

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 2004-7 du 30 janvier 2004 relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière**

NOR : *EQUS0410025C*

*Le délégué interministériel à la sécurité routière à Mesdames et Messieurs les préfets ; Monsieur le préfet de police.*

Chantier prioritaire du Président de la République, la politique de sécurité routière mobilise de façon déterminée les services de l'Etat, tant au plan national que départemental.

L'action du Gouvernement, centrée sur trois axes principaux - assurer une meilleure application des règles, améliorer la formation du conducteur, développer une véritable politique de prévention du risque routier, a permis d'abaisser significativement le nombre des victimes sur la route.

Le bilan provisoire de l'année 2003 montre des diminutions proches ou supérieures à 20 %, aussi bien pour le nombre d'accidents corporels (- 17,5 %) que pour les nombres de tués (- 20,9 %) ou de blessés (- 19,4 %).

En 2003, ce sont, par rapport à 2002, 1 510 vies qui ont été sauvées et 26 704 blessés qui ont été évités.

Le Président de la République a rappelé lors d'un Conseil restreint des ministres du 14 octobre 2003 consacré à la sécurité routière que ces résultats encourageants pouvaient et devaient se poursuivre et il a invité les pouvoirs publics à ne pas relâcher les efforts et la vigilance.

Les assises départementales de la sécurité routière, qui se sont déroulées pendant la semaine de la sécurité routière du 15 au 22 octobre 2003, ont regroupé, grâce à votre implication et à celle de vos services, environ 20 000 personnes sur l'ensemble du territoire. Le renforcement de la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux a été au cœur de tous les débats. Vous trouverez, en annexe 1, un bilan national de ces rencontres, établi à partir des éléments que vous avez bien voulu m'adresser, et que je vous invite à diffuser à tous ceux qui y ont participé.

Dans ce contexte, un effort important doit être engagé dans chaque département pour mettre en œuvre les décisions prises lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2004 et au cours de ceux qui l'ont précédé en décembre 2002 mars et juillet 2003. Il s'agit de renforcer l'implication des services de l'Etat, le partenariat avec les acteurs locaux et notamment les collectivités territoriales, ainsi que la mobilisation des associations et des bénévoles.

Pour 2004, l'action départementale doit donc se concentrer sur cinq axes prioritaires :

- renforcer et évaluer les plans de contrôle ;
- développer la protection des jeunes ;
- mettre en œuvre une politique contractuelle avec les collectivités territoriales ;
- professionnaliser l'organisation et l'action de la sécurité routière et développer le partenariat ;
- renforcer la mobilisation des associations et des bénévoles.

La mise en œuvre des trois derniers axes prioritaires, structurant le développement de la politique locale de sécurité routière, nécessite un effort important de modernisation et de professionnalisation des programmes actuels, et enfin d'adaptation des moyens consacrés par les services de l'Etat.

Ainsi, la réalisation du Document général d'orientations (DGO) doit être menée à son terme, en partenariat avec les collectivités territoriales, pour devenir le cadre de référence à cinq ans de l'action locale et favoriser ainsi sa lisibilité.

Les Plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR) annuels, qui en découleront, devront donc progressivement s'écarter de la simple collecte des initiatives locales, pour décliner les orientations du DGO en termes de projets structurés.

Le programme REAGIR, mis en œuvre en 1983, a eu un rôle décisif dans le développement de la mobilisation locale sur la sécurité routière et dans l'apport et la diffusion de connaissances sur les accidents mortels de la circulation. Toutefois, un certain essoufflement est aujourd'hui perceptible et les difficultés d'animation et de gestion sont importantes.

Ce programme sera remplacé au premier semestre 2004 par un nouveau programme de mobilisation des acteurs locaux, qui leur proposera d'agir concrètement et rapidement pour la sécurité routière.

Les enquêtes techniques d'accidents seront poursuivies pour approfondir les enjeux du département.

### **1. Renforcer et évaluer les plans départementaux de contrôle**

Concernant les plans de contrôle mis en œuvre depuis l'année 2000, des disparités fortes apparaissent encore d'un département à l'autre quant à la qualité et au suivi de ces plans.

Quatre ans après leur lancement, je vous demande d'en faire une évaluation en Conférence départementale de sécurité et de réaliser une mise à jour pour 2004, en lien étroit avec le ou les procureur(s) de la République de votre ressort, et en y associant les collectivités territoriales.

Je vous rappelle que les trois principaux facteurs d'accidentalité (vitesse, alcool, ceinture) doivent être en priorité pris en

compte.

