

Comité interministériel de la sécurité routière

Jeudi 18 février 2010
Hôtel de Matignon

Dossier de presse

SOMMAIRE

2010 : Un nouvel élan pour la sécurité routière P. 4

**14 mesures pour lutter contre l'insécurité routière :
les objectifs de la politique de sécurité routière 2010-2012** P. 6

I- COMBATTRE L'ALCOOL ET LA DROGUE AU VOLANT

Mesure n°1 : 5 000 éthylomètres électroniques pour augmenter les contrôles d'alcoolémie au volant. P. 8

Mesure n°2 : Porter à 100 000 le nombre annuel de contrôles de stupéfiants. P. 9

Mesure n°3 : Les frais des contrôles de stupéfiants passent à la charge du contrevenant, et non plus du contribuable. P. 10

Mesure n°4 : Des éthylotests disponibles dans les débits de boissons. P. 11

II- DISSUADER LES EXCÈS DE VITESSE

Mesure n°5 : Des zones « contrôles radars fréquents ». P. 13

Mesure n°6 : Installer 100 radars « vitesse moyenne ». P. 14

III- SANCTIONNER PLUS SÉVÈREMENT LES GRANDS DÉLITS ROUTIERS

Mesure n°7: Immobiliser immédiatement le véhicule d'un conducteur ayant commis une infraction grave au Code de la route. P. 16

Mesure n°8 : 3 ans de prison et 75 000 euros d'amende en cas de délit de fuite. P. 17

IV- SÉCURISER L'USAGE DU DEUX-ROUES MOTORISÉ

Mesure n°9 : Mettre fin au débridage des cyclomoteurs. P.19

Mesure n°10 : Un contrôle technique pour les cyclomoteurs. P. 20

Mesure n°11 : Une formation obligatoire pour pouvoir conduire une motocyclette légère. P. 21

Mesure n°12 : De nouveaux équipements d'aménagement de la route, moins dangereux pour les deux-roues motorisés. P. 22

V. SENSIBILISER LES FUTURS CONDUCTEURS

Mesure n°13 : Des actions de prévention dans les lycées. P. 24

VI. PRÉVENIR LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Mesure n°14 : Des plans de prévention du risque routier professionnel. P. 26

ANNEXES

P. 27

Annexe 1 : Le Comité interministériel de la sécurité routière

Annexe 2 : Vitesse et accidentalité routière

Annexe 3 : L'accidentalité des deux-roues motorisés

Annexe 4 : Alcool, stupéfiants et accidentalité routière

2010 : Un nouvel élan pour la sécurité routière

4 262 personnes ont trouvé la mort sur les routes de France en 2009¹. Autant ont vu leurs vies brisées par un handicap lourd, à la suite d'un accident de la circulation. Et combien de familles, d'orphelins, d'amis, de proches, qui, eux non plus, ne s'en remettront jamais...

Ces drames de la route sont inacceptables car ils sont souvent évitables : 9 accidents mortels sur 10 sont causés par une infraction au Code de la route. Sur la route, le respect des règles permet de garantir la protection de tous, en particulier des plus vulnérables.

L'espace public de circulation, pour qu'il reste un espace de liberté, doit être le lieu d'un partage apaisé de la route, respectueux des modes de mobilité doux, de l'éco-mobilité et de l'éco-conduite, tels que les porte Jean-Louis BORLOO, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.

Dans leur grande majorité, les Français ont aujourd'hui parfaitement conscience que l'amélioration des comportements au volant, très significative depuis 2002, a permis de sauver 12 000 vies.

Le Président de la République, Nicolas SARKOZY, a confirmé, en décembre 2007, que la sécurité routière demeurerait une grande cause nationale et fixait pour objectif que moins de 3 000 personnes par an ne meurent sur les routes d'ici à 2012. Dès février 2008, un Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), présidé par le Premier Ministre François FILLON, prenait les 45 décisions nécessaires pour permettre à cet objectif d'être atteint. Elles ont toutes été mises en oeuvre, à l'exception de celles portées par le projet de loi d'orientation et de programmation relative à la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI) en cours d'examen par le Parlement.

Depuis l'été 2009, des signes inquiétants de relâchement du comportement de certains conducteurs sur les routes ont abouti à ce que la mortalité routière cesse de diminuer, voire s'aggrave certains mois.

Devant ces résultats préoccupants, le Ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales, Brice HORTEFEUX, a renforcé dès la rentrée les contrôles ciblés des forces de l'ordre, et le Secrétaire d'État chargé des Transports, Dominique BUSSEREAU, a lancé une concertation avec les associations intervenant sur le champ de la sécurité routière, afin d'identifier les mesures les plus efficaces à mettre en oeuvre pour infléchir cette mauvaise tendance.

¹ Chiffres provisoires France métropolitaine issus des remontées rapides, Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Les mesures, issues des concertations engagées, sont venues depuis l'automne enrichir le volet « Sécurité routière » du projet de LOPPSI et nourrir les décisions de ce nouveau CISR.

Elles permettront de donner à la politique de sécurité routière un nouvel élan, pour que le nombre de vies sauvées sur les routes continue donc de progresser d'année en année.

Le CISR, réuni sous la présidence du Premier Ministre, a donc fait le point sur la mise en œuvre des politiques conduites jusqu'alors. Il a décidé de mettre en place 14 mesures permettant de renforcer la prévention, notamment par des partenariats avec les lycées et le monde du travail, et d'agir surtout sur les principaux enjeux du risque routier :

- Les infractions à la vitesse, la conduite après une consommation excessive d'alcool ou l'usage de stupéfiants : ces comportements à risque sont à l'origine chaque année de plus de la moitié des accidents mortels.
- Une attention particulière sera portée aux grands délits routiers : ceux qui s'autorisent à transgresser gravement le Code de la route mettent en danger délibérément leur vie et celle des autres usagers de la route.
- La protection des usagers de deux-roues motorisés : ils paient le plus lourd tribut sur les routes, avec 1 157 personnes tuées en 2009. Ils doivent donc faire l'objet, dans les plus brefs délais, de mesures de prévention et de protection.

**14 MESURES POUR LUTTER
CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE :**

**LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010-2012**

-|-
COMBATTRE
L'ALCOOL ET LA DROGUE AU VOLANT

La conduite sous l'empire de l'alcool est aujourd'hui la principale cause d'accident mortel de la circulation routière. 1 200 personnes ont perdu la vie en 2008 dans un accident de la route, alors que le conducteur présumé responsable présentait un taux d'alcool supérieur au taux légal.

