

Comité Interministériel

de

Sécurité Routière

13 janvier 2004

SOMMAIRE

2003, une baisse historique du nombre de tués et des changements de comportements encourageants.

PARTIE I – Résultats des actions déjà engagées

La mobilisation des acteurs locaux dans 100 départements

☞ L'action locale renforcée par des propositions concrètes

Première étape du Contrôle Automatisé

☞ Une action majeure de sécurité routière

☞ Un bilan qualitatif encourageant

☞ Un dispositif amélioré régulièrement pour une meilleure information du citoyen

☞ La suite du déploiement du programme

Une politique pénale déterminée

☞ Circulaire relative à la confiscation des véhicules

☞ Coopération judiciaire concernant les conducteurs étrangers

PARTIE II – Des catégories d'usagers à mobiliser spécifiquement

Une ambition nationale : les jeunes et la sécurité routière

☞ La continuité éducative désormais assurée

☞ La sensibilisation des jeunes hors du système scolaire

☞ Le permis probatoire

☞ Vers un engagement des discothèques, bars d'ambiance et restaurants

☞ La prise en compte du risque moto

L'engagement de toutes les entreprises

☞ L'historique d'un engagement

☞ Les axes d'actions à développer

☞ Une mobilisation dans la durée

☞ L'engagement du transport routier de marchandises

PARTIE III – Des efforts nécessaires dans de nouveaux domaines d'actions

La sécurité routière, un enjeu de santé publique

☞ L'aptitude médicale à la conduite

☞ Un grand événement à Paris : le colloque de l'OMS

L'action sur les infrastructures routières

☞ Une amélioration de la connaissance de l'accidentologie locale

La spécificité de la sécurité routière outre mer

☞ Des situations variées

☞ Un cadre spécifique pour la lutte contre l'insécurité routière

2003, une baisse historique du nombre de tués et des changements de comportements encourageants.

Les résultats de décembre et le bilan exceptionnel de l'année 2003

Le bilan de décembre était très attendu dans la mesure où décembre 2002 avait inauguré les mois à très fortes baisses (supérieures à 25 %). Avec 466 tués et 8 757 blessés, le mois de décembre 2003 améliore encore les bons résultats de décembre 2002.

Le bilan provisoire pour l'ensemble de l'année 2003 s'élève à 86 992 accidents, 5 732 tués et 111 135 blessés, ce qui représente des baisses de 17,5 % pour les accidents, 20,9 % pour les tués et 19,4% pour les blessés.

De telles baisses n'ont jamais été atteintes depuis que les statistiques existent. En effet, les baisses annuelles du nombre des tués ont rarement dépassé les 6 % et, lorsqu'elles ont atteint 10 %, elles étaient précédées ou suivies d'une hausse sensible.

Les données actuelles, qui seront affinées en mai, nous permettent de mieux cerner la nature des améliorations :

- ✍* Il est frappant de constater que les progrès sont très homogènes, quels que soient les lieux, les types ou les catégories d'usagers, les seules exceptions constatées étant les autoroutes, les cyclomoteurs et, dans une moindre mesure, les motocyclettes. Cette tendance pourrait indiquer une amélioration globale des comportements, indépendamment de telles ou telles mesures spécifiques.
- ✍* Les progrès sur la vitesse sont constants, comme il fallait s'y attendre compte tenu de l'ampleur des mesures prises dans ce domaine tout au long de l'année. Ils se sont accentués au cours du mois de novembre 2003, date à laquelle les premiers radars automatiques ont été mis en place.
- ✍* On constate une amélioration en matière de port de la ceinture, très certainement liée aux mesures aggravant le retrait de points en cas de son non port.
- ✍* Des progrès sont plus limités en ce qui concerne l'alcool, qui restera un objectif prioritaire.

PARTIE I –

Résultats des actions déjà engagées

La mobilisation des acteurs locaux dans 100 départements

L'organisation d'"**assises départementales**" de la sécurité routière dans chaque département a été arrêtée lors du CISR du 9 juillet dernier.

Dans les 100 départements, les assises départementales se sont déroulées pendant la semaine de la sécurité routière du 15 au 22 octobre 2003 à quelques exceptions près. Elles ont été un des temps forts.

Leurs objectifs, mobilisation des acteurs locaux et écoute de leurs propositions, ont été largement atteints. Les Préfets et leurs services en ont été l'élément moteur avec l'appui des collectivités territoriales et des assureurs (FFSA et GEMA), de la Prévention Routière, et l'assistance des pôles d'animation sécurité routière.

