pas le cas des motocyclettes pour lesquelles une hausse de la vitesse est constatée (41,8 % contre 40,9 % en 2004).**

Pour autant, le **dépassement des limitations de vitesse, tous réseaux confondus, même s'il est en retrait en 2005, reste un comportement trop répandu** : près de 45 % des automobilistes, plus de 50 % des conducteurs de poids lourds et 60 % des motocyclistes, roulent encore trop vite.

509 vies auraient pu être sauvées en 2005, si tous les occupants de voitures avaient bouclé leur ceinture de sécurité à l'avant comme à l'arrière, ce qui représente 9,6 % des personnes tuées : pour la première fois, nous passons sous le seuil des 10 %.

Les nouvelles modalités de décompte des personnes tuées et des blessés

La nouvelle définition de la gravité des blessures, appliquée depuis le 1^{er} janvier 2005 dans un souci d'harmonisation européenne, répond à la demande des associations de victimes. On compte parmi les « personnes tuées » celles qui décèdent dans les trente jours qui suivent l'accident au lieu de six jours. On parle désormais de « blessés hospitalisés », c'est-à-dire séjournant plus de 24 heures à l'hôpital (au lieu de « blessés graves » et de « blessés légers »), et de « blessés non hospitalisés » qui reçoivent des soins médicaux, éventuellement à l'hôpital sans toutefois y être admis plus de 24 heures.

Sur cette nouvelle base de calcul à 30 jours, le bilan 2005 et des premiers mois de l'année 2006 s'établit ainsi :

Pour 2005

5 318 personnes tuées (- 4,9 %)

108 076 personnes blessées (- 3 %)

85 390 accidents corporels comptabilisés (- 1 %)

Pour les cinq premiers mois de l'année 2006 (données provisoires)

1 747 personnes tuées (- 11,1 %)

39 381 blessés (- 5,6 %), dont 15 370 hospitalisés plus de 24 heures (+ 16,9 %)

741 accidents corporels comptabilisés (- 9,1 %)

1.3. Un audit sur le terrain pour remédier aux inégalités des départements face à l'insécurité routière

Si l'évolution de l'accidentalité est globalement favorable en France depuis 2002, elle diffère selon les départements ; dans certains, une part des acquis des années 2002 à 2004 a été perdue en 2005. Il est essentiel d'en comprendre les raisons. C'est pourquoi **un audit de la politique locale de sécurité routière est réalisé dans certains départements où l'évolution de l'insécurité routière est préoccupante.**

Le 13 mars 2006, le ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, ont demandé à l'Inspection générale de l'administration (IGA) et au Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) de réaliser ensemble des audits de la politique locale de sécurité routière dans huit départements de métropole et un département d'outre-mer (Ain, Cher, Hérault, Haute-Vienne, Jura, Lot-et-Garonne, Marne, Tarn et Guadeloupe). Le Finistère, aux résultats très satisfaisants, constitue le "département témoin".

Les enseignements provisoires des premiers audits ont été présentés au Conseil interministériel de la sécurité routière du 6 juillet 2006. Les conclusions définitives seront assorties de propositions de mesures à mettre en œuvre à court terme dans les départements concernés et de principes généraux d'action pour améliorer la gestion de la sécurité routière dans l'ensemble des départements.

- ⇒ **D'ores et déjà, le Comité interministériel de la sécurité routière a réaffirmé que tout doit être mis en œuvre pour conforter les résultats obtenus et réduire encore l'accidentalité. Les préfets, en relation avec les procureurs de la République, préciseront les priorités locales des plans de contrôle. Une attention particulière sera portée au milieu urbain et aux deux-roues motorisés. Les audits des politiques locales de sécurité routière permettront de réagir rapidement, et de manière adaptée, dans chacun des départements où l'accidentalité est préoccupante. Les enseignements généraux tirés de ces audits seront partagés au niveau national.**

2. La consolidation du meilleur respect des limitations de vitesse

2.1. La poursuite du déploiement du dispositif de contrôle sanction automatisé

Conformément à la décision prise par le Comité interministériel de la sécurité routière le 18 décembre 2002, 1 000 radars automatiques ont été déployés entre 2003 et 2005. Conformément à la décision prise le 1^{er} juillet 2005, le déploiement du dispositif de contrôle sanction automatisé (CSA) se poursuit en 2006 avec 500 nouveaux appareils : 300 fixes et 200 mobiles. Ces radars flashent indifféremment en approche ou en éloignement pour contrôler tant les quatre-roues que les deux-roues motorisés.