L'analyse des données révèle que le risque alcool est considérablement aggravé par la consommation de cannabis : dans ce cas, le risque d'accident est alors multiplié par 14.

Mesure n°1 : 5 000 éthylomètres électroniques pour augmenter les contrôles d'alcoolémie au volant.

- **5 000 éthylomètres embarqués équiperont les véhicules de services de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale d'ici à 2012, soit 1 800 de plus qu'aujourd'hui.**
- **Budget : 5,4 millions d'euros.**

Les patrouilles de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale ne sont pas aujourd'hui toutes équipées d'éthylomètre, appareil qui permet de vérifier l'imprégnation alcoolique et de fixer le taux, après un premier dépistage. La capacité opérationnelle en termes de contrôle est par conséquent limitée, les patrouilles étant contraintes de conduire les usagers dépistés positifs par éthylotests² dans les locaux de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale pour effectuer la vérification par éthylomètre, réduisant leur présence sur le terrain.

Il est ainsi nécessaire de renforcer les capacités opérationnelles des forces de l'ordre en équipant leurs véhicules de ces systèmes de contrôle de l'alcoolémie. Cette politique d'équipement permettra à chaque équipage ou patrouille disposant d'un éthylomètre embarqué de procéder à des contrôles. L'augmentation des contrôles d'alcoolémie par les forces de l'ordre dissuadera les conducteurs de reprendre la route après avoir consommé de l'alcool, au-delà du seuil légal.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

Afin de renforcer la capacité des forces de sécurité à lutter contre l'alcool au volant, le nombre d'éthylomètres embarqués à disposition des équipes de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale sera porté à 5 000 appareils à l'horizon 2012, contre 3 200 à ce jour.

La Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière (DISR) contribuera financièrement à l'acquisition de ces nouveaux matériels aux côtés du ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des collectivités territoriales.

Échéance : déploiement sur 2010-2012.

² Chimiques ou électroniques, les éthylotests permettent aux forces de l'ordre de déterminer si le taux légal d'alcool de 0,5 g/ litre de sang a été dépassé par la personne contrôlée. Ce sont des appareils de détection dont les résultats n'ont pas de valeur légale. Seul l'éthylomètre dont l'étalonnage est contrôlé périodiquement par un organisme officiel, apporte la preuve légale de l'alcoolémie qui débouche sur une sanction. L'éthylomètre remplace la prise de sang.

Mesure n°2 : Porter à 100 000 le nombre annuel de contrôles de stupéfiants.

- **100 000 contrôles de stupéfiants par an réalisés par les forces de l'ordre, contre 63 500 aujourd'hui, grâce au développement du test salivaire.**
- **Dépistage « stupéfiants » systématique dans tous les cas d'accidents corporels.**
- **Contrôles aléatoires sur décision du Procureur de la République.**

Le nombre de personnes tuées sur les routes imputable à une consommation de cannabis est depuis plusieurs années évalué à 230 personnes, d'après les statistiques de l'Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT). La moitié d'entre elles a moins de 25 ans. La conduite sous influence de produits stupéfiants est par ailleurs très souvent associée à une consommation excessive d'alcool, ce qui multiplie par 14 les risques d'accident mortel.

63 500 contrôles « stupéfiants » ont ainsi été effectués par les forces de l'ordre en 2009, et 34,6 % d'entre eux se sont avérés positifs. Afin de cibler les contrôles, les forces de l'ordre ont de plus en plus recours à l'analyse comportementale³.

Jusqu'à présent, le contrôle de stupéfiants est obligatoire en cas d'accident mortel et facultatif en cas d'accident corporel. Un dépistage est également pratiqué lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons de soupçonner que le conducteur circulait sous l'empire de stupéfiants ou encore pour une infraction susceptible d'entraîner la suspension du permis de conduire (loi du 3 février 2003).

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

Etendre les possibilités de contrôle « stupéfiants » par les forces de l'ordre :

- Les contrôles seront obligatoires non seulement en cas d'accident mortel, mais aussi dans tous les cas d'accidents corporels.
- Les contrôles facultatifs seront possibles non seulement en cas d'accident matériel ou de présomption d'usage de stupéfiants, mais également en cas de commission de toute infraction au Code de la route.
- Des contrôles aléatoires, pouvant concerner l'ensemble des automobilistes, seront possibles sur réquisition du Procureur de la République précisant la date et les lieux des opérations, comme c'est le cas en matière d'alcoolémie.

Échéance : mise en œuvre dès adoption de la LOPPSI.

³ Il s'agit d'une méthode de pré-contrôle qui consiste à analyser le comportement d'une personne sur cinq points particuliers : la dilatation de la pupille et plusieurs gestes qui portent sur l'équilibre de la personne contrôlée. Cela permet d'atteindre une meilleure efficacité dans le ratio dépistages positifs/personnes contrôlées

Mesure n°3 : Les frais des contrôles de stupéfiants passent à la charge du contrevenant, et non plus du contribuable.

- **300 euros de frais de dépistage « stupéfiants » seront désormais à la charge du délinquant, alors qu'ils étaient jusqu'à présent financés par le ministère de la Justice.**

Depuis 2008, le recueil salivaire, réalisé par les forces de l'ordre sur le bord des routes, permet de détecter la consommation de stupéfiants. Ce test consiste à appliquer un bâtonnet sur la langue ou sur l'intérieur de la joue de la personne contrôlée. Quand une personne est déclarée positive, elle est aussitôt soumise à une prise de sang qui doit être faite par un médecin.

Le prélèvement est ensuite analysé dans un laboratoire qui donnera les résultats au minimum dans les 72 heures. Ces frais médicaux sont estimés, en moyenne, à 300 euros par test. Dans un souci d'exemplarité, ces frais doivent être mis à la charge des personnes pour lesquelles l'infraction est confirmée.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

Faire prendre en charge, par le contrevenant, les frais de dépistage médicaux du laboratoire qui confirme le test salivaire positif.

Échéance : mise en œuvre dès adoption de la LOPPSI.

Mesure n°4 : Des éthylotests disponibles dans les débits de boissons.

- **Les lieux où l'on peut consommer de l'alcool seront incités à offrir à leurs clients la possibilité de mesurer leur alcoolémie avant de reprendre le volant.**

La conduite en état d'alcoolémie illégale est aujourd'hui la première cause d'accident mortel de la circulation routière. 1 200 personnes ont perdu la vie en 2008 dans un accident de la route, le conducteur présumé responsable présentant un taux supérieur au taux légal.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008 avait décidé que les débits de boissons de vente à consommer sur place autorisés à fermer après 2 heures seraient tenus de mettre à disposition du public des éthylotests électroniques (« bornes »). Cette disposition est reprise dans le projet de loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI).

