

Actions des pouvoirs publics

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes d'un accident : l'usager de la route et le conducteur en particulier - la route et son environnement - le véhicule - ainsi que sur leurs interactions.

*Toutes ces actions sont rendues plus efficaces grâce au développement d'une meilleure **connaissance** de l'accidentologie et par une **politique locale forte** visant à associer tous les services de l'Etat et les collectivités territoriales ainsi que de nombreuses associations œuvrant bien au-delà de la sécurité routière au sens strict.*

Ce chapitre présente les actions menées au titre de l'année 2008 par la Sécurité routière.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008 a marqué le début de l'année. Son objectif était de prendre les décisions visant à répondre à l'objectif du Président de la République de passer sous la barre des 3 000 personnes tuées sur les routes d'ici à 2012. Les décisions arrêtées agissent sur tous les leviers : le comportement du conducteur et de son entourage (éducation routière, prévention, contrôle et sanction), le véhicule, l'infrastructure. Elles sont destinées à faire reculer les principaux facteurs de risque routier : alcool, vitesse, ceinture de sécurité, téléphone portable.

L'année 2008 a également été marquée par la présidence française de l'Union européenne au second semestre, avec la 2^{ème} journée européenne de la sécurité routière et la signature d'un accord bilatéral passé avec la Belgique sur les sanctions routières transfrontières.

Par ailleurs, l'année 2008 a été l'année de la concertation pour la préparation de la réforme du permis de conduire qui a fait l'objet d'un CISR spécifique en tout début d'année 2009.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

la présidence française de l'Union européenne

Dans ce cadre, la 2^{ème} journée européenne de la sécurité routière, organisée par la Commission européenne en collaboration avec la DSCR, s'est tenue à Paris le 13 octobre 2008 sur le thème «La sécurité routière dans nos villes».

Cette journée a permis de présenter les avancées dans la prise en considération des usagers vulnérables sous la dénomination «Démarche code de la rue». Elles se sont traduites par des modifications importantes du Code de la route.

Cette journée européenne a également été marquée par la signature d'un accord bilatéral avec la Belgique sur les sanctions routières transfrontières.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Le Comité interministériel de la sécurité routière s'est réuni le 13 février 2008. Ce CISR marque la poursuite de l'engagement déterminé du gouvernement dans la lutte contre l'insécurité routière par le renforcement des contrôles et des sanctions, des actions spécifiques de lutte contre l'alcool et les stupéfiants au volant, l'amélioration de la sécurité des infrastructures mais aussi par une meilleure formation des jeunes conducteurs.

Pour atteindre ces objectifs, des mesures fortes ont été décidées lors du CISR. Elles portent notamment sur :

- le renforcement des dispositifs de contrôle et des sanctions des délits routiers ;
- le renforcement de la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants ;
- l'amélioration de la formation des futurs conducteurs en réformant le permis de conduire ;
- l'amélioration de la sécurité des usagers de la route particulièrement vulnérables ;
- la réduction de la mortalité des jeunes de 15 à 24 ans ;
- l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières ;
- l'aide au financement du permis de conduire ;
- la promotion de la sécurité routière dans le cadre professionnel ;
- le renforcement de la sécurité des transports en commun de personnes ;
- le renforcement de la sécurité des transports routiers de marchandises ;
- l'amélioration de la sécurité des véhicules légers.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le conseil s'est réuni le 9 avril 2008 pour la dernière réunion de son second mandat. Cette réunion a été l'objet de présenter d'une part le rapport d'activité du CNSR pour la période 2005/2008 et d'ébaucher d'autre part les perspectives de progrès pour les cinq années à venir.

CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Animation des Observatoires départementaux de sécurité routière

L'année 2008 a été consacrée à l'organisation de réunions inter-régionales au premier semestre avec pour objectif principal le lancement du «portail accident». Ce portail dans sa version 2 va permettre aux observatoires départementaux de collaborer avec l'Observatoire national et avec les gestionnaires de réseaux départementaux ou communaux pour améliorer la qualité de la base de données «accidents».