Je vous invite par ailleurs à veiller à l'articulation entre la politique de contrôles et la politique pénale et à intégrer, dans cette réflexion, l'implantation des dispositifs de contrôle automatique. L'installation de radars automatiques ne doit pas avoir pour conséquences, en l'état du déploiement de ces appareils qui ne sont aujourd'hui qu'au nombre de 100, de diminuer le nombre et la fréquence des contrôles classiques de vitesse avec ou sans interception mis en œuvre par les services de police et de gendarmerie. Les moyens en personnel éventuellement dégagés à la suite de l'installation des radars automatiques doivent être redéployés sur des objectifs de sécurité routière, tels des contrôles d'alcoolémie ou du port de la ceinture de sécurité.

Le plan de contrôle fait partie du plan départemental d'actions de sécurité routière, et à ce titre une cohérence doit être recherchée avec les politiques de prévention et d'aménagement des infrastructures, notamment pour la signalisation routière. La mise en cohérence de la signalisation et particulièrement des limitations de vitesse avec les caractéristiques de l'infrastructure et surtout son environnement (urbanisation, lisibilité, visibilité...) est essentielle dans la modification du comportement des usagers et leur respect de la règle. Les directions départementales de l'équipement doivent s'impliquer fortement pour la mise en œuvre de ces actions, pour le réseau qu'elles gèrent mais également pour susciter auprès des collectivités territoriales cette même implication, se conformant aux instructions qui leur ont été données par note circulaire en date du 17 novembre 2003.

## **2. Développer la protection des jeunes**

Le Président de la République a décidé lors du Conseil restreint des ministres du 14 octobre 2003 de faire de la protection des jeunes un objectif prioritaire pour 2004.

Je vous demande de mettre en œuvre, dans le cadre de votre plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), toutes les mesures permettant de favoriser l'éducation et la formation à la sécurité routière, tout en garantissant l'accès de tous à la conduite, y compris des plus défavorisés.

### *L'enseignement obligatoire*

Tout au long de la scolarité obligatoire, la prévention passe par un enseignement très encadré de la sécurité routière dans les établissements relevant de l'éducation nationale : à l'école élémentaire (attestation de première ducation routière - APER), dans le secondaire (attestation scolaire de sécurité routière - ASSR. 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> niveau). L'efficacité de ces dispositifs nécessite un renforcement de la formation des enseignants et de tous les responsables pédagogiques.

Il convient aussi de rappeler aux chefs d'établissements et aux enseignants des collèges que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, les jeunes qui ont 16 ans depuis cette date et qui souhaitent conduire un cyclomoteur doivent être titulaires soit d'un permis de conduire, soit du brevet de sécurité routière (BSR), et donc de l'ASSR. 1<sup>er</sup> niveau. L'ASSR de 2<sup>e</sup> niveau est, quant à elle, exigée pour l'obtention du permis de conduire. L'information de tous les jeunes, scolarisés ou non, doit être assurée dans tous leurs lieux de vie : établissements scolaires, centres de formation pour apprentis, clubs sportifs, services municipaux de recensement, auto-écoles, etc.

Les jeunes qui, ayant 16 ans depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, n'ont pu obtenir les ASSR dans le cadre scolaire devront passer l'attestation de sécurité routière (ASR) dans un groupement d'établissements en charge de la formation continue (GRETA).

### *Le permis de conduire*

Afin d'informer la population sur le permis probatoire, une campagne de communication (voir annexe 2) sera lancée dès le début du mois de février 2004, avec pour objectifs, d'une part de sensibiliser l'opinion sur la démarche préventive sous-tendue par ce « nouveau permis », et d'autre part d'informer sur les changements opérés et leurs conséquences. Par ailleurs, le permis probatoire fera l'objet d'une information spécifique vers les jeunes. Il conviendra au plan local de relayer cette information.

Les actions tendant à faciliter l'accès au permis devront en lien avec les collectivités territoriales et les sociétés et mutuelles d'assurances, être encouragées. Il s'agit notamment de la promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite et des actions visant à la formation des jeunes en difficulté, pour lesquelles des apports financiers seront recherchés.

Enfin, je vous demande d'être particulièrement attentifs aux dérives de la conduite sans permis, dont le Parlement vient d'aggraver la répression en érigeant ce comportement au rang du délit.

### *Les initiatives venant des jeunes*

Après 16 ans, les jeunes doivent être encouragés, aussi bien dans les lycées, les universités et les grandes écoles, les structures d'insertion ou les centres de formation, à devenir autonomes et acteurs de leur propre sécurité et de celle des autres.

Il conviendrait pour cela d'engager dans chaque département un recensement des associations de jeunes et des associations œuvrant pour la prévention du risque chez les jeunes, afin de favoriser leur implication dans la sécurité routière.