- ✍ Elles ont rassemblé environ 20.000 personnes qui ont activement participé aux débats.
- ✍ Elles ont permis aux responsables de l'Etat, des collectivités territoriales et à tous les autres acteurs locaux de débattre des principaux enjeux du département dans la lutte contre l'insécurité routière. Les champs de compétence des responsables locaux (communication, formation, contrôle et sanctions), mais aussi les actions sur l'infrastructure ont fait l'objet de débats riches.
- ✍ Ces assises ont aussi été une formidable occasion de regrouper les acteurs locaux de proximité, d'élargir le partenariat local, de faciliter l'échange d'expériences et de valoriser les personnes et les lieux de ressource du département.
- ✍ Elles ont fait l'objet d'une bonne médiatisation dans la presse quotidienne, les radios et télévisions locales et plus de 2000 articles ont été recensés dans la presse écrite.
- ✍ Enfin, un grand nombre de départements réalisent des actes de ces assises et les diffusent très largement. Une dynamique se crée autour du suivi des propositions formulées.

Ces débats départementaux ont permis de conforter les questions récurrentes qui se posent collectivement autour de **lalcool**, mais aussi des mesures préconisées contre **la vitesse**, la réflexion sur les **équipements de sécurité** et le **rôle de l'infrastructure**.

Par ailleurs, dans tous les départements, la nécessité d'un renforcement de la formation des jeunes, qu'ils soient scolarisés, en apprentissage ou en insertion, est apparu comme une réelle nécessité. Enfin quatre autres sujets de préoccupations sont ressortis de ces débats: les seniors, les motards, les entreprises, les victimes.

Un action locale renforcée par des propositions concrètes

Les participants ont souligné la nécessité de mieux prendre en compte la sécurité routière au niveau local, de professionnaliser et structurer davantage l'organisation locale et d'adopter une démarche partenariale.

Cinq grands axes structurent ces propositions :

1. Une coordination plus forte entre l'Etat et les collectivités.
2. La désignation d'un élu "réfèrent" en sécurité routière « madame – monsieur sécurité routière » dans toutes les collectivités territoriales .
3. La création de maison de la sécurité routière, en partenariat avec les collectivités territoriales et les acteurs locaux.
4. La mobilisation des bénévoles à travers un grand programme national lancé au premier semestre 2004.
5. La professionnalisation des enquêtes REAGIR pour l'amélioration des connaissances sur les enjeux des départements.

Première étape du Contrôle Automatisé

Conformément aux engagements pris lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 18 décembre 2002, le dispositif du contrôle automatisé a commencé son déploiement.

10 appareils ont été installés à l'occasion du week-end de la Toussaint 2003.

A la fin de l'année 2003, 66 appareils fixes ont été installés ainsi que 30 dispositifs mobiles mis à la disposition de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale.

Le programme se poursuivra avec l'installation, à compter du début de l'année 2004, d'une tranche supplémentaire de 900 appareils, jusqu'à la fin de l'année 2005.

Une action majeure de sécurité routière

La première étape a permis l'automatisation de l'ensemble du dispositif depuis l'infraction constatée par des appareils homologués jusqu'à l'envoi automatique de l'avis de contravention.

La deuxième étape permettra d'assurer une reconnaissance automatique des camions ainsi que le traitement des véhicules étrangers et leur sanction.

Enfin l'efficacité et l'automatisation du système permettra d'assurer un meilleur redéploiement des forces de l'ordre, soit à certains moments de la journée soit sur d'autres causes d'insécurité que la vitesse.

Un bilan qualitatif encourageant (arrêté au 31 décembre 2003)