En novembre et décembre, s'est déroulée la formation des observatoires départementaux de sécurité routière pour son déploiement en 2009.

La version 3 qui suivra permettra une consultation par le grand public de ces données.

L'accidentologie

Comme chaque année, l'Observatoire a publié à la Documentation française les documents suivants :

- Les grands thèmes de la sécurité routière en France / 2008, ONISR, janvier 2008.
- Les grandes données de l'accidentologie, ONISR, novembre 2008.
- La sécurité routière en France - Bilan de l'année 2007, ONISR, décembre 2008.

L'année 2008 a été marquée par la parution de l'ouvrage *Gisements de sécurité pour les deux roues motorisés* qui résulte de travaux coordonnés par le préfet Régis Guyot.

Les conducteurs de deux-roues motorisés représentent aujourd'hui près d'une personne décédée sur quatre dans les accidents de la circulation routière (contre une sur dix il y a dix ans) et le nombre de blessés graves, cyclomotoristes ou motards, est désormais supérieur à celui des automobilistes.

Ce constat préoccupant a conduit les pouvoirs publics à s'interroger sur les causes de cette situation et les moyens d'y remédier. Il a donc été demandé au préfet Régis Guyot, dans la continuité de son premier rapport sur les gisements de sécurité en général, de réunir un groupe de travail afin de proposer, cette fois-ci, des «gisements» de vies à épargner orientés vers les deux-roues motorisés.

Au terme de son investigation, le groupe de travail a mis l'accent sur les «gisements» suivants : développement d'un contrôle-sanction automatisé, également dissuasif pour le conducteur d'un deux-roues motorisé et pour l'automobiliste, amélioration de la détectabilité, réduction de la sur-vulnérabilité, interventions sur les infrastructures routières, traitement des obstacles fixes hors agglomération, action auprès des conducteurs novices.

LA COMMUNICATION

Les campagnes d'information et de sensibilisation grand public

En 2008, quatre thèmes prioritaires ont fait l'objet d'une campagne de communication d'envergure à destination du grand public :

- la poursuite de la campagne «**juste un peu**» (engagée en octobre 2007), visant à dénoncer les petites libertés que l'on s'autorise communément à l'égard du respect des règles (du 4 au 24 février) ;
- l'appel à un «**nouvel engagement**» pour la sécurité routière (du 7 au 27 mai) dans le but de conforter et d'amplifier le changement de comportement des Français, en suscitant l'indignation face à la réalité de l'accidentalité et en appelant à la responsabilité collective et individuelle. Cette inflexion a été également traduite par l'adoption d'une nouvelle signature «Sécurité routière. Tous responsables.» qui marque un degré d'engagement collectif supplémentaire ;
- les campagnes de prévention destinées à lutter contre l'alcool au volant : l'une en direction des jeunes, incités à ne pas boire d'alcool du tout avant de conduire («**Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas**», du 1er juillet au 31 août, puis du 22 au 31 décembre), l'autre s'adressant au grand public, incitant les conducteurs à tester leur alcoolémie avec un éthylotest avant de prendre la route («**Soufflez, vous saurez**», du 7 juillet au 24 août, puis du 22 au 31 décembre) ;
- la campagne «**téléphone au volant**» (du 30 novembre au 21 décembre) avait pour objectif d'alerter les Français sur les dangers de l'usage du téléphone en situation de conduite.

D'autres sujets ont fait l'objet d'actions de communication :

- le respect des règles aux abords des **chantiers routiers** et du travail des agents d'exploitation de la route ;
- l'information des automobilistes sur l'obligation de détenir dans leur véhicule un gilet rétro-réfléchissant et un triangle de sécurité avec le soutien du couturier Karl Lagerfeld : «**C'est jaune, c'est moche, ça ne va avec rien mais ça peut vous sauver la vie**».
- l'incitation des conducteurs à adopter une conduite apaisée et «éco-responsable» : «**Conduire moins vite, c'est moins d'accidents, moins de CO2, moins cher**» ; cette campagne a été réalisée en partenariat avec l'ADEME et l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) et reprise par Bison Fûté dans ses conseils de sécurité routière de l'été ;
- l'accompagnement des conducteurs sur la route des vacances, avec la diffusion de conseils de sécurité routière par toutes les stations locales du réseau France Bleu de Radio France pendant l'été.