L'évaluation de l'impact du CSA, réalisée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et présentée au Conseil national de la sécurité routière (CNSR) le 15 mars 2006, **attribue 75 % de la réduction du nombre d'accidents et de victimes observée depuis le 18 décembre 2002 à la baisse générale des vitesses**, elle-même induite en partie par l'annonce puis le déploiement du CSA.

Une enquête d'opinion (baromètre Ifop "Les Français et la sécurité routière" – avril 2006) indique un changement profond des comportements qui se traduit par une vigilance accrue des conducteurs à l'égard de leur vitesse. L'enquête révèle que le système de contrôle automatisé est bien accepté par la majorité des conducteurs : 76 % des Français trouvent les radars automatiques efficaces pour réduire le nombre d'accidents et 68% pensent qu'ils auront un effet durable sur les comportements des automobilistes.

Ce dispositif produit aujourd'hui pleinement ses effets et explique en grande partie les très bons résultats obtenus dans la lutte contre l'insécurité routière.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de poursuivre le déploiement du dispositif de contrôle sanction automatisé en 2007. Le programme 2007 comprendra 500 nouveaux dispositifs destinés à améliorer la couverture du réseau routier, à renouveler les anciens matériels de contrôle (notamment des dispositifs argentiques), à équiper des itinéraires dans une logique d'axe et à diversifier l'outil de contrôle automatisé. Les 500 nouveaux dispositifs comprendront 450 dispositifs « vitesse » (250 fixes et 200 mobiles) et 50 dispositifs « autres infractions » (interdistances, feux rouges).**

2.2. Une expérimentation pour améliorer la lisibilité de la signalisation routière

Les insuffisances de la signalisation routière les plus fréquemment dénoncées concernent les limitations de vitesse, le positionnement des limites d'agglomération, la lisibilité de la signalisation directionnelle. Les services de l'État sont mobilisés pour rendre la signalisation plus pertinente et intervenir en ce sens auprès des collectivités gestionnaires de réseau.

L'implication des représentants des usagers de la route semble essentielle pour mettre en exergue les écarts entre la compréhension de l'infrastructure et les indications de la signalisation, afin de donner toute sa force au principe fondateur de la signalisation : « la signalisation doit être respectable pour être respectée ». Aussi convient-il de les associer au travail conduit sur la pertinence de la signalisation.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de constituer, dès 2006, des commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière dans cinq départements à titre expérimental.**

Ces commissions départementales, composées de représentants des usagers, des collectivités locales, des services de l'État, seront pilotées par le préfet de département.

Ces commissions participeront à l'élaboration de plans d'action pour l'amélioration de la signalisation.

2.3. Vers un même traitement des automobilistes français et des automobilistes étrangers en cas d'infraction

Près de 15 % des excès de vitesse relevés par les radars automatisés concernent des véhicules immatriculés à l'étranger. Ces infractions sont en l'état difficilement sanctionnables.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de poursuivre la mise en place d'accords bilatéraux visant à obtenir de la part des pays étrangers des données sur l'identification des titulaires du certificat d'immatriculation, dans un cadre de réciprocité.**
- ⇒ **Il a également décidé de donner aux forces de l'ordre la possibilité d'immobiliser les véhicules immatriculés à l'étranger dont les conducteurs ne se sont pas acquittés spontanément du montant de l'amende.**

2.4. L'harmonisation des vitesses maximales autorisées pour les poids lourds et pour les véhicules de transport en commun, quelle que soit leur ancienneté

Le décret du 25 février 2005 a transposé la directive communautaire étendant aux poids lourds de faible tonnage (d'un poids total autorisé en charge – PTAC – de 3,5 à 12 tonnes) et aux véhicules de transport en commun (d'un PTAC inférieur ou égal à 10 tonnes), mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} octobre 2001, l'obligation d'équipement en limiteur de vitesse à 90 kilomètres par heure (km/h) pour les premiers et à 100 km/h pour les seconds, et ce au plus tard le 1^{er} janvier 2007.

