

PROTOCOLE

RELATIF AUX OUTILS TECHNOLOGIQUES D'AIDE À LA CONDUITE DE VEHICULES TERRESTRES À MOTEUR

ENTRE :

LE MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE L'IMMIGRATION

Représenté par Monsieur Claude GUEANT, Ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des
collectivités territoriales et de l'immigration

D'UNE PART,

L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES FOURNISSEURS ET UTILISATEURS DE TECHNOLOGIES D'AIDE À CONDUITE

Représentée par Monsieur Loïc Rattier en sa qualité de Président, Monsieur Fabien Pierlot
en sa qualité de Secrétaire Général et Monsieur Jean-Georges Schwartz en sa qualité de
Trésorier dûment habilités aux fins des présentes.

D'AUTRE PART,

PREAMBULE

Le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration et l'Association Française des Fournisseurs et Utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite (AFFTAC) ont décidé d'unir leurs efforts afin de contribuer ensemble à la réduction du nombre de victimes de la route.

La qualité de l'information et la simplicité d'utilisation des outils technologiques d'aide à la conduite ont vocation, à certaines conditions précises, à participer aux objectifs de sécurité routière et de renforcement de la pédagogie à l'égard des conducteurs, conformément aux orientations de la politique gouvernementale qui visent à diminuer le nombre des victimes de la route en luttant, notamment, contre les facteurs importants d'accidents comme la vitesse excessive et l'hypovigilance.

Dès lors, le ministère de l'intérieur et l'AFFTAC sont parvenus à la rédaction du présent protocole, lequel fixe les modalités de la collaboration entre les entreprises membres de l'AFFTAC, qui conçoivent, fabriquent, développent et commercialisent les produits et services d'aide à la conduite (boîtiers, applications, GPS intégrés ou nomades), et les différents intervenants publics de la sécurité routière.

Les parties s'engagent :

Pour l'AFFTAC, à :

- Dénommer l'ensemble de ses produits comme des outils d'aide à la conduite et supprimer toute référence aux avertisseurs de radars ;
- Ne pas indiquer la localisation précise des radars fixes ou mobiles, ainsi que celle des contrôles routiers opérés par les forces de l'ordre ;
- Signaler, ou laisser signaler par les utilisateurs, dans la limite des contraintes techniques, les sections de voie dangereuses, définies selon les critères fixés en annexe I du présent protocole, représentant une section de voie d'au moins 4 km sur le réseau autoroutier, d'au moins 2 km hors agglomération et d'au moins 300 mètres en agglomération,
- Signaler les points de danger précis selon les critères fixés en annexe I ;
- Signaler, dans la limite des contraintes techniques, pour les appareils communicants, en permanence, les limitations de vitesse en vigueur sur l'ensemble du territoire, et pour les applications et les appareils non-communicants, les limitations de vitesse sur les sections de voie dangereuses, selon les sources d'information fixées en annexe III ;

Pour cela, acquérir auprès des services de l'Etat et de toute autre partie disposant de ces informations, à titre gratuit ou onéreux, les informations nécessaires à la constitution des bases de données sur les sections de voie dangereuses (définies à l'annexe I).

- Diffuser des messages de prévention routière sur les appareils techniquement compatibles, selon la liste fixée en annexe II.
- Développer et mettre en place un dispositif de lutte contre l'hypovigilance dans le cadre d'un groupe de travail conjoint AFFTAC/Ministère en charge de la sécurité routière.
- Créer un label professionnel, validé par un tiers-certificateur, désigné conjointement par les deux parties, des produits conformes aux exigences techniques suivantes :
 - absence d'indication de la localisation précise des radars ;
 - indication des sections de voie dangereuses et des points de danger précis telles que prévus à l'annexe I ;
 - diffusion des messages de prévention prévus à l'annexe II, dans la limite des contraintes techniques.

Pour le ministère de l'intérieur, à :

- Reconnaître l'AFFTAC comme une organisation représentative des fabricants et utilisateurs de technologies d'aide à la conduite ;
- Elaborer et mettre en œuvre les mesures nécessaires pour que l'ensemble des outils d'aide à la conduite, quel que soit le fabricant ou l'utilisateur, n'indique pas la localisation des radars fixes ou mobiles ;
- Associer l'AFFTAC sur l'évolution des mesures visées au précédent alinéa ;
- Communiquer à l'AFFTAC toutes les données des services de l'Etat disponibles nécessaires à la définition des sections de voie dangereuses et les points de danger précis, selon les critères fixés en annexe I ;
- Reconnaître la labellisation par un tiers-certificateur telle que définie supra.

Calendrier de mise en œuvre :

- De façon immédiate, les membres de l'AFFTAC s'engagent à diffuser des messages de prévention routière, dans la limite des contraintes techniques.
- Dès que possible et, en tout état de cause, quatre mois après la signature du présent protocole, les membres de l'AFFTAC s'engagent :

- à ne plus diffuser (sites internet ou sortie de leurs entrepôts) de supports de communication (emballage, publicité sur le lieu de vente) mentionnant les termes « avertisseurs de radars »

- à ne plus indiquer la localisation des radars fixes ou mobiles et des contrôles routiers opérés par les forces de l'ordre.