Outre ces questions thématiques portées par les campagnes de communication, la Sécurité routière communique régulièrement vers les médias lors de rendez-vous d'actualité tels que le bilan du contrôle

technique des véhicules, les signatures de chartes de sécurité routière avec les entreprises, les bilans mensuels et annuel des chiffres de l'accidentalité, les grands week-end, les passages à niveaux, les nouveaux panneaux de signalisation, etc.

Par ailleurs, la Sécurité routière est quotidiennement sollicitée par les médias sur tous les sujets relatifs à la sécurité et à la circulation routières.

Ces derniers reprennent largement les informations du Centre national d'information routière, notamment son calendrier des prévisions de trafic à l'effigie de Bison Futé ainsi que le panorama des saisons, le site www.bison-fute.gouv.fr étant le site de référence en matière d'information routière.

La mobilisation des acteurs

En 2008, la Semaine de la sécurité routière (du 13 au 20 octobre) avait pour objectif de rappeler aux jeunes que le respect de la règle est la meilleure protection pour des déplacements sécurisés aussi bien à pied qu'à vélo, en scooter ou encore en voiture. Pas loin de 3 000 actions de prévention ou d'information se sont déroulées sur l'ensemble du territoire, animées par l'ensemble des partenaires de la Sécurité routière.

Les événements

Au cours de l'année 2008, la Sécurité routière a participé à de nombreuses manifestations : événement ou festivals de musique (Printemps de Bourges, Fun DJ Sélection, Solidays, Francofolies de La Rochelle, Eurockéennes de Belfort, tournée d'été des plages «NRJ Party Tour», Rock en Seine), Tour de France cycliste, salons (Salon de l'étudiant, Mondial de l'automobile, Salon des maires et des collectivités locales)...

Les éditions

En 2008, la **Revue de la sécurité routière** a publié quatre numéros qui ont fait chacun l'objet d'une diffusion à plus de 30 000 destinataires. Les dossiers centraux ont concerné : la prise de conscience du risque routier professionnel (avril), les jeunes lors des retours de soirée (juillet), l'Europe et la sécurité routière (octobre) et la recherche et la sécurité routière (décembre).

La **lettre électronique mensuelle «Cap Sécurité routière»** a informé, chaque mois, sur l'actualité de la sécurité routière, l'ensemble des professionnels du réseau de la sécurité routière ainsi que le grand public qui peut la recevoir librement en s'inscrivant sur le site www.securite-routiere.gouv.fr

En outre, de **nouveaux dépliants** ont été réalisés pour mobiliser et conseiller tous les usagers sur des thèmes aussi divers que les jeunes (*Ne mettez pas vos amis en danger*), le téléphone (*Téléphoner au volant c'est être ailleurs que sur la route*), l'éco-conduite (*Adoptez une conduite responsable sur la*

route des vacances), les sanctions (*Les principales infractions au Code de la route et leurs sanctions*). D'autres ont été mis à jour comme *Les grandes données de l'accidentologie*, *La vitesse : connaître ses effets et ses risques*, *L'alcool : Soufflez-vous saurez*.

LES PARTENARIATS NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

En 2008, le comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel a été élargi au Régime social des indépendants (RSI) qui rejoint ainsi le régime général (Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés, CNAMTS), le régime agricole (Caisse centrale de la mutualité agricole) et celui des collectivités locales et des établissements hospitaliers via la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL).

En 2008, les différents groupes de travail ont poursuivi leurs actions qui se concrétiseront au cours de l'année 2009.