Il pourrait en résulter une distorsion de concurrence entre ces véhicules bridés et ceux plus anciens ou provenant de pays n'appartenant pas à l'Union européenne qui peuvent librement circuler à des vitesses maximales supérieures.

Il est également souhaitable de faciliter le travail de contrôle des forces de l'ordre grâce à une harmonisation des vitesses pour un même type de véhicule.

Enfin, pour une plus grande sécurité routière, il importe de dissuader les transporteurs à recourir à des véhicules plus anciens.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a donc décidé, suite à une longue phase préalable de discussion avec les constructeurs et les organisateurs de transports, d'harmoniser les vitesses maximales autorisées en circulation de tous ces véhicules. Ainsi, celles des poids lourds de faible tonnage seront plafonnées à 90 km/h, de façon à ce que les véhicules les plus anciens dépourvus d'un limiteur de vitesse aient une vitesse maximale de circulation autorisée qui ne soit pas supérieure à la vitesse maximale des véhicules récents qui en sont équipés. De même, les vitesses maximales des véhicules de transport en commun jusqu'à 10 tonnes seront plafonnées à 100 km/h.**

3. Des décisions pour simplifier l'accès et le retour au permis de conduire

Les résultats en matière de sécurité routière obtenus ces dernières années sont le fruit d'efforts accrus en termes de formation, de sensibilisation des conducteurs au risque routier et d'efficacité de la chaîne contrôle-sanction. Les efforts doivent désormais aussi porter sur la modification des comportements des conducteurs infractionnistes sanctionnés.

3.1. La refonte du fichier national du permis de conduire (FNPC)

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de charger le ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire de conduire la réflexion pour la refonte du fichier national du permis de conduire (FNPC), en lien avec les autres ministères, en prenant en compte trois objectifs :**
- l'évolution du FNPC devra assurer la mise à niveau de l'outil informatique au plan technologique et face à l'augmentation des besoins (volume des traitements, adaptations réglementaires) ;
 - elle devra prendre en compte la notion de service aux citoyens notamment en travaillant à son accessibilité via des téléservices ;
 - elle devra enfin prendre en compte la nouvelle directive européenne sur les permis de conduire qui prévoit en particulier une standardisation de format (type « carte de crédit ») et de leur caractère renouvelable, ainsi que les exigences générales de sécurité et de maîtrise des coûts.

3.2. Une mission d'évaluation sur le permis de conduire

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de lancer une évaluation du permis de conduire à points.**
- Cette évaluation a pour objet de formuler des propositions tendant à améliorer la transparence et l'efficacité du dispositif, afin notamment de favoriser l'accès au permis de conduire et de renforcer la valeur pédagogique du dispositif du permis à points.
 - S'agissant de l'accès au permis, la réflexion portera sur les éventuelles mesures de simplification permettant d'assurer l'accès de tous à la conduite dans des délais plus rapides et à des coûts moindres.
 - Les conditions de retour au permis de conduire après invalidation, notamment pour ce qui concerne le délai de six mois, seront aussi étudiées.
 - D'une manière générale sont attendues des propositions améliorant la transparence du dispositif et permettant à chacun de connaître, par Internet ou par voie postale, la situation de son capital de points ainsi que les voies et moyens de reconstituer ce capital de points suivant les règles en vigueur. Ces propositions devront avoir été débattues avec tous les acteurs de la sécurité routière concernés, notamment les associations de victimes, et soumises à l'avis du comité des experts du Conseil national de la sécurité routière.
 - Un rapport sera remis au Premier ministre en octobre 2006.

3.3. Un éventail de mesures pour généraliser à terme la conduite accompagnée

Grâce à l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), les jeunes âgés d'au moins 16 ans reçoivent une formation à la conduite basée sur une acquisition d'expérience « en situation » dans des conditions de moindre risque. Les résultats de ce dispositif pédagogique sont probants : le taux de réussite au permis de conduire en première présentation pour un jeune qui a suivi l'enseignement à travers l'AAC (près de 70 % de réussite en 2005) est meilleur que pour celui qui a suivi une formation traditionnelle, possible qu'à partir de 18 ans (près de 46%).