- ✍* Le nombre total d'infractions constatées avec des appareils automatiques, s'établit à 182 845.
- ✍* Parmi les types de véhicules en infraction, on observe que 6 à 7% d'entre eux sont des véhicules loués et que un peu plus de 6% sont des véhicules de sociétés.
- ✍* S'agissant des véhicules étrangers, on constate 19,35% du nombre d'infractions.
- ✍* La moyenne arithmétique cumulée et par jour se situe à 96 infractions constatées.
- ✍* Le nombre de contestations valides enregistrées, c'est-à-dire accompagnées du paiement d'une consignation s'élève à 1 101. Par ailleurs 350 personnes ont demandé à consulter leur photographie d'infraction.
- ✍* 90% des infractions relèvent d'un excès de vitesse compris entre 0 et 20 km/h passible seulement du retrait de 1 point.
- ✍* Les infractions supérieures à 50 km/h sont devenues peu importantes : 0,3% de l'ensemble. Depuis la mise en place du dispositif elles ont tendance à se réduire de manière très nette, voire à disparaître sur certains axes.
- ✍* Le nombre de dépassements de vitesse constatés depuis la mise en place des dispositifs a baissé de manière très significative et les vitesses moyennes pratiquées sur ces axes également, ce qui montre que l'immédiateté et la certitude de la sanction ont tendance à modifier le comportement des usagers de la route. C'est d'ailleurs ce qui avait été constaté dans tous les pays étrangers lors de la mise en place de ces dispositifs, et l'on atteint là l'un des objectifs de ce programme qui est essentiellement destiné à modifier le comportement des conducteurs.
- ✍* Enfin, pour la première fois, s'agissant des amendes de police des sites de télépaiement, par internet ou par téléphone, ont été mis en place. Sur les premières semaines, près de 25% des personnes utilisent cette télétransmission qui à l'évidence, répondait à un besoin.

Un dispositif amélioré régulièrement pour une meilleure information des citoyens

Des efforts ont été réalisés très rapidement afin d'améliorer le fonctionnement du système et d'humaniser le rapport avec l'utilisateur.

- ~~///~~ Un central téléphonique a été mis en place dès le 22 décembre 2003 et il traite désormais une moyenne de 700 appels par jour.
- ~~///~~ Le formulaire, lui-même, a été simplifié et rendu plus pédagogique dans sa présentation.
- ~~///~~ Les délais de paiement seront prochainement rallongés, afin de permettre au contrevenant de demander sa photo sans que cela n'entraîne pour lui un dépassement des délais, préjudiciable au paiement de l'amende minorée.
- ~~///~~ Enfin, un espace Internet répond aux questions principales que se posent les contrevenants, a été également mis en place sur le site de la Sécurité Routière.

La suite du déploiement du programme

Durant l'année 2004, le programme automatisé poursuivra son déploiement :

- ~~///~~ 450 radars supplémentaires dédiés au contrôle de la vitesse seront installés.
- ~~///~~ Le contrôle des inter-distances deviendra possible, notamment dans les tunnels les plus dangereux dès la fin du premier semestre 2004.
- ~~///~~ A moyen terme, des premières expérimentations concernant les feux tricolores commenceront dans 5 villes.

Une politique pénale déterminée

Circulaire relative à la confiscation des véhicules

La loi du 12 juin 2003 a étendu les possibilités de prononcer la peine de confiscation du véhicule aux infractions les plus graves ; elle est désormais applicable aux homicides et blessures involontaires, à la conduite sans permis ou au grand excès de vitesse en récidive.

✍ L'instruction signée par le directeur des affaires criminelles et des grâces et du directeur général des impôts a pour but de faciliter la coordination entre les services judiciaires et ceux des domaines dans la mise en œuvre rapide de cette mesure, notamment dans les cas où le véhicule n'a pas été saisi préalablement à la confiscation.

Coopération judiciaire pénale, paiement des amendes appliquées aux conducteurs étrangers (U.E)

L'accroissement des moyens de contrôle des infractions, notamment dans le cadre du contrôle automatique en cours de déploiement, entraîne un plus grand nombre de verbalisations de conducteurs étrangers pour lesquels il est indispensable de disposer de moyens d'identification et de poursuites dans leur Etat d'origine. Un récent projet de décision-cadre concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle des sanctions pécuniaires englobe le champ des infractions routières et doit ainsi favoriser le recouvrement des amendes à l'intérieur de l'Union Européenne.

✍ Le gouvernement mettra tout en œuvre pour une adoption définitive de ce texte dans les meilleurs délais.

Harmonisation des politiques pénales

Une circulaire d'harmonisation des politiques pénales est par ailleurs en cours d'élaboration à la Chancellerie et devrait aboutir à un respect plus grand de l'égalité de traitement des justiciables devant la loi sur l'ensemble du territoire

PARTIE II –

Des catégories d’usagers à mobiliser spécifiquement

Une ambition nationale: les jeunes et la sécurité routière

La sur-représentation des jeunes (15-24 ans) dans les accidents (26% de tués alors qu'ils ne représentent que 13% de la population) est inacceptable. Le président de la République a particulièrement insisté sur ce point lors du Conseil Restreint du 14 octobre 2003. Or, en 2003 si le nombre de tués âgés de 15 à 24 ans baisse de 23,7% donc dans des proportions proches de celles des autres catégories de la population, la sur-représentation persiste.