Un certain nombre de chartes ont été signées au cours de l'année 2008 :

- à la suite du CISR, le Premier ministre a signé, le 13 février 2008, une charte de prévention du risque routier avec la profession du transport routier de marchandises et la CNAMTS. Ce partenariat renforcé contribuera à réduire les accidents au travail par des actions de prévention dans les entreprises de transport, la responsabilisation de ces entreprises et le développement de nouveaux modes de conduite «apaisée» ;
- le renouvellement de la charte avec DEKRA le renouvellement de la charte avec PERNOD RICARD ;
- la signature d'une charte avec PRISME, entreprise de travail temporaire.

L'année 2008 a été également celle de la deuxième édition des trophées "Entreprise et sécurité routière" organisés conjointement par la CNAMTS, la CNRACL, la MSA, l'association PSRE sur la maîtrise du risque routier en entreprise et la DSCR. Ces trophées distinguent les entreprises investies dans la prévention du risque routier de leur salariés. Quatorze trophées ont été remis dans différentes catégories dont celles des grandes entreprises, des PME, des collectivités locales, du régime agricole.

Les partenariats avec le secteur associatif

Le monde associatif constitue, pour les pouvoirs publics, un appui privilégié puisqu'il touche, par ses actions ciblées sur des publics très variés, toutes les composantes de la société civile.

En matière de sécurité routière, l'action associative est depuis de nombreuses années en plein développement et s'adresse à un public toujours croissant.

37 associations ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2008 pour soutenir des projets tels que des actions de sensibilisation du grand public sur les conséquences de l'insécurité routière, l'aide aux victimes d'accidents de la circulation, la conception d'outils éducatifs ou la formation de bénévoles.

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Engagée en 2007, la politique de formation de correspondants de sécurité routière dans les administrations s'est poursuivie. L'année 2008 a par ailleurs été marquée par une montée en puissance du réseau des élus correspondants de sécurité routière au sein des communes, en lien avec les coordinations départementales de sécurité routière.

Les documents généraux d'orientation (DGO) ont été mis en chantier sous le pilotage des préfets de département. Sur la base d'études locales, les enjeux locaux prioritaires ont été dégagés et déclinés annuellement au routière (PDASR). Ces PDASR ont aussi prévu, comme en 2007, les actions de sécurité routière en lien avec les priorités nationales que sont : les jeunes, les deux-roues motorisés et le milieu urbain.

En matière de contrôle, les plans départementaux de contrôles routiers ont été intégrés à la démarche PDASR, comme la note méthodologique de 2007 le prévoyait.

Les pôles d'animation de sécurité routière ont à nouveau été les éléments moteurs de la professionnalisation du réseau de la sécurité routière en apportant leur assistance et leur expertise aux chefs de projet et aux coordinateurs de sécurité routière, en assurant la formation des correspondants des administrations et des collectivités territoriales.

La politique d'audits départementaux des politiques locales de sécurité routière a été poursuivie et a permis aux services de l'Etat de mieux comprendre comment les orientations et décisions prises par l'Etat en matière de sécurité routière ont été mises en oeuvre dans chacun des départements concernés.

Un rôle renforcé des services déconcentrés sur la sécurité routière

Au niveau régional, les directeurs régionaux de l'Équipement sont responsables des budgets opérationnels de programme (BOP) pour les actions déconcentrées du programme «Sécurité routière» depuis 2008. L'année 2008 a donc été marquée par la réalisation du premier exercice de dialogue de gestion régionalisé pour les questions de sécurité routière en vue de l'élaboration des budgets 2009.

L'année 2009 sera d'ailleurs orientée vers une responsabilisation accrue du niveau régional en matière de sécurité routière, la région devenant un

échelon de synthèse et d'harmonisation des approches départementales à l'instar du droit commun des politiques locales de l'Etat.

LE CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ

Bilan du programme en 2008

Concernant les radars vitesse, 440 radars fixes et mobiles ont été implantés en 2008.