- ⇒ **Afin de poursuivre l'augmentation du nombre de candidats au permis de conduire qui ont suivi l'AAC, le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de soumettre à la discussion des acteurs concernés quatre types de mesures, à l'occasion d'une table ronde organisée à l'automne 2006 :**
- **L'ouverture des conditions d'accès à l'AAC** avec la baisse de la distance minimale à parcourir (actuellement de 3 000 kilomètres), la réduction de la période de formation (un an à ce jour), mais aussi l'extension de son bénéfice aux jeunes inscrits dans les filières d'enseignement professionnels à la conduite routière.
 - **Le passage facilité de l'AAC à la formation traditionnelle et réciproquement.**
 - **Le renforcement de la qualité pédagogique de l'AAC.**
 - **Le développement de l'information sur la conduite accompagnée.**

3.4. De nouvelles aides au financement du permis de conduire

Diverses mesures visant à améliorer l'accès au permis de conduire pour les jeunes (25 ans au plus) ont été prises, parmi lesquelles le « permis à un euro par jour » décidé le 1^{er} juillet 2005 par le Comité interministériel de la sécurité routière. Plus du tiers des écoles de conduite (représentant plus de la moitié du marché) a déjà signé des conventions avec l'État. Le nombre de prêts accordés par les établissements financiers conventionnés devrait dépasser les 100 000 en 2006.

- ⇒ Conformément à son orientation du 1^{er} juillet 2005, **le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de mettre en place dès l'automne 2006 une aide financière directe de 200 euros destinée aux apprentis et aux jeunes sous contrat d'insertion dans la vie sociale (CIVIS)**. Ce coup de pouce supplémentaire a pour objectif de favoriser l'insertion professionnelle de ces jeunes. Les bénéficiaires auront entre 16 et 25 ans, seront depuis au moins trois mois en contrat d'apprentissage ou en contrat d'insertion dans la vie sociale et n'auront jamais été titulaires de la catégorie B du permis de conduire. Ils pourront cumuler l'aide directe et un prêt au titre du « permis à un euro par jour ».
- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé, en concertation avec les acteurs concernés, d'étendre le dispositif du « permis à un euro par jour » au permis moto de catégorie A (plus de 125 cm³)**. Cette mesure est uniquement valable pour le premier permis passé (catégorie A ou B).

4. La consolidation du continuum éducatif en milieu scolaire et la mobilisation des jeunes

Le « continuum éducatif » (sensibilisation à la sécurité routière dès le plus jeune âge, attestations scolaires de sécurité routière de premier et second niveaux, permis de conduire) constitue le socle de la formation des jeunes citoyens à la sécurité routière.

4.1. Le renforcement de l'éducation routière

Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de poursuivre l'engagement de l'Éducation nationale dans l'éducation routière avec :

- ⇒ **La sensibilisation des professeurs stagiaires des IUFM, dans le cadre de leur formation initiale, à l'éducation à la sécurité routière.** Le cahier des charges national des IUFM sera élaboré en tenant compte de cet objectif.
- ⇒ **La désignation progressive d'un professeur référent « sécurité routière » dans les établissements.**
- ⇒ **La prise en compte de l'éducation à la sécurité routière dans la note de vie scolaire** (cf. décret du 12 mai 2006 et arrêté du 10 mai 2006) instaurée dans les collèges dès la rentrée 2006. La note de vie scolaire tiendra compte de l'assiduité de l'élève aux épreuves de l'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR).
- ⇒ **La mise en place d'une attestation de formation aux premiers secours (AFPS).** L'organisation de cette formation à l'école primaire, au collège et au lycée, est prévue par le décret du 11 janvier 2006. Cette sensibilisation des jeunes participera à la prise de conscience des risques et conséquences liés à l'insécurité routière.
- ⇒ **Le Comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC) et l'heure d'éducation civique, juridique et sociale (ECJS), pourront être utilisés pour sensibiliser les élèves, collégiens et lycéens, aux risques routiers** (conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de drogues, notamment).