Pour que les jeunes ne soient plus les principales victimes de la route, les efforts collectifs concernant la sécurité routière devront porter cette année en particulier sur les adolescents et les jeunes adultes.

Cette action de grande ampleur nécessite la mobilisation de tous afin que les jeunes quels que soit leurs milieux et leurs activités soient sensibilisés.

Ainsi un des principaux objectifs sera d'éduquer tous les enfants dès leur plus jeune âge à des comportements responsables et respectueux des autres et de soi-même, mais aussi de rechercher tous les actions possibles pour toucher les jeunes là où ils se trouvent.

Le Ministère de la Jeunesse, de l'Education nationale et de la Recherche en ce qui le concerne fait porter l'essentiel de ses efforts sur l'éducation à la sécurité routière pendant la scolarité obligatoire. Cette première étape de l'éducation à la sécurité routière dans le cadre scolaire doit être complétée par des actions vers les jeunes qui sont sortis du système scolaire.

La continuité éducative désormais assurée

Cet enseignement obligatoire est dispensé à l'école primaire et au collège par les enseignants dans une approche pluridisciplinaire. Ainsi les outils pédagogiques mis à la disposition des professeurs seront modernisés par le ministère de la Jeunesse, de l'Education nationale et de la Recherche en relation avec des partenaires.

L'école maternelle.

Toutes les écoles maternelles de France vont être destinataires d'un CD Rom « Anastase. Apprendre la rue », cofinancé par la Mutuelle Assurance Elèves (M.A.E.), la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et les ministères de la jeunesse, de l'Education nationale et de la Recherche. Ce logiciel destiné aux enfants de 3 à 7 ans connaît déjà un grand succès dans les classes où il a été utilisé.

L'école primaire.

Pour l'école élémentaire, une éducation continue tout au long des cycles aboutira à la délivrance de l'Attestation de Première Education à la Route (A.P.E.R.) en fin de CM2.

Le collège.

Au collège, la poursuite de cet enseignement est validée à deux niveaux, en fin de cinquième et en fin de troisième, par la réussite aux Attestations Scolaires de Sécurité Routière. L'ASSR de premier niveau complétée par 3 heures de conduite permet d'obtenir le Brevet de Sécurité Routière.

Le 1er janvier 2004 marquera une étape décisive puisque, pour ceux qui auront 16 ans à partir de cette date, le Brevet de Sécurité Routière sera obligatoire pour conduire des cyclomoteurs et des quadricycles légers à moteurs (les voiturettes).

Il faut noter que l'ASSR de 2ème niveau sera exigée pour s'inscrire aux épreuves théoriques du permis de conduire. Les épreuves de l'ASSR se dérouleront dans tous les collèges de France pour le premier niveau pendant la semaine du 15 au 20 mars 2004, de préférence le mardi 16 mars, et pour le deuxième niveau pendant la semaine du 22 au 27 mars 2004, de préférence le mardi 23 mars.

Par ailleurs, l'apprentissage anticipé de la conduite est encouragé et certaines collectivités apportent déjà un soutien financier.

Le lycée

Les lycéens prolongeront cette éducation à la sécurité routière dans le cadre de l'éducation civique, juridique et sociale (ECJS), des travaux personnels encadrés (TPE) ou des projets pluridisciplinaires à caractère professionnel (PPCP). Des documents pédagogiques ont été élaborés en partenariat avec la Prévention routière.

Cette éducation n'est pas seulement théorique mais s'appuie sur l'expérience quotidienne des jeunes aux abords de l'établissement, dans les transports scolaires et pendant les activités extra-scolaires.

Ainsi, chaque établissement est invité à partir de cette année scolaire, à établir un diagnostic des risques routiers dans l'environnement quotidien des jeunes.

Les étudiants

Déjà en 2003 plusieurs actions visant les étudiants ont été lancées avec succès.

-  A travers l'opération « Envie d'agir » et en relation avec la Prévention routière, le ministère de la Jeunesse, de l'Education nationale et de la Recherche a soutenu les associations étudiantes, la FAGE et Anima-Fac avec qui des conventions d'objectifs pluriannuels ont été passées comportant un volet spécifique sécurité routière.
-  Un soutien actif a été apporté à des associations spécialisées dans la sécurité routière comme « Voiture & Co », « la Route des Jeunes » et d'autres qui assurent la promotion d'opérations sur le conducteur désigné.
-  Enfin, pour la première fois, la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et la Conférence des Présidents d'Universités (CPU) ont lancé en octobre 2003, durant la semaine de la sécurité routière, une campagne en direction des universités. L'objectif est de mobiliser les étudiants dans la lutte contre l'insécurité routière en multipliant les actions de sensibilisation. Cette campagne, co-financée par la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière, porte sur les thèmes de l'alcool, de la vitesse et des drogues au volant ; elle est lancée dans toutes les universités. A cette date, la presque totalité des universités ont déjà programmé des opérations.