Cette possibilité de se tester avant de reprendre le volant devrait être offerte à toute personne qui aurait consommé de l'alcool dans un établissement habilité à en vendre. C'est pourquoi dans tous les débits de boissons, les propriétaires ou gérants seront incités à offrir ou à vendre à leur clientèle des éthylotests chimiques ou à s'équiper en éthylotests électroniques. Leur présence permettrait de faire de l'autocontrôle un geste quotidien. Ainsi, la possibilité serait donnée à chaque conducteur qui consomme de l'alcool de trouver facilement un moyen de se tester sur place.

Depuis plusieurs années, la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières (DSCR) mène des campagnes en faveur de l'autocontrôle, notamment celle intitulée « Soufflez, vous saurez ».

En décembre 2009, l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH), le Bureau européen des médias de l'industrie musicale (BEMIM) et le Syndicat des cabarets parisiens ont mis à disposition de leur clientèle des éthylotests, de manière volontaire, dans la capitale et le département des Landes. Ces campagnes seront poursuivies en 2010, en partenariat avec la profession, avant que la LOPPSI ne généralise cette disposition.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

Lancer en 2010, en lien avec les professionnels une campagne destinée à inciter tous les débits de boissons de vente à consommer sur place, ouverts en journée (cafés et restaurants, détenteurs d'une licence pérenne ou temporaire), à mettre à disposition de leurs clients gratuitement ou à titre onéreux des éthylotests chimiques ou des éthylotests électroniques certifiés.

Cette mesure prolonge la décision prise par le CISR de 2008, qui concernait les établissements ouverts entre 2 heures et 7 heures du matin dans lesquels des dispositifs de dépistage électroniques doivent être mis en place.

Échéance : 2010.



DISSUADER LES EXCÈS DE VITESSE

Même si les Français ont incontestablement fait de réels progrès au cours des dernières années, les excès de vitesse demeurent la seconde cause de mortalité routière : en 2009, si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse, 763 vies auraient pu être sauvées.

Les excès de vitesse aggravent les conséquences d'un accident : ils font toute la différence entre un accident n'occasionnant que « de la tôle froissée » et un autre aux conséquences irréparables.

Mesure n°5 : Des zones « contrôles radar fréquents ».

- Les panneaux « contrôles vitesse » n'annonceront plus seulement un dispositif radar, mais une zone plus vaste « contrôles radar fréquents ».
- Objectif : éviter que certains automobilistes ne ré-accélèrent juste après le passage du radar...
- Budget : 1 million d'euros.

De toutes les mesures mises en place en matière de sécurité routière, l'installation des radars automatiques sur le bord des routes est certainement celle qui s'est avérée être la plus efficace : sur les 12 000 vies sauvées sur les routes depuis 2002 (date de l'annonce de leur déploiement), les trois-quarts l'ont été grâce à l'amélioration des comportements des Français en matière de vitesse au volant.

La signalisation des radars fixes, par un panneau intitulé « Pour votre sécurité, contrôles automatisés », implanté environ 400 mètres en amont du dispositif, a accompagné le déploiement des radars et favorisé leur acceptation. Toutefois, les évaluations montrent que les radars ne sont efficaces, pour faire réduire la vitesse, que sur une distance limitée.

La modification de la politique de signalisation a pour objet d'accroître l'effet de ralentissement, tout en maintenant l'information du conducteur. Deux nouveaux cas de figure peuvent désormais se présenter :

- 1) Le radar existant se trouve dans une zone particulièrement accidentogène. Dans ce cas, le Préfet pourra compléter le dispositif par un autre radar fixe ou faire mettre périodiquement en œuvre des radars mobiles. Ce dispositif sera signalé à l'utilisateur par un panneau « contrôles radar fréquents », à un ou deux kilomètres en amont.
- 2) Tous les nouveaux radars seront désormais signalés par un seul panneau indiquant « contrôles radar fréquents », placés entre 1 et 2 kilomètres en avant du radar, le Préfet pourra, de même, compléter ces dispositifs avec des radars mobiles.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

Il est demandé aux Préfets d'identifier les itinéraires les plus accidentogènes pour mettre en place un dispositif de contrôle automatisé, associant radars fixes et radars mobiles.

Pour les 800 radars qui seront installés d'ici à fin 2012, le panneau annonçant leur présence sera implanté à une distance aléatoire de 1 à 2 kilomètres en amont, au lieu de 400 mètres aujourd'hui.

Pour les radars existants, dans les zones identifiées par le Préfet comme particulièrement accidentogènes et dans lesquelles seront déployés régulièrement des radars mobiles, un panneau « contrôle radar fréquents » sera installé en amont du panneau actuel signalant le radar fixe, à une distance aléatoire de 1 à 2 km. Le panneau actuel sera démonté.

Échéance : application dès 2010 pour les nouveaux radars.

Mesure n°6 : Installer 100 radars « vitesse moyenne ».

- À partir de 2011, des radars « vitesse moyenne » contrôleront le respect du temps mis pour effectuer certains parcours particulièrement sensibles.

Certains parcours sensibles nécessitent que la vitesse à laquelle ils sont empruntés soit particulièrement régulée. Il s'agit par exemple du franchissement de tunnels ou de ponts ou aux abords des chantiers, zones dans lesquelles les risques sont souvent importants (risques d'incendie en cas d'accident, personnels travaillant aux bords des chaussées, etc.).

Il est alors plus adapté de s'assurer du respect d'un temps de parcours moyen sur une distance de quelques kilomètres, plutôt que d'une vitesse instantanée, à un point kilométrique donné, comme le permettent les dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse actuellement déployés.

C'est pourquoi un type nouveau de dispositifs de contrôle automatisé, permettant de mesurer la vitesse moyenne sur un itinéraire de quelques kilomètres présentant des caractéristiques particulières de dangerosité sera déployé dès 2011.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

Déployer à partir de 2011, sur des parcours pré-identifiés, 100 dispositifs de mesure de la vitesse moyenne reliés au système de contrôle automatisé.

Échéance : dès 2011.

-III- SANCTIONNER PLUS SÉVÈREMENT LES GRANDS DÉLITS ROUTIERS

Les règles du Code de la route sont connues, mais certains décident de s'en affranchir outrageusement. Ils courent et font courir un risque majeur à tous ceux qui croisent leur route.

Excès de vitesse « record », conduite en état d'ébriété, délit de fuite... Ces comportements de délinquance routière sont inacceptables et doivent être plus sévèrement sanctionnés. Pour ceux-là, il n'y a pas de meilleure prévention que la force de la répression.