L'implantation de ces nouveaux radars et la maintenance correspondent à un engagement pour l'année 2008 de 181 millions d'euros sur le compte d'affectation spéciale (CAS).

Le nombre de radars installés fin 2008 s'élève ainsi à 2 300, dont 1 473 radars fixes et 827 radars embarqués.

Le parc de radars, dont l'implantation a commencé en 2003, a contribué d'une manière décisive à la baisse du nombre de victimes d'accidents de la route et à la réduction de la vitesse moyenne sur les routes françaises.

La répartition des 1 473 radars fixes par types de voie a été la suivante en fin 2008 : 14,9 % des radars fixes étaient installés sur les autoroutes, 27,8 % sur les routes nationales, 53,5 % sur les routes départementales et 3,8 % sur les voies communales et les boulevards périphériques .

Pour contribuer à passer en dessous de la barre de 3 000 tués en 2012, l'objectif fixé en 2008 par le comité interministériel de sécurité routière est de parvenir à un parc installé de **4 500 dispositifs de contrôle (vitesse, feux rouges, interdistances...) en fin 2012.**

Le centre national de traitement (CNT) de Rennes a traité en 2008 17,4 millions de messages d'infraction, ainsi que l'envoi de 8,4 millions d'avis de contravention (+ 19,8 % par rapport à 2007). Sur ce montant total d'avis de contravention, 1,24 millions ont donné lieu à des amendes forfaitaires majorées.

Le CNT a pour tâche également le traitement des très nombreux courriers qu'il reçoit : 3 millions en 2008. Parmi ceux-ci, 2,150 millions de lettres portaient désignation d'un autre conducteur et environ 300 000 étaient des lettres de contestations.

Par ailleurs, le centre d'appel a traité plus de 867 000 appels en 2008.

Entre 2007 et 2008, la transformation des messages d'infraction en avis de contravention a progressé de 4,8 %.

Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent une part importante des véhicules en infraction. Les discussions en vue d'une décision au niveau de la CE et de coopération bilatérale avec les pays voisins ont progressé en 2008 notamment avec la Suisse et la Belgique.

LA ROUTE

Le Code de la route

Les piétons et les cyclistes, usagers vulnérables, sont, en milieu urbain, fortement touchés par l'insécurité routière. En terme d'usage de la voirie urbaine, un déséquilibre demeure entre les différentes catégories d'usagers. Si on assiste, depuis quelques années déjà, à une ré-appropriation progressive de l'espace public urbain en faveur des modes doux, des progrès sont encore nécessaires.

C'est pourquoi, sous la dénomination «*Code de la rue*», le ministre des Transports a lancé en 2006 une démarche originale de modernisation du Code de la route pour l'adapter aux nouvelles réalités de la vie urbaine. Les travaux menés dans ce cadre, en partenariat avec de nombreuses associations d'usagers (piétons, cyclistes, personnes handicapées...) ont permis la publication du décret n°2008-754 du 30 juillet 2008. Ce texte introduit le principe de prudence accrue à l'égard des usagers de la route les plus vulnérables. Il redéfinit la zone 30 et l'aire piétonne et crée un nouveau dispositif : la zone de rencontre. Dans cette dernière, les piétons peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie et sont prioritaires sur tous les véhicules (à l'exception du tramway) qui doivent circuler à 20 km/h maximum.

Les commissions consultatives des usagers de la signalisation routière

L'ensemble de la signalisation routière doit être lisible et compréhensible par les usagers afin de donner toute sa force au principe fondateur de la signalisation : la signalisation doit être respectable pour être respectée. Afin d'être mieux à l'écoute des usagers de la route, il a été créé en novembre 2006, à titre expérimental dans cinq départements, des commissions consultatives d'usagers sur la signalisation routière. Il s'agit d'une démarche innovante qui vise à associer les usagers de la route pour mieux repérer les défauts de la signalisation en place sur le terrain.