La sensibilisation des jeunes hors du système scolaire

Il est relativement aisé de toucher le public scolaire et étudiant, mais il est plus difficile d'atteindre les jeunes non scolarisés, qu'ils soient en situation d'apprentissage ou qu'ils exercent déjà une activité professionnelle ; or ces jeunes, sortis du système scolaire, sont particulièrement touchés par les accidents de la route.

Il est donc nécessaire de trouver de nouvelles pistes d'actions en direction de ce public et pour cela, un travail interministériel préalable s'impose.

Une mission de diagnostic et de proposition sur la protection des jeunes sera confiée à cet effet à la Direction de la Jeunesse et de la Vie associative, en lien avec d'autres départements ministériels. Les conclusions de cette mission aboutiront à des décisions d'actions concrètes.

Le permis probatoire

S'intégrant dans le processus de la continuité éducative, le permis probatoire accompagne et complète le processus de pédagogie active vers les jeunes dès le plus jeune âge.

Le permis probatoire sera mis en place à compter du 1er mars 2004.

Il incitera les jeunes à une conduite prudente et respectueuse des règles, compte tenu de leur manque d'expérience. Pour les jeunes qui ont choisi l'apprentissage anticipé de la conduite, le délai de probation sera réduit de 3 à 2 ans (loi du 12 juin 2003).

Vers un engagement des discothèques, bars d'ambiance et restaurants

Il faut rappeler que l'alcool est le premier facteur responsable du drame de la surmortalité chez les jeunes parce qu'il reste fortement lié à leur mode de vie et notamment aux sorties de fin de semaine.

Plusieurs associations de jeunes, nationales ou locales, travaillent, généralement à titre bénévole, aux côtés de discothèques qui s'engagent de façon volontaire dans des actions sur le thème des

retours de soirée. L'affirmation de la sécurité routière comme politique prioritaire du Gouvernement, les mesures législatives et réglementaires récemment mises en place et l'évolution actuelle des décisions de justice à l'encontre de certains débitants de boissons constituent des événements favorables pour permettre à l'ensemble de la profession des discothèques, boîtes de nuit, bars d'ambiance et restaurants de s'engager à respecter un code de bonnes pratiques.

Des dispositions opérationnelles

Une table ronde sera organisée au cours du premier trimestre 2004 réunissant, les organismes représentatifs de la profession des restaurants, débits de boissons, discothèques, boîtes de nuit, les représentants des alcooliers ; les associations oeuvrant dans ce domaine et tous les acteurs ayant conduit des actions exemplaires.

L'objectif de cette table ronde sera d'aboutir à des propositions d'actions collectives entre tous ces acteurs : généralisation des actions de prévention dans l'ensemble des établissements, prise en charge directe par le responsable de l'établissement de l'organisation de ces actions et des équipements nécessaires pour la conduite de celles-ci, mise à disposition de la clientèle d'éthylotests ou éthylomètres électroniques, etc.

La prise en compte du risque moto

La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de moins de 25 ans. Parmi eux, beaucoup perdent la vie en conduisant une motocyclette. Ils représentent 33 % des tués de la catégorie des usagers de « deux roues à moteur » en 2002.

Par ailleurs, ces jeunes de moins de 25 ans représentent 1/3 des adhérents des 175 000 associations sportives existantes. Des efforts accrus, tendant notamment à un meilleur respect des règles, devront être accomplis en 2004. Une large concertation sera engagée avec l'ensemble des acteurs concernés (associations, assureurs, constructeurs, presse spécialisée...). Les actions suivantes proposées par le ministère des sports contribueront à la réalisation de cet objectif.

La mobilisation du monde du sport

La participation des associations sportives

Outre la mise en place d'actions sur la sécurité routière par les associations sportives et la participation des fédérations sportives pour intervenir au sein des établissements scolaires, une « journée nationale portes ouvertes » sera organisée, en 2004, au sein des circuits de vitesse et des circuits d'apprentissage (auto et moto), en collaboration avec les exploitants de ces circuits et les fédérations sportives concernées, c'est à dire la fédération française du sport automobile et la fédération française de motocyclisme. Les autres associations de motards (en particulier, la fédération française des motards en colère) seront associées à cet événement.