Mesure n°7 : Immobiliser immédiatement le véhicule d'un conducteur ayant commis une infraction grave au Code de la route.

- **Les conducteurs ayant commis une infraction grave au Code de la route verront leur véhicule immédiatement placé en fourrière, sur décision du Préfet.**

Aujourd'hui, en cas d'infractions graves au Code de la route (conduite sans permis ou sans assurance, récidive de conduite en état d'alcoolémie illégale, sous l'influence de stupéfiants ou grands excès de vitesse), l'immobilisation immédiate et la mise en fourrière du véhicule nécessitent l'accord du Procureur de la République.

Les conducteurs ayant commis des infractions graves au Code de la route peuvent donc repartir le plus souvent dans leur véhicule à la fin de leur procédure, si un autre conducteur qui les accompagne est en capacité de prendre le volant.

Afin de remédier à ces situations qui créent une grande émotion et parfois un trouble à l'ordre public (en cas par exemple d'accident ayant causé des blessés graves ou tué des personnes), il convient d'immobiliser immédiatement le véhicule pour une durée limitée, afin que le parquet ait le temps de se prononcer sur les suites à donner.

Cette disposition complète la peine complémentaire obligatoire de confiscation du véhicule, lorsque le conducteur en infraction grave en est le propriétaire, décidée par le CISR de 2008.

Cette mesure s'applique à tous les conducteurs, y compris les conducteurs de deux-roues motorisés.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

En cas d'infraction pouvant entraîner une peine de confiscation obligatoire du véhicule, l'autorité préfectorale peut décider l'immobilisation pour une durée de sept jours.

Échéance : mise en œuvre dès adoption de la LOPPSI.

Mesure n°8 : 3 ans de prison et 75 000 euros d'amende en cas de délit de fuite.

- **Les auteurs de délit de fuite pourront être condamnés à 3 ans de prison et 75 000 euros d'amende, contre 2 ans et 30 000 euros aujourd'hui.**

Le délit de fuite, en particulier lorsqu'il fait suite à un accident provoqué par le conducteur, et ayant causé des dommages corporels, est un acte irresponsable et grave. Il est aujourd'hui puni de 2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende.

Les délits de fuite constatés par les forces de l'ordre ont augmenté de 31 % en 7 ans : 105 281 en 2002 à 138 577 en 2009.

Afin de sensibiliser les conducteurs à la gravité de ce délit et d'enrayer sa progression, la peine d'emprisonnement sera renforcée et le montant de l'amende encourue sera augmenté. Cette mesure est inscrite dans le projet de LOPPSI.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

Aggraver les deux peines principales encourues pour le délit de fuite :

- Durcissement de la peine d'emprisonnement, portée de 2 à 3 ans.
- Augmentation du montant de l'amende porté de 30 000 à 75 000 euros.

Échéance : mise en œuvre dès adoption de la LOPPSI.

-IV- SÉCURISER L'USAGE DU DEUX-ROUES MOTORISÉ

Plus d'un quart des personnes qui se tuent sur les routes sont usagers d'un deux-roues motorisé, et cette situation s'est encore aggravée au cours des derniers mois. En 2009, les deux-roues motorisés ont représenté 28% des personnes tuées sur les routes de France.

Les dispositions des précédentes mesures s'appliquent à tous les usagers de la route, y compris ceux de deux-roues motorisés, afin de prévenir les comportements à risque.

Il est vital que les progrès réalisés ces dernières années au bénéfice des autres usagers de la route portent aussi leurs fruits auprès des conducteurs et passagers de cyclomoteurs et de motos.

Mesure n°9 : Mettre fin au débridage des cyclomoteurs.

- Amende de 135 euros pour les conducteurs de cyclomoteurs débridés.
- Renforcement des contrôles par les forces de l'ordre.
- Diffusion d'une campagne de prévention sur les risques encourus.

Le débridage des cyclomoteurs est interdit. Il donne, à un engin homologué pour une vitesse limitée à 45 km/h, la possibilité d'atteindre parfois 80 km/h ou plus. Or, il s'avère que 50 % des cyclomoteurs accidentés sont débridés⁴.

En 2008, 313 personnes tuées sur la route étaient conducteurs ou passagers de cyclomoteur ou scooter de 50 cm³.

Le cyclomoteur est pour les jeunes à partir de 14 ans le premier mode d'accès à la conduite motorisée. Il est dès lors essentiel que cet apprentissage se fasse dans le respect des règles de conduite, sous la responsabilité des adultes (parents, détaillants, mécaniciens, etc.).

Un délit spécifique de lutte contre la vente d'engins débridés concerne, depuis 2006, les professionnels pour combattre cette pratique. Il convient aujourd'hui de créer, dans le Code de la route, une infraction spécifique pour sanctionner l'utilisateur d'un cyclomoteur débridé.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

- Créer dans le Code de la route une infraction spécifique punie d'une contravention de la 4ème classe pour sanctionner l'utilisateur de cyclomoteurs débridés.
- Engager une campagne de communication sur les risques de sécurité routière encourus par les utilisateurs de ces véhicules débridés.
- Renforcer les contrôles en direction des utilisateurs comme des professionnels.
- Soutenir auprès de la Commission européenne l'idée d'obliger les constructeurs à équiper leurs engins de systèmes de bridage électronique permettant de ne pas diminuer les performances du véhicule dans la plage des vitesses autorisées, tout en compliquant un éventuel débridage.

Échéance : 2010 (adoption d'un décret).

⁴ Selon une étude menée en 2007 par le Bureau central automobile expertise pour la Fédération française des sociétés d'assurances

Mesure n°10 : Un contrôle technique pour les cyclomoteurs.

- **Contrôle technique des cyclomoteurs et expertise après accident : la garantie d'un parc roulant respectant les normes de sécurité.**

Selon une étude menée en 2007 par le Bureau Central Automobile Expertise pour la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA), 50 % des cyclomoteurs accidentés sont débridés, 38 % ont un élément important (échappement, filtre, moteur, transmission, cylindre) ne fonctionnant pas correctement, et 29 % sont non conformes au Code de la route (rétroviseur, clignotants, éléments de sécurité, etc.).

Le cyclomoteur ne fait actuellement pas l'objet d'un contrôle périodique de non débridage ou de son bon état d'entretien. S'agissant d'un engin destiné en grande majorité à un public jeune, mineur, qui doit être sensibilisé à l'enjeu du respect des règles et du bon entretien de son engin, il est nécessaire de mettre en place un dispositif adapté de contrôle technique périodique des cyclomoteurs centré sur le débridage. Son coût unitaire est évalué entre 50 et 60 euros.