- Dans un délai de six mois à compter de la réception par les membres de l'AFFTAC des données des services de l'Etat figurant en annexe I, les outils d'aides à la conduite donneront des informations sur les sections de voie dangereuses, dans la limite des contraintes techniques.
- Le ministère de l'intérieur s'engage à diffuser, par voie de circulaire, le présent protocole en vue de sa mise en œuvre, accompagné de directives d'application par les forces de l'ordre.

Suivi du protocole :

Un comité de suivi sera mis en place entre les services du ministère de l'intérieur et l'AFFTAC pour une évaluation régulière de la mise en œuvre du présent protocole, du processus de labellisation et examiner les mesures complémentaires qui pourraient s'avérer utiles.

Un bilan sera fait chaque année et le présent protocole pourra être révisé en tant que de besoin.

Fait à Paris, le 28 juillet 2011, en quatre exemplaires originaux

Annexe I au protocole relatif aux outils technologiques d'aide à la conduite de véhicules terrestres à moteur

I- Définition des sections de voie dangereuses

Les sections de voie dangereuses représentent des sections de voie d'au moins 4 km sur le réseau autoroutier, d'au moins 2 km hors agglomération et d'au moins 300 mètres en agglomération.

Le danger peut être lié :

- soit à des sections de voie accidentogènes identifiées par les services de l'Etat ;
- soit à des sections de voie de fort trafic (en dynamique : sortie ou entrée de grandes agglomérations selon calendrier Bison Futé) ;
- soit à des événements remontés par des sources définies par le point III de l'annexe I.

Les sections de voie dangereuses pourront contenir, ou pas, des radars.

II- Définition des points de danger précis:

Les points de danger précis peuvent faire l'objet d'un signalement précis. Il s'agit des points particuliers tels que:

- un obstacle au trafic (passage à niveau, chaussée rétrécie, traversée de voie de tramway) ;
- un passage dangereux (ponts, tunnels, fortes pentes, virage signalé dangereux) ;
- des endroits où se concentrent les publics fragiles (écoles, colonies de vacances, hôpitaux, maisons de retraite...) ;
- des sources de danger temporaires (zones de travaux routiers, obstacles imprévisibles liés à une perte de chargement ou à un animal, une chaussée glissante ou rétrécie, une intervention d'exploitation en cours, un dévoiement temporaire de chaussée, des accidents ou des embouteillages ponctuels).

III- Sources d'information pour identifier les sections de voie dangereuses :

- Etat du trafic basé sur les données institutionnelles (CNIR, CRICR, outils de surveillance du trafic des exploitants ex : Sytadin) ;
- Informations complémentaires sur l'état du trafic auprès d'autres partenaires, gestionnaires de voirie, notamment les communes et les conseils généraux, les sociétés d'autoroute, les opérateurs de géonavigation ;
- Sections de voie de forte accidentalité, basées sur les cartes d'accidentalité du SETRA et la carte départementale des ZAAC (ODSR) ;
- Limites de vitesse en temps réel, basées sur les données de l'Etat (Sytadin...)
- Bases de données des sociétés membres de l'AFFTAC ;
- Données issues des utilisateurs des produits des différentes sociétés membres de l'AFFTAC .

IV- Sources d'information pour identifier les points de danger précis :

- Lieux dangereux permanents et répertoriés :
 - Passages à niveau (base de données)
 - Fortes pentes (DIR) ;
- Zones de chantier (info Asfa, DIR, CNIR et CRICR) ;
- Informations complémentaires sur l'état du trafic auprès d'autres partenaires, gestionnaires de voirie, notamment les communes et les conseils généraux, les sociétés d'autoroute, les opérateurs de géonavigation ;
- Bases de données des sociétés membres de l'AFFTAC.

En aucun cas, les données fournies par les utilisateurs et signalant des points précis ne pourront être transmises directement aux autres utilisateurs.

Annexe II au protocole relatif aux outils technologiques d'aide à la conduite de véhicules terrestres à moteur

I- Messages de prévention routière au démarrage du produit, diffusés en mode aléatoire, sauf impossibilité technique

- Attache des ceintures (avant et arrière)
- Soufflez vous saurez (+ message drogues + médicaments)
- Faites vérifier vos pneus
- La majorité des accidents se produisent à moins de 5 km de chez soi
- Contrôle technique à jour

II- Messages de prévention routière pendant l'utilisation du produit, diffusés en mode aléatoire, sauf impossibilité technique.

- Pause toutes les deux heures
- Distances de sécurité à respecter
- Attache des ceintures

Annexe III au protocole relatif aux outils technologiques d'aide à la conduite de véhicules terrestres à moteur

Sources d'information relatives aux limitations de vitesse

- Les données de l'Etat
- Les bases de données des cartographes
- Informations complémentaires sur les limitations de vitesse auprès d'autres partenaires, gestionnaires de voirie, notamment les communes et les conseils généraux, les sociétés d'autoroute, les opérateurs de géonavigation
- Les données issues des utilisateurs des produits des différentes sociétés membres de l'AFFTAC