Une sensibilisation du très jeune public

Par ailleurs, des actions éducatives envers le jeune public (mini-moto, karting,...) et des actions de « conduite rapide » seront mises en place. L'objectif de ces actions est de faire prendre conscience des risques de la vitesse et de l'impossibilité d'avoir une telle conduite en dehors de circuits sécurisés à ces jeunes.

Le financement de ces actions se fera par l'intermédiaire des conventions d'objectifs signées avec les fédérations. Les actions des associations seront, quant à elles, financées par le biais du fonds national de développement du sport (FNDS) dans le cadre de l'année européenne de l'éducation par le sport ou bien de la lutte contre les incivilités et la violence dans le sport.

L'engagement des entreprises

Le risque routier lié au travail est un risque majeur pour les salariés et leurs entreprises. En 2002, il y a eu 24 384 accidents routiers du travail, c'est-à-dire par le fait ou à l'occasion d'une activité professionnelle. 60 % des accidents mortels du travail (y compris les accidents de trajet) sont des accidents routiers.

Face à une telle situation, le Ministère des affaires sociales du travail et de la solidarité, la CNAM en lien avec la sécurité routière, ont décidé de mobiliser l'ensemble des acteurs de la prévention des accidents du travail.

L'historique d'un engagement

En décembre 1999, la branche accident du travail de la CNAMTS et la Sécurité Routière ont signé une charte nationale, définissant les modalités du partenariat et dans ce cadre, un comité de pilotage pour la prévention du risque routier encouru par les salariés a été institué.

Les actions de ce comité ont permis une première prise de conscience et le développement d'initiatives multiples :

- ✍* De nombreuses entreprises ont mis en place des plans de prévention du risque routier. Ces démarches ont été parfois matérialisées par des chartes tripartites : entreprise, Sécurité Routière, sécurité sociale.
- ✍* Certaines organisations professionnelles ont lancé des démarches de pédagogie auprès de leurs adhérents.
- ✍* 7 régions pilotes ont travaillé sur des actions de prévention, particulièrement en direction des PME.

Les axes d'actions à développer

L'entreprise est le premier acteur de la réduction du risque pour ses salariés. Désormais l'objectif est bien de mobiliser le plus grand nombre d'entreprises et en particulier les PME autour des pionniers.

Grâce aux premières actions déjà développées, un code de bonne pratique prévoyant 5 lignes directrices a été élaboré.

- 1. L'évaluation du risque routier dans un cadre général**
- 2. Une meilleure organisation des déplacements**
- 3. L'équipement des véhicules légers en dispositif de sécurité**
- 4. La formation continue des grands rouleurs**
- 5. L'implication des Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail**

Une mobilisation dans la durée

Le ministre des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité a saisi les partenaires sociaux de ce sujet dans deux directions : d'une part la mobilisation de la branche accident du travail de la CNAMTS qui mobilisera tous ses outils de formation et d'information au niveau national et régional et d'autre part le développement de la négociation de branche sur ce thème.

Les partenaires sociaux ont engagé des négociations de branche sur ce sujet. Le patronat a exprimé une opinion favorable à une prise en compte de la sécurité routière dans ce cadre et les négociations permettront de renforcer les actions en direction des PME inégalement sensibilisés à ce risque aujourd'hui.

L'engagement du transport routier de marchandises

Les 40 000 entreprises de transport routier de marchandises et leurs 500 000 véhicules sont directement concernés, aux côtés de l'Etat, par la diminution du nombre d'accidents et de la mortalité sur les routes. Si le nombre des accidents impliquant des poids lourds a fortement diminué au cours des dernières années (taux de fréquence diminué par 5 en 20 ans) il ne faut pas oublier que la gravité de ces accidents reste très importante: une étude publiée en mars 2003 par l'observatoire interministériel de la sécurité routière montre que ce taux est 2,5 fois supérieur à celui observé pour l'ensemble des accidents.

Une profession particulièrement touchée

Par rapport aux accidents du travail, le transport routier de marchandises reste en France l'un des secteurs les plus touchés. Il faut noter cependant que la majorité de ces accidents de travail ne se produisent pas sur la route pendant la conduite mais lorsque le véhicule est à l'arrêt lors des opérations de chargement et de déchargement..