De même, les cyclomoteurs gravement endommagés à la suite d'un accident doivent faire l'objet d'une expertise lors de leur réparation, avant leur remise en circulation.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

- Instaurer pour les cyclomoteurs un contrôle technique obligatoire tous les deux ans centré sur le bridage du moteur, à compter de la deuxième année de mise en circulation.
- Étendre aux cyclomoteurs le dispositif d'expertise en cas d'accident grave prévu par le Code de route.

Échéance : 2011 (délai nécessaire pour l'équipement des centres de contrôles en appareils adaptés aux cyclomoteurs et à la formation des contrôleurs).

Mesure n°11 : Une formation obligatoire pour pouvoir conduire une motocyclette légère (de 50 à 125 cm³).

- **7 heures de formation obligatoire pour tous les titulaires du permis B qui voudront conduire pour la première fois une motocyclette légère.**
- **Même obligation pour les nouveaux propriétaires de tricycles motorisés.**

En 2008, 152 personnes ont perdu la vie sur une motocyclette légère (de 50 à 125 cm³). Quelle que soit la catégorie de véhicule, les conducteurs novices sont plus exposés que les autres aux risques routiers du fait de leur inexpérience.

Aujourd'hui, seuls les conducteurs ayant obtenu leur permis de conduire B (voiture) après le 1er janvier 2007 doivent suivre une courte formation pratique de 3 heures pour être autorisés, 2 ans après l'obtention de leur permis B, à conduire une motocyclette légère.

Il est désormais nécessaire d'étendre cette formation aux personnes titulaires d'un permis B antérieur à 2007 (exception faite de celles et ceux qui utilisent déjà une motocyclette légère puisqu'ils ont pu acquérir une formation de part leur expérience). De même, cette obligation de formation est étendue aux nouveaux utilisateurs de tricycles à moteur.

Compte tenu des enjeux et des apprentissages nécessaires, le volume de la formation actuelle est reconnu par tous les acteurs comme trop court. Il est en effet difficile d'atteindre les objectifs du programme de formation en 3 heures. Le passage à 7 heures, pour tous, permettra d'acquérir de manière plus satisfaisante les compétences indispensables à la conduite d'une motocyclette légère. Notamment, il est nécessaire d'accorder de l'importance à des notions telles que l'attention visuelle plus soutenue, le contrôle de l'équilibre, les techniques d'inclinaison du véhicule, le contrôle des trajectoires notamment en virage, la maîtrise du freinage en particulier en situation d'urgence, la compréhension des risques spécifiques, etc.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

- Rendre obligatoire la formation pour les détenteurs d'un permis B, antérieur à 2007, qui font assurer pour la première fois une motocyclette légère ou un tricycle à moteur.
- Étendre la formation prévue à 7 heures, au lieu de 3 heures actuellement.

Échéance : 1^{er} juillet 2010.

Mesure n°12 : De nouveaux équipements d'aménagement de la route, moins dangereux pour les deux-roues motorisés.

- **L'utilisation de matériaux moins rigides pour les supports de signalisation, d'éclairage routier ou de feux tricolores permettra, en cas d'accident, d'amortir le choc et de réduire la gravité des conséquences.**

Les conducteurs de deux-roues motorisés sont particulièrement concernés : ils ne sont pas protégés par un habitacle en cas de perte de contrôle de leur véhicule ou d'accident, et le choc avec des obstacles tels que les glissières de sécurité, les panneaux de signalisation et tout autre élément de mobilier routier crée un sur-risque de blessures, voire de décès.

L'enjeu est donc de diminuer l'exposition à ces risques pour les deux-roues motorisés, et pour l'ensemble des autres véhicules.

Les supports dits « fragilisés » (ou « à sécurité passive ») sont des supports d'équipement routier (mâts de signalisation, candélabres d'éclairage public, supports de feux de circulation, etc.) moins dangereux en cas de choc que les supports ordinaires. Ils peuvent être soit déformables (ils s'enroulent autour du véhicule et absorbent ainsi une partie de l'énergie du choc), soit détachables (ils se désolidarisent de leur base d'ancrage et sont éjectés). En cas de choc éventuel sur le support, les conséquences en termes de dommage corporel sont ainsi réduites.

De tels supports sont déjà utilisés dans d'autres pays (Norvège, Suède) mais ils ne sont pas encore, pour la plupart, homologués en France. Une expérimentation est en cours dans deux départements (Seine-Maritime et Allier).

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

- Inciter les autorités gestionnaires de voirie à expérimenter ces nouveaux équipements.
- Adapter la réglementation pour rendre possible leur développement.

Échéances :

- Expérimentation en 2010.
- Déploiement en 2011.

-V-
SENSIBILISER
LES FUTURS CONDUCTEURS

La meilleure prévention en matière de sécurité sur les routes est l'acquisition d'une solide éducation routière, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie. Les « années lycée » sont particulièrement importantes pour sensibiliser les futurs conducteurs à une conduite responsable.

Mesure n°13 : Des actions de prévention dans les lycées.

- **L'éducation à la sécurité routière trouve sa place au lycée**

179 jeunes âgés de 15 à 17 ans sont morts sur les routes en 2008.

L'éducation routière est un enjeu qui doit être décliné, à travers un continuum éducatif, à tous les âges de la vie, depuis la maternelle jusqu'aux stages de sensibilisation pour les seniors. Ce continuum doit être approfondi à un âge où les jeunes sont utilisateurs de deux-roues motorisés (cyclomoteurs) et pour certains, déjà entrés dans le processus de conduite accompagnée.

Si des actions de sensibilisation à la sécurité routière sont bien menées dans les écoles primaires, au collège, avec le passage des attestations scolaires de sécurité routière et du brevet de sécurité routière ou au cours des études supérieures (conventions avec la conférence des universités, les IUFM, etc.), elles n'ont pas de cadre institutionnel au lycée.

Il convient dès lors de renforcer la sensibilisation à la sécurité routière pour les jeunes au cours de leur scolarité au lycée.

Cette mesure peut s'appuyer, pour sa mise en œuvre, sur les conventions passées par le Ministère de l'Éducation Nationale et la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière (DISR) avec l'Office national d'information sur les enseignements et les professions (Onisep), mais également avec des associations telles que la Prévention routière et Prévention MAIF. Elle doit également permettre de faciliter l'accès des lycéens à des mesures d'aides au permis telles que le « permis à un euro par jour » ou le développement de la conduite accompagnée.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

Mise en place par le ministère de l'Éducation nationale, en lien avec la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières (DSCR), d'un cadre de sensibilisation des lycéens.