4.2. La réorganisation en cours des épreuves de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) et l'attestation de sécurité routière (ASR)

Tout élève, quel que soit son lieu de scolarisation, doit pouvoir passer dans les meilleures conditions les ASSR ou l'ASR, obligatoires pour pouvoir conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans ou pour passer le permis de conduire. Ainsi :

- De nouvelles ressources pédagogiques sont désormais proposées aux équipes éducatives, aux parents et aux élèves, parmi lesquels les fiches mises en ligne sur www.eduscol.education.fr. Ces documents, élaborés par un groupe d'enseignants, connaissent un grand succès. Ils sont adaptés aux besoins d'initiation des élèves aux bons comportements pour être en sécurité dans l'espace routier, quel que soit leur mode de déplacement.
- Par ailleurs, plusieurs sessions annuelles de passage d'examen pourront être organisées pour chaque élève.

Suite aux décisions prises lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 18 décembre 2002, l'Éducation nationale s'est engagée à moderniser les outils de passage des examens de l'ASSR et de l'ASR. **À partir de 2007, un nouvel outil multimédia remplacera le support vidéo actuellement utilisé.** Il est composé de deux volets :

- **Un volet « établissement » avec deux applications informatiques :**

- Une application de gestion qui permet les inscriptions des élèves, la correction automatique des épreuves, l'édition automatique des attestations, l'envoi au niveau national des résultats de l'établissement.
- Une application de passage des épreuves qui permet le passage individuel des épreuves sous casque audio et devant écran informatique, le tirage aléatoire de vingt questions par candidat parmi une banque de quatre cents (deux cents par niveau d'ASSR). Les candidats sont évalués tant sur des aspects réglementaires que comportementaux.

Cette application est également utilisée par les Groupements d'établissements pour la formation des adultes (Greta) pour le passage de l'ASR, et par les autres ministères accueillant des élèves (justice, agriculture, santé, mer, défense).

Les épreuves sont adaptables aux personnes qui présentent des handicaps moteurs, auditifs ou visuels ; pour ces derniers, une épreuve spécifique a été spécifiquement imaginée : l'attestation d'éducation à la route (AER).

- **Un volet « national » :**

Grâce à la constitution d'une banque de données nationale des ASSR, le nouvel outil permettra à la Commission nationale des attestations de déceler dans les meilleurs délais les anomalies éventuelles de certaines questions et d'effectuer les mises à jour de l'application (changement de réglementation, questions mal adaptées, etc.).

Les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux constitueront en 2007 la première épreuve « numérique » passée chaque année par 1,8 millions de jeunes scolarisés.

4.3. La remobilisation des jeunes en faveur de la sécurité routière

Les jeunes sont largement sur-représentés parmi les victimes des accidents de la route : en 2005, les 15-24 ans représentent 13 % de la population, mais 28 % des personnes tuées. Cette catégorie constitue donc un autre public prioritaire de l'action gouvernementale en faveur de la sécurité routière.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé l'organisation d'une université « jeunes et sécurité routière » à l'automne 2006 par le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (Sécurité routière) et le ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative (Conseil national de la jeunesse).**

Les associations de jeunes œuvrant dans la prévention du risque routier et les professionnels (écoles de conduite, assurances, etc.) seront consultés sur les réflexions en cours et nourriront de nouvelles propositions.

Cette université d'automne dressera un bilan des actions des cinq dernières années et ouvrira des perspectives.

5. Des décisions pour faire reculer la mortalité des deux-roues motorisés

En 2005, les motocyclistes représentent 0,8 % du trafic et 16,6 % des victimes d'accidents mortels avec 881 motocyclistes tués. Le risque d'accident mortel est vingt fois supérieur pour un motocycliste à distance égale parcourue que pour un automobiliste.

Parmi les cyclomotoristes, on dénombre 356 personnes tuées.

Au total, 1 236 conducteurs ou passagers de deux-roues motorisés ont trouvé la mort sur la route.

Ce public est donc prioritaire de l'action gouvernementale en faveur de la sécurité routière.

5.1. La généralisation de l'allumage des feux de croisement au 1^{er} janvier 2007

Les motocyclettes d'une cylindrée de plus de 125 cm³ ou d'une puissance maximale de plus de 11 kW sont soumises à l'obligation d'allumage des feux de croisement le jour depuis 1975.

- ⇒ Dans un contexte d'accidentalité très préoccupant des deux-roues motorisés, **le Comité interministériel de la Sécurité routière a décidé d'étendre, à partir du 1^{er} janvier 2007, l'obligation d'allumage des feux de croisement aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs** pour que ceux-ci soient mieux vus par les autres usagers de la route.