La profession, consciente que le partage des infrastructures routières avec d'autres usagers lui confère des responsabilités spécifiques et importantes, a donc décidé de poursuivre ses efforts pour renforcer les actions déjà entreprises en matière de sécurité routière.

Une charte volontariste signée par l'ensemble de la profession

La charte signée par les trois fédérations professionnelles, FNTR, TLF et UNOSTRA avec les pouvoirs publics, s'inscrit dans le prolongement des chartes déjà signées avec les fédérations FNTR et TLF en 2000 et 2001 et de la Convention nationale d'objectifs (CNO) fixant un programme d'actions de prévention spécifiques aux transports routiers de marchandises signée également en 2001 entre la CNAMTS et ces trois fédérations.

Ses objectifs sont ambitieux :

- ✍* **poursuivre les nombreuses actions** en matière de sécurité routière
- ✍* **mener une réflexion interne en prônant le taux d'alcoolémie zéro** pour les conducteurs
- ✍* **agir auprès de leurs adhérents** afin de faire proscrire l'usage du téléphone portable.
- ✍* Mettre en place des outils de réflexion en matière **d'organisation du travail**
- ✍* Sensibiliser au risque routier en développant la **formation des conducteurs** :

PARTIE III –

Des efforts nécessaires dans de nouveaux domaines d'actions

La sécurité routière, un enjeu de santé publique

L'année 2004 verra la finalisation du dispositif de contrôle de l'aptitude médicale des conducteurs. Et, au niveau international, se tiendra à Paris sur ce thème la journée mondiale de la santé.

L'aptitude médicale à la conduite.

Pour donner suite aux décisions des comités interministériel de sécurité routière des 18 décembre 2002, et 9 juillet 2003, concernant l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite des conducteurs, deux groupes ont travaillé en concertation :

- ✍ Un groupe de travail « **santé** », a amené une nouvelle définition des contre-indications médicales à la conduite automobile et fixé la liste des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire.
- ✍ Un groupe de travail « **aspects administratifs** » a proposé une nouvelle organisation du contrôle médical des conducteurs, consistant à accompagner le conducteur selon ses aptitudes à conduire et non à l'exclure de la conduite.

Le Professeur Henry Hamard de l'Académie de Médecine a été chargé par le ministère de la Santé d'approfondir les propositions du groupe "santé", de les faire valider par les experts et de rédiger un guide simple à l'usage des médecins, précisant les éléments d'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite.

L'ensemble des réflexions et travaux qui sont en cours s'appuient sur la responsabilisation du conducteur et l'existence d'un réseau de médecins généralistes et spécialistes, libéraux et hospitaliers, offrant une organisation de cette évaluation facilement accessible aux conducteurs . Enfin, le système d'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite sera construit dans le refus d'une stigmatisation de toute classe d'âge, en veillant à mettre en place un dispositif proportionné et adapté aux différentes affections médicales susceptibles d'altérer la conduite.

Une décision sur le dispositif retenu interviendra à la fin du premier semestre 2004.

L'Organisation Mondiale de la Santé choisi le thème de la sécurité routière

Pour sa journée annuelle 2004 l'organisation mondiale de la santé a retenu le thème de la sécurité routière.

L'approche de la sécurité routière dans sa dimension de santé publique sera au cœur des débats de la journée mondiale de la santé, qui donnera lieu **à Paris, le 7 avril 2004**, à une manifestation d'une particulière ampleur.

A cette occasion le rapport mondial sur la prévention des accidents sera présenté, ainsi que divers témoignages de personnalités, de victimes et de jeunes des cinq continents.

Cette grande manifestation sera organisée autour de deux temps forts dont un colloque qui réunira autour du Président de la République, et d'un invité d'honneur, le Directeur Général de l'OMS, le Président de la Banque mondiale.

Un évènement médiatique pouvant être repris par les médias internationaux ponctuera cette journée.

Les infrastructures routières dans les départements

La plus grande part de l'action en matière de sécurité routière est locale : contrôle sanction, infrastructure, formation, action avec les associations etc. Pour progresser, il est donc important que les départements aient une bonne connaissance de leur accidentologie et qu'ils puissent se situer par rapport aux autres notamment pour ce qui concerne la dangerosité des réseaux.

C'est à cet effet que depuis quatre ans, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière publie un palmarès des départements.

Ce palmarès établit un classement d'après les performances sur chacun des réseaux (autoroutes, routes nationales et routes départementales). Il affiche également un indice global appelé l'indicateur d'accidentologie locale (IAL).