Au vu des résultats de l'expérimentation réalisée dans ces cinq départements, cette initiative a été étendue à l'ensemble du territoire national en 2008.

Le premier bilan de leur action est encourageant et les informations qui en remontent permettent de prendre ou susciter les actions correctives qui s'imposent pour apporter une meilleure cohérence à la signalisation routière sur l'ensemble du territoire.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Devant les difficultés rencontrées par le service public en charge de l'apprentissage de la conduite et de l'organisation des examens du permis de conduire, confronté à des mécontentements de plus en plus nombreux de la part des élus et des citoyens, le président de la République, à l'issue du conseil des ministres restreint de sécurité routière

du 21 décembre 2007 a décidé une réforme du permis de conduire avec trois obligations de résultats :

- faciliter l'accès des jeunes à la conduite ;
- améliorer la qualité du service ;
- améliorer la sécurité routière, tout particulièrement celle des conducteurs novices entre 18 et 25 ans.

C'est dans ce contexte qu'une mission a été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et à l'Inspection générale de l'administration (IGA) avec les objectifs suivants :

- établir un état des lieux de la situation existante ;
- apprécier avec précision les améliorations attendues des différents schémas d'organisation possibles ;
- définir les formations indispensables à mettre en place afin d'améliorer la sécurité des jeunes conducteurs ;
- concerter avec l'ensemble des acteurs concernés (inspecteurs du permis de conduire, enseignants de la conduite mais aussi l'ensemble des acteurs intervenant dans le domaine de l'éducation routière).

Dans un rapport publié le 23 mai 2008, les auditeurs ont formulé 18 propositions pour répondre aux objectifs fixés.

L'ensemble du dispositif a ensuite donné lieu à une importante concertation lancée par le Secrétaire d'Etat chargé des Transports autour de quatre axes majeurs :

- la formation des futurs conducteurs ;
- les conditions de passage du permis ;
- la valorisation de la formation et du métier d'enseignant ;
- le fonctionnement du service public du permis de conduire.

Des commissions spécifiques ont été mises en place pour chacun de ces thèmes auxquelles a participé l'ensemble des partenaires concernés par la réforme : des représentants de l'État, dont les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, des représentants des écoles d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, mais également les assureurs, les associations de jeunes, de victimes de la route et d'élus locaux.

Plus de 20 séances de travail se sont ainsi été tenues de juillet à octobre 2008. Une réunion de clôture, présidée par le Secrétaire d'Etat chargé des Transports a été organisée début octobre 2008 et a permis d'établir une synthèse générale de l'ensemble du dispositif issu de la concertation. Cette synthèse a ensuite été présentée au Gouvernement en vue de la préparation du comité interministériel de sécurité routière du 13 janvier 2009.

Par ailleurs, la DSCR a également mis en place diverses actions au titre de l'année 2008 :

– la diffusion, le 4 février 2008, auprès des Préfets, des instructions nécessaires pour assurer la mise en place et la promotion de l'opération «**Bourse au permis**» à la suite de la charte de partenariat signée entre l'Etat et l'Association des Maires de France. Il s'agit d'encourager les collectivités locales à participer au financement de la formation d'un jeune au permis de conduire en contrepartie d'un certain nombre d'heures consacrées à des travaux d'intérêt collectif. Ce dispositif s'inscrit dans une démarche de socialisation et de responsabilisation des jeunes.

– l'organisation d'un atelier international sur la formation des conducteurs de motocyclettes dans la perspective de la transposition de la troisième directive européenne sur le permis de conduire de décembre 2006. Cet atelier a été organisé par la DSCR pour le compte de la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA) dont elle est membre. Y ont participé la Commission européenne et les trois associations européennes représentatives du monde motocycliste, à savoir la Fédération internationale de motocyclisme (FIM), la Fédération européenne des associations de motards (FEMA) et l'Association européenne des constructeurs de motocyclettes (ACEM). L'atelier a rassemblé plus de 80 personnes en provenance de 18 pays et donné lieu à la mise en place d'exercices comparatifs entre Etats membres sur la manière de mettre en œuvre les dispositions de la deuxième directive européenne sur les manœuvres spéciales. Par ailleurs, ont été formulées des propositions d'amélioration des épreuves du permis de conduire en vue de lutter plus efficacement contre l'accidentalité des deux-roues à moteur.