Ce cadre sera élaboré en partenariat avec les organismes qui interviennent déjà dans les établissements, par convention avec le ministère de l'Éducation nationale.

Échéance : expérimentation à la rentrée 2010 sur un panel d'établissements test, en vue d'une généralisation progressive à partir de la rentrée scolaire 2011.

-VI-
PRÉVENIR
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Plus d'un accident du travail mortel sur deux est un accident de la route. La prévention en matière de sécurité routière constitue, pour l'ensemble du monde du travail, un enjeu majeur de protection des salariés.

Mesure n°14 : Des plans de prévention du risque routier professionnel.

- **Prévention des accidents routiers professionnels : l'État comme les entreprises devront mieux protéger leurs salariés.**

En 2008, la CNAMTS (qui couvre 80 % des assurés sociaux) indiquait que près de la moitié des décès dans le cadre du travail sont dus à des accidents de la route (469 sur 956 personnes tuées).

Les blessures causées par ces accidents routiers professionnels ont par ailleurs entraîné plus de 5 millions de journées de « congés maladie » (incapacité temporaire).

Pour remédier à cette situation, il faut que les entreprises améliorent leur prise en compte du risque sur les trajets routiers. Pour cela, il leur sera demandé d'élaborer un document relatif à l'évaluation des risques professionnels.

Décision du Comité interministériel de la sécurité routière

1. Pour les services de l'État :

- Faire réaliser un état des lieux, dans un délai de 3 mois suivant le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR), par une mission d'audit interministériel.
- Mettre en place, sous un an, un plan de prévention du risque routier professionnel.

2. Pour les entreprises :

- Le Gouvernement (ministère du Travail et Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière) invite les partenaires sociaux des entreprises de plus de 500 salariés à négocier un plan de prévention du risque routier professionnel, qui intègre le risque sur les trajets routiers (aujourd'hui non pris en compte), en vue de démultiplier les initiatives déjà prises par certaines entreprises.
- Ouverture de négociation interprofessionnelle pour l'actualisation des recommandations de 2003 sur le risque au cours de déplacements en missions et de 2004 sur le risque sur les trajets routiers, en s'appuyant sur les bonnes pratiques et référentiels élaborés dans le cadre de la commission accident du travail de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (intégrer les nouveaux modes de déplacement, tels que deux-roues motorisés, covoiturage, éco-mobilité).
- Incitation des collectivités territoriales, aménageurs et donneurs d'ordres, des assureurs sociaux, des chambres consulaires, à dégager collectivement des axes de prévention du risque trajet dans le contexte du territoire et de la mobilité durable.
- Fixation dans les priorités de contrôle de l'inspection du travail pour 2011 de campagnes ciblées de vérification des obligations de la prise en compte du risque mission dans le cadre du document unique.

Échéance : 2010.

ANNEXES

Annexe 1 : Le comité interministériel de la sécurité routière

La politique du Gouvernement en matière de sécurité routière et ses principes d'application sont décidés dans le cadre du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Créé en 1972, le CISR est présidé par le Premier Ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière (MEEDDM, Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice, Santé).

Les réunions du CISR sont régulières. Les mesures adoptées sont de nature très diverse (depuis la décision de dépôt d'un projet de loi jusqu'à une circulaire visant à attirer l'attention des préfets).

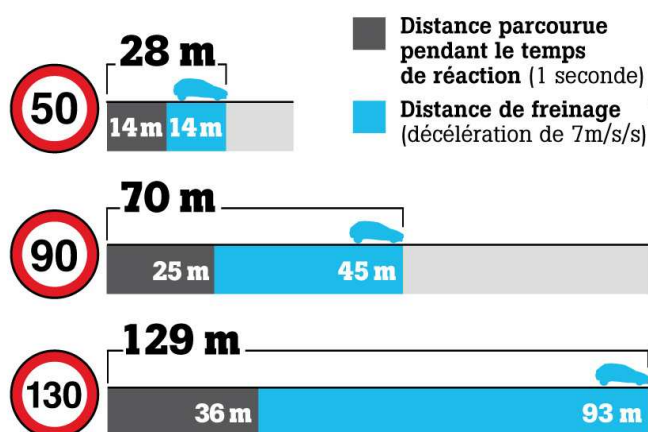
Le dernier CISR s'est tenu le 13 janvier 2009, et a porté sur la réforme du permis de conduire B.

Douze CISR se sont tenus entre 2000 et 2009.

Annexe 2 : Vitesse et accidentalité routière

Le facteur « vitesse », au sens large, est très souvent en cause lors des accidents routiers. Il est toujours déterminant pour la gravité d'un accident, car de la vitesse découlent à la fois la distance d'arrêt et l'énergie du choc.

