

Paris, le mardi 6 juin 2006

Dominique PERBEN,
Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer

Bilan Sécurité Routière 2005

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



cabinet
du ministre

Discours

Mesdames et messieurs,

Je suis très heureux de vous accueillir pour cette conférence de presse « sécurité routière », un rendez-vous désormais bien connu de vous tous.

Cette édition du 6 juin est un peu particulière puisqu'il s'agit de vous présenter le bilan définitif de la sécurité routière en 2005 et les leçons que j'en tire en tant que ministre chef de file de la mise en œuvre de cette grande cause nationale.

Mon propos n'est pas de faire une présentation exhaustive. Jean CHAPELON vous présentera dans quelques minutes les principaux éléments du rapport de l'Observatoire. Ce rapport, très complet, figure dans le dossier qui vous sera remis.

Je souhaite, en ce qui me concerne, attirer votre attention sur les points qui me paraissent les plus importants et compléter nos échanges ensuite.

I - Une année 2005 qui a largement atteint son objectif

En ce qui concerne l'année 2005, il faut avant tout souligner que l'objectif ambitieux consistant à passer sous la barre des 5 000 personnes tuées a été largement atteint.

La première estimation de l'Observatoire que je vous avais communiquée en tout début d'année faisait état de 4 990 personnes tuées sur la route en 2005.

Le chiffre définitif est encore meilleur puisqu'il est de 4 975.

Le secrétaire général de l'Observatoire reviendra tout à l'heure sur le changement de mode de comptabilité intervenu en 2005, en réponse à la demande des associations qui sont nos partenaires dans la lutte contre l'insécurité routière. Mais il nous appartient de bien conserver en mémoire ce chiffre de 4 975 qui exprime mieux que tout autre commentaire, les progrès réalisés par les conducteurs français en 3ans.

Seul le prononcé fait foi

Depuis la formidable impulsion donnée par le président de la République à notre politique de sécurité routière, le 14 juillet 2002, nous estimons en effet à plus de 8 000, le nombre de vies sauvées et à plus de 100 000 le nombre de blessés évités.

Par rapport aux 7 242 victimes recensées en 2002, la baisse du nombre de tués sur les routes aura été de 31 % au cours de ces 3 années écoulées.

Au titre de la seule année 2005, la baisse aura été de 4,9 %, marquant un recul significatif pour la 4^e année consécutive.

II – Des progrès inégalement partagés

Ces progrès, pour autant, ne profitent pas à tous les usagers de la route de la même façon. Certains d'entre eux restent même à l'écart de la tendance nationale.

Les conducteurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires sont les principaux bénéficiaires de cette chute de la mortalité routière avec une baisse du nombre de tués de l'ordre de 10 %.

A l'inverse, les résultats se sont sensiblement dégradés pour les autres catégories d'usagers :

- Cyclistes : + 0,6 %
- Cyclomotoristes : + 3,8 %
- Motocyclistes : + 1,3 %
- Usagers de poids lourds : + 4,7 %
- Et surtout piétons : + 8 %

Les motards restent la catégorie d'usagers la plus surexposée au risque routier : les motos représentent en effet 0,8 % du trafic mais 12,9 % des véhicules impliqués dans les accidents et 16,8 % des victimes.

Deux régions : l'Île de France et Provence-Alpes Côte d'Azur représentent plus de la moitié des accidents des accidents de motos.

Le nombre de personnes tuées diminue pour l'ensemble des classes d'âges sauf deux :

- Les 15-17 ans : + 12,6 %
- Les 65 ans et plus : + 3,5 %

Parmi les signes très encourageants de ce bilan 2005, il faut signaler une baisse significative de la mortalité pour deux catégories de jeunes :

- Les moins de 15 ans : - 25,1 %
- Les 18-24 ans : - 6,9 %

III – Les points forts de la politique de sécurité routière

Une politique de contrôle sanction à la fermeté affirmée

Le passage sous la barre des 5000 tués que j'évoquais au début de mon propos n'est pas sans rapport avec un autre chiffre symbolique : le 1 000^{ème} radar automatique était installé le 22 décembre 2005 dans l'Oise conformément au programme annoncé.

Avec le contrôle sanction automatique :

- le nombre d'infractions traitées est passé de 1,2 millions en 2002 à 3,6 millions en 2005, soit une multiplication par 3,
- le nombre de points retirés atteint 7,4 millions, soit une augmentation de 16 % par rapport à 2004,
- 54 242 permis ont été invalidés soit une augmentation de 37 % par rapport à 2004.

Ces chiffres, dans toute leur aridité, méritent néanmoins d'être nuancés :

- Le nombre de conducteurs ayant vu leur permis invalidé représente entre 1 et 2 pour 1 000 des titulaires du permis de conduire en France.
- La part des conducteurs sans permis impliqués dans les accidents corporels baisse sensiblement. Elle passe de 1,8 % en 2004 à 1,6 % en 2005.

Les Français dans leur très grande majorité, ont montré qu'ils adhéraient à ce système de contrôle-sanction malgré les contraintes qu'il peut engendrer.

Les trois quarts d'entre eux y voient, à juste titre, l'origine de la baisse des vitesses et de la baisse des accidents.