– concernant les centres d'examen du permis de conduire, cinq nouveaux projets ont été initiés : Lons le Saulnier (39), Mulhouse (68), Rosny (93), La Rochelle (17) et Sarreguemines (57). Les autorisations d'engagement ont représenté 4 millions d'euros et près de 5 millions ont été versés en crédits de paiement pour les études de projet, la réalisation de pistes et de bâtiments et des travaux d'aménagement.

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules est désormais élaborée essentiellement aux niveaux communautaire et mondial.

La Communauté européenne a mis en place, depuis 1993, un système de réception communautaire des véhicules : sur la base de textes techniques uniformes dans la Communauté, les véhicules sont réceptionnés dans n'importe quel Etat membre et peuvent ensuite être mis en circulation sans contrôle dans tous les autres Etats membres.

Dans ce contexte, les activités annuelles correspondantes s'évaluent à :

- 6 000 homologations industrielles,
- 250 000 réceptions individuelles de véhicules,

- 15 millions de contrôles techniques de véhicules légers,
- 2,1 millions de contrôles techniques de véhicules industriels,
- 3 millions d'immatriculations de véhicules neufs,
- 7 millions de véhicules d'occasion.

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires pris en 2008 :

- arrêté du 28 janvier 2008 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules ;
- arrêté du 4 février 2008 modifiant l'arrêté du 13 juillet 1960 instituant une commission centrale des automobiles et de la circulation générale ;
- arrêté du 10 avril 2008 relatif au montage a posteriori des rétroviseurs sur certains véhicules poids lourds ;
- arrêté du 13 mai 2008 relatif au champ de vision et aux essuies-glaces des tracteurs agricoles ou forestiers à roues ;
- arrêté du 16 juin 2008 modifiant l'arrêté du 7 janvier 1985 relatif à la réception CEE des véhicules en ce qui concerne le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur ;
- arrêté du 30 juin 2008 modifiant l'arrêté du 13 juillet 1960 instituant une commission centrale des automobiles et la circulation générale ;
- arrêté du 12 septembre 2008 modifiant l'arrêté du 23 septembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles ;
- arrêté du 19 novembre 2008 modifiant l'arrêté du 30 octobre 1987 relatifs aux dispositifs spéciaux de signalisation de véhicules d'intervention d'urgence.

Le contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2008 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2008 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2006 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2008 ;
- les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Les visites techniques portent depuis le 1er janvier 2008 sur le contrôle de 398 altérations élémentaires (dont 165 altérations soumises à prescriptions de contre-visites) regroupées en 116 points principaux constituant 10 fonctions principales du véhicule : identification, freinage, direction, visibilité, éclairage/signalisation, liaisons au sol, structure de la carrosserie, équipements de sécurité, organes mécaniques, pollution/niveau sonore.

En 2008, 19,98 millions de contrôles, dont 16,77 millions de visites techniques périodiques, et 3,21 millions de contre-visites ont été réalisés dans les 5 263 centres de contrôle agréés (5 060 centres spécialisés et 203 centres auxiliaires). Les 16,77

millions de visites techniques périodiques réalisées se répartissent en 14,67 millions pour les voitures particulières et 2,10 millions pour les utilitaires légers. Ces résultats traduisent une légère diminution de 0,3 % du nombre de contrôles par rapport à 2007.

En 2008, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en diminution par rapport à 2007. Il s'établit à 15,3 % en 2008 alors qu'il était de 16,7 % en 2007.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en augmentation par rapport à 2007. Il s'établit en 2008 à 21,9 % alors qu'il était de 20,2 % en 2007.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une augmentation du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2007 : il est de 26,3 % en 2008 contre 23,3 % en 2007. En 2008, environ 795 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,86 %.