Les premiers indices ont été publiés en 2001 sur la période 1995-1999. Les derniers indices qui prennent en compte l'année 2002 (période 98-02), viennent d'être calculés et sont présentés en annexe. Cette appréciation d'ensemble qui porte donc sur les cinq dernières années 98-02 est complétée par une indication sur les derniers résultats 2003 de janvier à septembre pour vérifier si la tendance se poursuit ou s'inverse.

Une amélioration de la connaissance de l'accidentologie locale

A l'occasion de la quatrième publication de ce palmarès, une comparaison de ce bilan peut être faite avec les résultats de 95-99. Il est ainsi possible de voir quels sont les départements qui, au cours de ces huit années ont réellement progressé et ceux qui, au contraire, comparativement aux autres, ont moins progressé ou même régressé.

L'étape suivante devrait permettre de réaliser une cartographie fine des infrastructures les plus dangereuses dans les départements. Cette amélioration de la connaissance de l'accidentologie locale aidera les responsables locaux dans leur politique de modernisation du réseau.

Ce sera également une réponse à la demande régulière des usagers et associations concernant la carte des routes ou sections de routes les plus dangereuses.

Le travail préparatoire tout à fait nécessaire à l'établissement de ces cartes est bien engagé sur le réseau des autoroutes et des routes nationales.

La publication de ces cartes devrait se faire prioritairement sur Internet et complètera ainsi la base de données locales mise en ligne par l'Observatoire sur le site de la Sécurité Routière.

La spécificité de la sécurité routière dans les départements d'outre mer

Depuis plus d'un an, la mobilisation du gouvernement et de l'ensemble des acteurs de terrain contre l'insécurité routière a permis d'infléchir le comportement des usagers.

En 2002, dans les départements d'outre mer si d'une manière générale on a observé une sensible amélioration de la sécurité sur les routes, cette amélioration est moins forte qu'en métropole. On constate que les baisses d'accidents sont moins fortes que sur le territoire national. Au surplus le taux de gravité des accidents (73,51%) est très supérieur à ce qu'il est sur le territoire national (56;46%).

Des situations variées

Il faudra poursuivre et amplifier les efforts pour continuer à sauver des vies dans ces départements où les situations sont variées et où les représentants de l'Etat mènent une action adaptée et volontariste .

Une semaine de la sécurité routière originale dans le cadre national

Cette action nationale a été déclinée dans la plupart des collectivités d'outre-mer, touchant plusieurs centaines de milliers de personnes. Comme en métropole, une nouvelle campagne de sensibilisation à l'alcool au volant a été lancée en ouverture, mobilisant l'ensemble des acteurs de la lutte contre la violence routière

Les premières assises départementales de la sécurité routière ont constitué un moment phare. Les 4 départements d'outre mer, y ont participé, ainsi que les collectivités de Mayotte et de la Polynésie Française.

Par ailleurs, des actions spécifiques ont été développées durant la semaine de la sécurité routière :

- ~~✍~~ la Guadeloupe a retenu les thèmes des piétons et des jeunes conducteurs de deux roues;
- ~~✍~~ la Martinique a adapté à la culture locale des actions de prévention proposées par la métropole;
- ~~✍~~ la Guyane a organisé une importante campagne de contrôles routiers par hélicoptère.
- ~~✍~~ La Réunion s'est tournée vers les chefs d'entreprises et les jeunes.
- ~~✍~~ En Polynésie, une opération « défi SR » a été organisée sur les thèmes vitesse, alcool et ceinture de sécurité.

Un cadre spécifique pour la lutte contre la violence routière

Il faut rappeler que d'une collectivité à l'autre, les règles ne sont pas les mêmes. Ainsi, si le code de la route ne s'applique pas en Polynésie Française, en Nouvelle Calédonie et à Wallis et Futuna où la réglementation routière est de compétence locale, il s'applique à l'identique dans les départements d'outre mer, avec des adaptations à Mayotte et à Saint-pierre et Miquelon.

Dans ce contexte, le Délégué Interministériel à la Sécurité routière se rendra en Guyane, en Martinique et en Guadeloupe en Avril 2004 pour rencontrer les différents acteurs locaux et examiner avec eux les conditions à mettre en œuvre pour améliorer sensiblement la situation dans ces départements. Ce déplacement sera l'occasion d'encourager l'ensemble des initiatives locales et d'adapter au mieux la sécurité routière aux spécificités des départements d'outre mer et la communication à mener avec les réseaux RFO.