Vitesse et distance de freinage

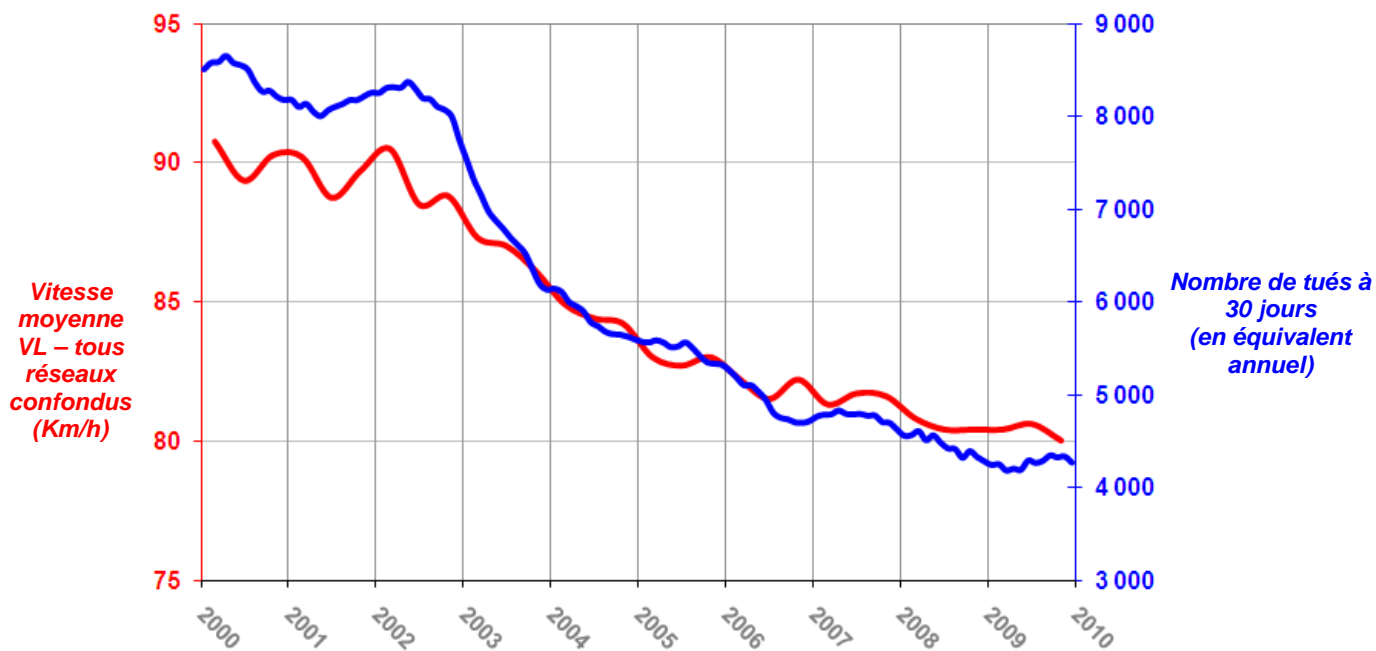


La mise en place du contrôle automatique a permis de réduire notablement la part de la mortalité résultant d'un dépassement des vitesses autorisées. Mais malgré des progrès spectaculaires, on estime encore qu'en 2009 environ 17,9 % des personnes tuées auraient pu être sauvées si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse.

En matière d'infraction au non-respect des limitations de vitesse, une dynamique positive a bel et bien été amorcée en 2003 avec l'introduction du contrôle automatique. La vitesse moyenne pratiquée sur les routes françaises a diminué de 10 % en 6 ans, ce qui est considérable.

Sur l'ensemble des réseaux limités à 90, 110 et 130 km/h, le taux d'infraction des voitures particulières a chuté de près de 50 % entre 2002 et 2009 : il est passé de 52 % à 26,5 %. Des gains impressionnants en vies sauvées ont ainsi été réalisés (plus de 10 000 vies épargnées depuis 2002 grâce aux réductions de vitesse).

Vitesse moyenne et mortalité routière de 2000 à 2009 ⁽¹⁾

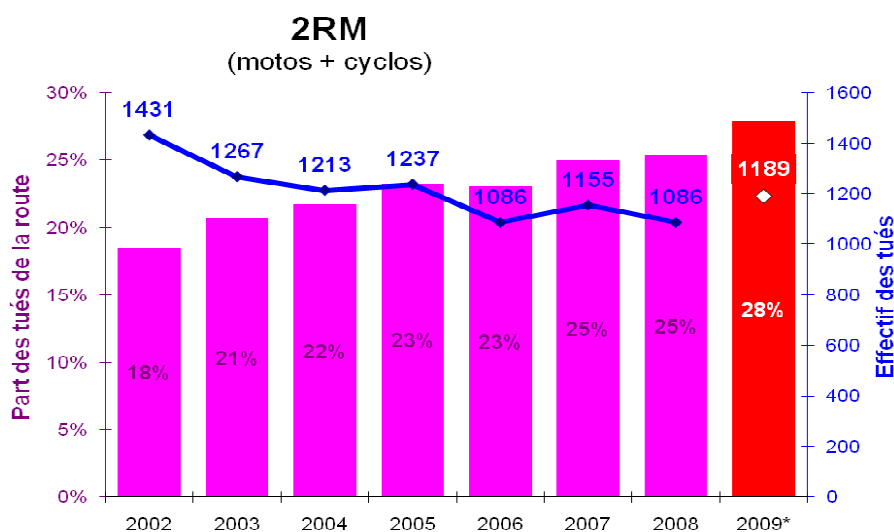


⁽¹⁾ Extrapolation des données pour le dernier quadrimestre 2008 (non renseigné).

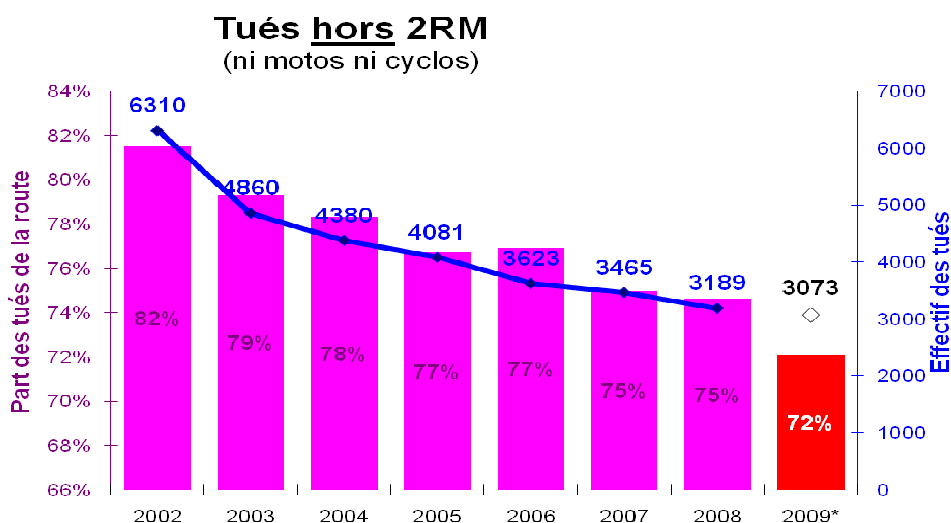
Annexe 3 : L'accidentalité des deux-roues motorisés

Les indications provisoires disponibles pour l'année 2009 font apparaître une nouvelle aggravation de la sur-accidentalité des deux-roues motorisés. Cette hausse touche les usagers de cyclomoteur comme de motocyclette (plus de 50 cm³).

Évolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés (2RM) de 2002 à 2009



Évolution de l'accidentalité hors deux-roues motorisés (2RM) de 2002 à 2009



NB : Les données 2009 sont extrapolées à partir des remontées rapides. Les données antérieures sont définitives (fichier accidents). La comparaison en effectifs est donc strictement indicative.

Pour l'ensemble de la mortalité routière, hors « deux-roues motorisés », la tendance longue de 2002 à 2009 est à la baisse (de l'ordre de -4 % en 2009). Mais pour les deux roues-motorisés seuls, la baisse enregistrée sur ces mêmes années a été moins rapide, et l'année 2009 a connu une forte augmentation de l'ordre de +10 %.