5.2. Une formation obligatoire pour conduire une motocyclette légère

Tout titulaire du permis B depuis plus de deux ans est autorisé à conduire une motocyclette légère d'une cylindrée de 125 cm³ au plus, sans avoir été sensibilisé à la spécificité de la conduite d'un deux-roues motorisé et aux risques qui lui sont liés. Ainsi par exemple, chaque année, de nombreux habitants des zones urbaines délaissent l'automobile pour un deux-roues motorisé et sont victimes d'accidents corporels.

- ⇒ Suite, d'une part, aux propositions issues de la table ronde de mai 2004 avec les associations représentant les usagers de deux-roues motorisés et, d'autre part, à l'étude de faisabilité lancée par décision du Comité interministériel de la sécurité routière du 24 janvier 2005 et à la concertation avec les organisations professionnelles représentant les établissements d'enseignement de la conduite, **le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de rendre obligatoire une formation s'inspirant de celle proposée dans le cadre du brevet de sécurité routière (BSR).**

Cette formation de trois heures sera dispensée dans un établissement agréé d'enseignement de la conduite par un enseignant titulaire de la mention « deux-roues ». À l'issue de la formation, l'établissement délivrera une attestation ; puis, le candidat se présentera à la préfecture pour faire valider sur son permis de conduire sa capacité à conduire une motocyclette légère (sous-catégorie A1).

Cette obligation de formation concerne les personnes qui obtiendront leur permis de conduire de catégorie B après publication du décret.

6. Le port de la ceinture de sécurité par le conducteur et chacun de ses passagers pour améliorer la sécurité de tous :

1 place = 1 personne = 1 ceinture

Le décret qui achèvera la transposition de la directive relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité (n° 2003/20/CE du 8 avril 2003) sortira prochainement. Les nouvelles mesures concerneront essentiellement les enfants dans les véhicules légers. En effet, la directive pose le principe que chaque enfant doit voyager attaché, dans un dispositif de retenue adapté à son poids et à son âge. Il est ainsi mis fin à la possibilité d'installer deux enfants de moins de 10 ans sur une même place arrière.

Conformément à la décision du Comité interministériel de la sécurité routière du 24 janvier 2005, le Conseil national des transports (CNT) a lancé une large concertation afin de définir l'échéance la plus opportune de la dérogation temporaire prévue par la directive. **À l'issue de cette concertation, il est décidé de retenir l'échéance du 1^{er} janvier 2008.**

Tant les familles que les transporteurs collectifs publics et privés de personnes en véhicules légers (entreprises de transport, taxis pour leurs passagers, associations, collectivités publiques, notamment celles qui assurent le transport scolaire) sont concernés.

7. L'amélioration de la sécurité des infrastructures routières

L'ensemble des programmes mis en œuvre par l'État pour entretenir, exploiter et développer le réseau routier national visent à améliorer la sécurité routière.

- Les dépenses d'investissements de capacité que sont l'aménagement ou la mise en service de voies à caractéristiques autoroutières, quatre fois plus sûres que les routes à deux voies, contribuent à la sécurité routière.
- Un processus de « contrôle de sécurité des projets routiers » a été élaboré ; il est appliqué systématiquement, depuis le 1^{er} janvier 2003, sur toutes les opérations routières menées sur le réseau national.
- Sur les routes existantes, l'État mène des opérations de sécurité courantes et préventives pour rectifier les défauts de l'infrastructure ou atténuer les conséquences des erreurs des conducteurs et la gravité des accidents.
- La démarche SURE (sécurité des usagers sur les routes existantes) a été élaborée suite à la décision du Comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000. La méthode consiste, dans une première phase, à hiérarchiser les gains de sécurité envisageables au moyen d'interventions sur l'infrastructure, de manière à appliquer la démarche en priorité sur les itinéraires où l'accidentalité est la plus élevée. Elle a été expérimentée à partir de 2004, puis a été étendue à l'ensemble du réseau national non concédé en 2005.
- L'État et Réseau Ferré de France (RFF) mettent en œuvre un programme de suppression et de modernisation des passages à niveaux.
- L'information routière, qui concourt à l'amélioration de la sécurité routière, se développe. Elle alerte les usagers sur les conditions de circulation et les événements inhabituels sur leur parcours. Désormais, aux traditionnelles prévisions de trafic de Bison Futé, s'ajoute de l'information en temps réel diffusée au travers de différents vecteurs d'information : réponse téléphonique, radio, Internet, panneaux à message variable (PMV), systèmes d'information embarqués dans les véhicules.