Jusqu'en juillet 2005, les poids lourds et les véhicules de transport en commun de personnes étaient contrôlés par les services de l'Etat. Depuis cette date, ces véhicules sont soumis à un régime similaire à celui des voitures, à savoir le contrôle par des entreprises privées agréées.

Au 31 décembre 2008, le dispositif français de contrôle technique des véhicules lourds comporte 397 installations de contrôle dont 292 centres de contrôle et 105 installations auxiliaires. Ces chiffres traduisent un accroissement du nombre d'installations de contrôle agréées de 13,43 % sur l'année 2008.

En 2008, les visites techniques ont été réalisées conformément à la nomenclature de points de contrôle du 1er juin 2007, prévoyant l'examen des véhicules à partir de 1 464 altérations élémentaires, dont 635 sont soumises à contre visite :

- sans interdiction de circulation pour 436 d'entre elles ;
- assorties d'une interdiction de circulation pour 199 d'entre elles.

En 2008, 1 194 133 contrôles ont été effectués dont 1 068 501 visites initiales et 125 632 contre-visites. Ces volumes représentent une augmentation de 1,86 % du nombre de contrôles techniques par rapport à 2007 (1 172 303 contrôles réalisés l'an passé, avec 1 052 242 visites initiales et 120 061 contre-visites).

Le taux de prescription de contre-visite constaté en 2008 est en très légère baisse par rapport à l'an passé. Il s'établit en 2008 à 13,56 % alors qu'il était de 13,64 % en 2007.

En 2008, 9,82 % des véhicules lourds (9,95 % en 2007) ont fait l'objet d'une prescription de contre-visite sans interdiction de circuler. 3,74 % des véhicules contrôlés se sont vus prescrire une contre-visite assortie d'une interdiction de circuler, contre 3,69 % en 2007.

EuroNCAP

L'EuroNCAP est un consortium européen, auquel peuvent adhérer soit des associations de droit privé concernées par la sécurité routière, soit les ministères chargés de la sécurité routière, qui vise à donner aux médias et aux consommateurs des informations coopératives sur la sécurité des modèles les plus vendus.

Le ministère des Transports (Direction de la sécurité et de la circulation routières) adhère au consortium depuis le 1er janvier 2000. Il contribue activement à l'exécution des essais et participe au comité technique. Les résultats EuroNCAP publiés depuis huit ans ont mis en évidence une amélioration considérable de la protection offerte, en cas de choc, pour les occupants des modèles les plus récents. En effet, la quasi totalité des modèles récents ont obtenu un classement de cinq étoiles au lieu de la référence trois étoiles en 2000.

ANNEXE

TEXTES REGLEMENTAIRES PARUS EN 2008

Textes publiés en 2008

- Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière. Ce décret met en oeuvre certaines des décisions du CISR du 13 février 2008. Il comporte des articles prévoyant :
 - l'aménagement de zones de circulation particulières en agglomérations (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30) ;
 - des modifications des mesures relatives au dépistage de la conduite ;
 - l'introduction dans le Code de la route du principe de prudence du conducteur envers les usagers les plus vulnérables ;
 - l'interdiction de placer dans le champ de vision du conducteur un appareil en fonctionnement doté d'un écran qui ne soit pas une aide à la conduite ;
 - des limitations de vitesse pour les véhicules de transport de personnes ;
 - l'obligation pour tout conducteur d'un véhicule de détenir et utiliser en situation d'urgence gilet et triangle ;
 - l'obligation pour les cyclistes hors agglomération de revêtir un gilet rétro réfléchissant de nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.
- Décret n°2008-1095 du 28 octobre 2008 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules et modifiant le Code de la route. Ce décret est une transposition d'une directive européenne. Il permet,

sans y contraindre, l'équipement d'un éclairage avant adaptatif sur les véhicules, ainsi qu'un système de freinage d'urgence et un signal de détresse.