L'ensemble des deux-roues motorisés, qui représente de l'ordre de 1 à 1,8 % du trafic (en kilométrage parcouru), pèse depuis 2006 plus du quart des personnes tuées de la route (en 2008 : 7 % pour les cyclomoteurs, plus de 19 % pour les motos). Cette part des deux-roues motorisés s'accroît depuis 2006 d'environ 1 point par an, cyclos, scooters et motos confondus. Selon les données provisoires 2009, cette part s'est accrue de 3 points pour atteindre 28 % des personnes décédées.

Numériquement, c'est la mortalité motos qui pèse le plus lourd au sein de la population deux-roues motorisés (de l'ordre de 3 pour 1).

Cependant, les chiffres provisoires donnent à penser que la mortalité des cyclomotoristes aurait augmenté en 2009 de façon encore plus marquée que la mortalité des motocyclistes.

Cette augmentation ne correspond pas à un accroissement général du parc : sur l'année 2009, les immatriculations de motocyclettes neuves se sont au contraire très fortement tassées, (-16 % par rapport à 2008). Il en est de même pour les ventes de cyclos neufs (-18,5 %).

Le phénomène de la mortalité moto n'est pas particulièrement lié à l'alcool ni aux stupéfiants (la sur-alcoolémie motos est en fait plutôt limitée, tout comme la consommation de stupéfiants).

Les chiffres montrent que les usagers de motos sont :

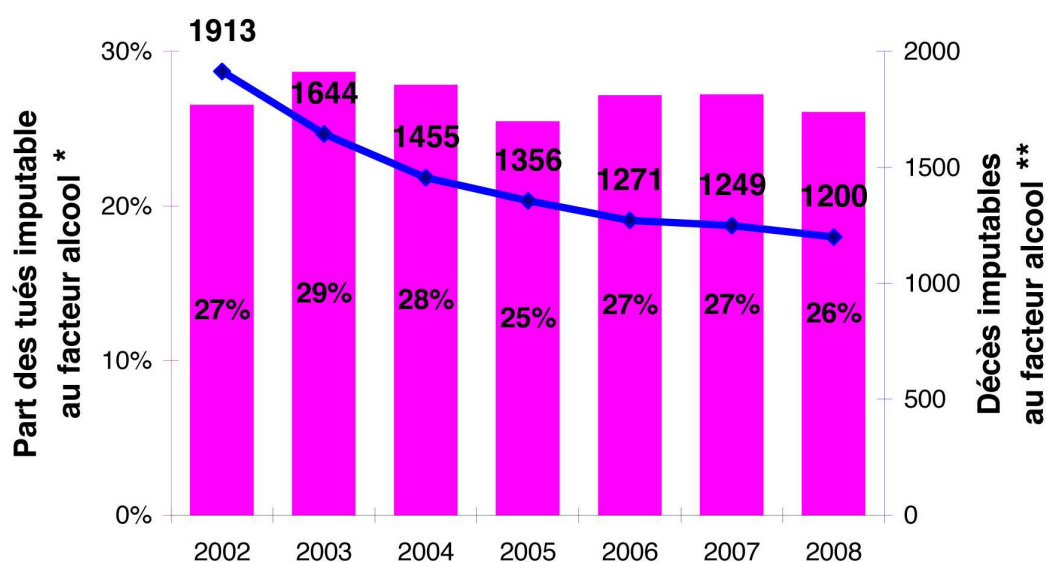
- d'abord des usagers singulièrement plus vulnérables que les autres : en cas d'accidents impliquant plusieurs véhicules, les usagers de deux-roues motorisés sont plus souvent victimes de tiers que fauteurs d'accidents eux-mêmes (alors que 44 % des conducteurs de voiture particulière impliqués dans des accidents corporels en sont présumés responsables, ce ratio tombe à 38 % pour les motocyclistes) ;
- mais moins respectueux des limitations de vitesse : 25 % à 30 % des conducteurs de motocyclettes dépassent de plus de 10 km/h les vitesses limites, contre « seulement » 10 à 15 % des autres conducteurs ;
- et bien plus gravement touchés que les autres victimes en cas d'accident (presque 5 fois moins de motocyclistes que d'automobilistes sont impliqués) ;

D'une manière générale, sur l'ensemble des accidents, il y a autant de blessés graves de part et d'autre.

Annexe 4 : Alcool, stupéfiants et accidentalité routière

En 2008, environ 26 % des vies auraient pu être sauvées si les conducteurs n'avaient pas dépassé la dose légale d'alcool avant de prendre le volant. Sur la question de l'alcool et de la conduite, les progrès sont toujours restés faibles : la part de la mortalité imputable à l'alcool (26 % en 2008) n'a en fait jamais fléchi depuis 2002.

Évolution du nombre de personnes tuées dans des accidents dus à l'alcool



* Proportion des décès qui auraient été évités si le taux légal d'alcool avait été unanimement respecté (calculée sur les seuls cas à taux connu)

** Nombre de décès qui auraient été évités si le taux légal d'alcool avait été unanimement respecté (extrapolé à l'ensemble des accidents)

Lorsqu'une alcoolémie illégale est en cause dans un accident mortel de la route, le conducteur fautif est dans 95 % des cas un homme. Son taux d'alcool est 9 fois sur 10 supérieur à 0,8 g/litre de sang, et, dans 1 cas sur 2, supérieur à 1,5 g/l.

En cas d'association alcool+cannabis, le risque d'avoir un accident mortel est multiplié par 14. Cette association est relevée dans plus d'un tiers des cas mortels avec facteur cannabis.

Par ailleurs, les accidents mortels causés par les stupéfiants, l'alcool, ou un mélange des deux, sont plus nombreux les nuits de week-end (22 h à 7 h) que durant n'importe quelle autre nuit de la semaine.

Les sanctions aujourd'hui encourues en cas de conduite avec un taux d'alcool illégal sont :

- le retrait de 6 points sur le permis pour une conduite avec une alcoolémie supérieure à 0,5g/litre ;
- des amendes allant de 135 à 9 000 euros selon le taux d'alcool et l'état de récidive ;
- la suspension ou l'annulation du permis pour 3 ans ;
- l'immobilisation ou la confiscation du véhicule ;
- 2 à 4 ans de prison selon qu'il s'agit d'un état de récidive ou d'une conduite en état de très forte alcoolisation.

Les sanctions encourues pour une conduite sous l'emprise de stupéfiants sont :

- un retrait de 6 points du permis de conduire ;
- 4 500 euros d'amende ;
- une suspension ou annulation de son permis pour une durée de 3 ans ;
- l'immobilisation ou la confiscation du véhicule ;
- 2 ans de prison.