8. Autres mesures

8.1. Le plan national de communication de la sécurité routière et la semaine de la sécurité routière 2006

Lors du premier semestre 2006, quatre principales campagnes ont été menées sur les thématiques suivantes : l'alcool et les jeunes au volant ; le respect des distances de sécurité ; le respect des limitations de vitesse à 90 km/h ; le cannabis et les jeunes. Les excellents résultats des études post-tests confortent le choix d'une tonalité directe et de la mise en lumière réaliste des risques routiers.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de poursuivre au second semestre les efforts de communication sur la vitesse et l'alcool.**
- ⇒ **D'autre part, constatant une accidentalité défavorable en milieu urbain en 2005. (plus de la moitié des accidents corporels surviennent en agglomération ; le nombre de personnes tuées en agglomération en 2005 s'établit à 1 660 en augmentation de 7,3% par rapport à 2004), le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de retenir « la sécurité routière en agglomération » comme thème central de la Semaine de la sécurité routière qui se tiendra du 16 au 22 octobre 2006. Les partenaires de la Sécurité routière seront mobilisés, au premier rang desquels l'Association des maires de France (AMF).**

Le plan de communication du second semestre 2006 :

Juillet - août

- **Campagne sur le respect des limitations de vitesse sur autoroute (« 130 km/h ») :** une campagne radio grand public (un volet radios autoroutières en partenariat avec les sociétés d'autoroutes et un volet radios généralistes), des annonces dans la presse automobiles et motocyclistes, une campagne sur Internet.
- **Déploiement du conducteur désigné sobre « Sam. Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » :** une campagne radio, des créations vidéo au format Internet, la participation à la tournée d'été des plages de la radio NRJ.
Participation aux événements Tour de France cycliste, Solidays, Francofolies de La Rochelle, Rock en Seine avec une sensibilisation grand public de proximité (quizz, éthylotests, etc.).

Septembre - octobre

- **Participation au Mondial de l'Automobile.**
- **Campagne sur le respect des limitations de vitesse en agglomération (« 50 km/h ») dans le cadre de la Semaine de la sécurité routière qui se tiendra du 16 au 22 octobre, consacrée, cette année, à la sécurité routière en zone urbaine :** une campagne télévisée légitimant la règle, des spots radio multi-cibles, une présence sur des sites Internet, des relations-presse, la mobilisation des partenaires de proximité (communes, La Poste, pharmacies, fédérations de parents d'élèves, fédérations de commerces de proximité, grande distribution, etc.), la sensibilisation spécifique de publics prioritaires (jeunes et deux-roues). Des démonstrations sont prévues.

Novembre - décembre

- **Action forte en direction des collectivités locales :** une présence au Salon des maires et des collectivités locales (SMCL) et la sortie d'un guide « Sécurité routière : ce que peuvent faire les maires ».
- **Promotion du conducteur désigné sobre « Sam. Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » :** une campagne radio tout public et des opérations événementielles pendant les fêtes de fin d'année.

8.2. La transposition d'une directive sur les « pare-buffles »

Les « pare-buffles » (pare-chocs destinés à protéger les phares et la carrosserie des véhicules tout terrain) peuvent aggraver les conséquences d'un choc notamment avec un piéton. Il convient donc d'homologuer cet équipement pour supprimer ce danger, comme le prévoit la directive européenne du 26 octobre 2005.

- ⇒ **Dans le cadre de la transposition de la directive européenne du 26 octobre 2005, le Comité interministériel de la sécurité routière a décidé de :**
- **définir les conditions d'homologation et de marquage des pare-buffles,**
 - **rendre ces dispositions obligatoires pour les véhicules neufs comme pour les équipements de deuxième main,**
 - **interdire la vente et l'installation de pare-buffles non homologués,**
 - **imposer, sous certaines conditions, le démontage des pare-buffles qui équipent le parc existant et ne respectent pas les nouvelles conditions d'homologation.**