Des actions ciblées de formation et de prévention en direction des jeunes

➔ En matière d'éducation et de formation :

Le permis à 1 euro par jour a été lancé le 3 octobre 2005. Plus de la moitié des auto-écoles ont à ce jour signé une charte avec l'Etat et plus de 40 000 prêts ont été accordés par les établissements de crédits. Cette mesure en faveur de l'insertion des jeunes a également un impact en terme de sécurité routière à travers les chartes de qualité, signées avec l'Etat.

➔ En matière de prévention de l'alcool :

Une importante campagne sur la prévention de l'alcool, notamment à l'occasion des sorties en discothèques du samedi soir, a été lancée en 2005 avec le personnage de « SAM – celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » pour ramener ses amis en vie.

➔ En matière de prévention et de lutte contre le cannabis :

L'enquête « stupéfiants accidents mortels » dont les résultats ont été publiés en décembre 2005, a démontré que cette substance était directement à l'origine de 230 morts par an sur nos routes. A partir de ce diagnostic, une campagne d'information et de sensibilisation aux dangers du cannabis vient d'être lancée autour d'une plate forme d'échange, d'un site internet dédié, de spots radio et d'affiches.

→ En matière de lutte contre le débridage :

L'année 2005 a été celle de l'élaboration et de l'aboutissement d'un texte important avec la loi du 5 janvier 2006 sur la sécurité et le développement des transports. Les sanctions ont été considérablement durcies à l'encontre des professionnels qui mettraient en vente des deux roues motorisés, débridés ou des matériels de débridage. Les sanctions encourues vont jusqu'à des peines d'emprisonnement de 2 ans, 30 000 euros d'amende et une interdiction d'exercer son activité professionnelle pendant une durée de 5 ans.

IV - Perspectives 2006

Les résultats que nous avons obtenus doivent nous inciter à poursuivre les efforts ainsi que je m'y suis publiquement engagé lors des Etats généraux de la sécurité routière du 20 octobre 2005.

Poursuite du déploiement du contrôle radar automatique

Le système du contrôle sanction automatique produit aujourd'hui pleinement ses effets et explique largement les très bons résultats obtenus.

Le déploiement des radars automatique se poursuivra en 2006 conformément à mes engagements : Sur les 500 nouveaux radars qui seront opérationnels cette année, 100 seront installés au cours du 1^{er} semestre et 400 au cours du second.

A ce jour, sur cette nouvelle tranche de 500, 46 radars fixes sont d'ores et déjà installés et 17 radars embarqués ont été livrés.

J'ai demandé que les nouveaux radars déployés flashent par l'arrière de manière à ce que 4 roues et 2 roues soient contrôlés de la même façon.

Améliorer les conditions d'accès et de retour au permis de conduire

Même si les Français, au vu des résultats obtenus, acceptent très majoritairement les contraintes liées au contrôle radar automatique, son évolution mérite une attention particulière.

Je compte proposer au Premier Ministre un certain nombre de pistes de réformes concernant le retour au permis de conduire. Elles seront discutées en CISR à la fin du mois.

D'ores et déjà, l'épreuve théorique générale (le code de la route) est en train de faire l'objet d'aménagements. J'ai récemment étendu à trois ans sa durée de validité et un renouvellement substantiel des questions est en cours pour introduire des thématiques nouvelles parmi lesquelles : les usagers vulnérables, l'écoconduite, les tunnels, les tramways, le permis probatoire.

Continuer d'agir sur les principaux gisements de progrès

La vitesse et l'alcool restent les deux principaux facteurs d'accidents. Si tous les conducteurs respectaient parfaitement les règles concernant ces deux domaines, le nombre de morts sur nos routes pourrait pratiquement être réduit de moitié.

Nous maintiendrons donc un niveau élevé de contrôle et de dépistage, complété par des campagnes de communication à la hauteur de l'enjeu.

Je sais que celle sur le 90 km/h n'a pas laissé indifférent. J'ai reçu pas mal de courriers dénonçant sa dureté mais celle-ci correspond hélas à la réalité qui est vécue par les victimes de la route.

Nous savons qu'il y a toujours un décalage entre l'émission des messages et la modification des comportements. Sans doute ce facteur n'est-il pas sans lien avec les bons résultats constatés en mai 2006.

Par ailleurs, il faut traquer les gisements de vies sauvées au plus près du terrain. Nous disposerons dans quelques semaines des résultats des audits lancés dans un certain nombre de départements (Ain, Cher, Hérault, Jura, Lot et Garonne, Marne, Tarn, Haute Vienne).

Il nous appartiendra alors, en synergie avec les préfets, d'explorer toutes les pistes d'amélioration.

* *

 *

J'appelle chacun d'entre nous à poursuivre ses efforts.

Le chiffre de 4 975 tués que j'évoquais au début de mon intervention, reste beaucoup trop élevé. Il signifie qu'en moyenne 13 à 14 de nos concitoyens décèdent chaque jour sur nos routes.

Si nous maintenons nos efforts actuels, ce chiffre pourrait se situer entre 11 et 12 et nous devons tout faire pour qu'il diminue encore.

La Commission européenne a reconnu les efforts accomplis par les Français en montrant que notre pays est celui qui avait le plus contribué à l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre des personnes tuées sur les routes de l'Union d'ici 2010.

Pour autant, il nous reste encore du chemin à parcourir pour rejoindre le peloton des meilleurs élèves de la classe européenne tels le Royaume-Uni, la Suède ou les Pays-Bas.

Merci à vous tous de continuer à relayer et amplifier nos efforts et de faire en sorte que jour après jour, la vie continue à gagner du terrain.