Le programme LABEL VIE est reconduit en 2004. Il vous appartient d'informer les associations sur ses objectifs et son fonctionnement et par ailleurs, de simplifier les procédures de labellisation des projets.

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2004, le ministre de l'équipement et des transports organisera une table ronde avec les représentants des discothèques, des bars d'ambiance et des restaurants, les associations de jeunes, les forces de l'ordre, des chefs de projet sécurité routière. L'objectif est la signature d'une charte nationale avec les organismes représentant ces professionnels qui devra être déclinée ensuite au plan local. Vous serez tenus informés du résultat de ces travaux.

### **3. Mettre en œuvre une politique contractuelle avec les collectivités territoriales**

#### *Une politique contractuelle*

Le partenariat avec les collectivités territoriales est essentiel pour développer l'action de sécurité routière. Les assises départementales ont montré dans un certain nombre de départements, la volonté des conseils généraux ou de communes de s'impliquer plus largement dans la lutte contre l'insécurité routière en fonction de leurs champs de compétences : infrastructure, urbanisme, action sociale, information, etc.

Ces partenariats pourront se concrétiser localement par la signature de contrats d'actions, portant sur un ou plusieurs enjeux retenus par le département, et intégrant éventuellement la mise en place d'une maison de la sécurité routière. Les contrats locaux de sécurité entrent dans cette démarche dès lors qu'ils comportent ou qu'ils sont complétés par un volet sécurité routière.

Enfin, afin de renforcer cette concertation, je vous invite à demander au président du conseil général et aux maires de nommer dans leur collectivité un élu référent en sécurité routière, « une Madame ou un Monsieur Sécurité Routière ». Correspondant privilégié des services de l'Etat et des autres acteurs locaux de la sécurité routière, ce référent veillera à la prise en charge de la sécurité routière dans les différents champs de compétences de la collectivité et coordonnera les actions mises en œuvre par ses différents services.

#### *Des lieux d'information et d'accueil : les maisons de la sécurité routière*

Depuis quelques années, un centre de ressources matérielles a été créé par presque toutes les préfetures. Il répond aux besoins exprimés en supports de communication par les acteurs locaux.

L'information et l'accueil des citoyens, concernés ou intéressés à un titre ou à un autre par une question ayant trait à la sécurité routière, méritent en outre d'être renforcés.

Le concept de maison de la sécurité routière, proposé lors des assises départementales de la sécurité routière, regroupe ces différentes suggestions sur un même site :

- accueil des familles de victimes par les associations et des professionnels de la prise en charge psychologique, en continuité et lien avec les établissements de santé publics et privés ;
- information des citoyens et des contrevenants ;
- orientation des bénévoles vers des actions de proximité ;
- centre de ressources pour les associations, administrations, collectivités territoriales et acteurs socioprofessionnels recherchant des documents, des outils, des professionnels ;
- lieu d'échanges entre les bénévoles, les associations et les institutionnels.

La mise en œuvre de ces maisons de la sécurité routière devra se concrétiser dans le cadre des contrats d'actions Etat-Collectivités territoriales, pouvant être élargis sur ce point à d'autres acteurs locaux (assurances, CRAM, auto-écoles, etc.)

### **4. Professionnaliser l'organisation et l'action locale de la sécurité routière et développer le partenariat**

Lors des assises départementales de la sécurité routière, de nombreux participants ont souhaité une plus grande lisibilité de l'action locale, une professionnalisation et une disponibilité accrue, notamment des services de l'Etat et la réalisation d'enquêtes et d'études circonstanciées permettant de mieux fonder les actions.

#### *L'organisation départementale*

La prise en charge de la sécurité routière dans les dispositifs territoriaux de prévention de lutte contre la délinquance n'est pas encore effective dans de nombreux départements. Je vous invite à rendre opérationnelle cette organisation, souhaitée par le ministre de l'intérieur et le ministre de l'équipement dans leur circulaire commune du 30 janvier 2003.

Les mesures prises depuis plus d'un an et les orientations définies pour 2004 nécessitent un renforcement des moyens en personnel consacrés par les services de l'Etat à l'action locale de la sécurité routière, particulièrement pour le pilotage, par vos services, de l'ensemble de cette politique. En ce qui concerne l'implication des services de l'Etat dans leurs champs de compétences, je vous invite à demander à chacun d'entre eux la désignation d'un référent sécurité routière. Un effort particulier devra aussi être engagé pour favoriser l'articulation entre la sécurité routière et les autres politiques publiques (contrats de ville, CLS, lutte contre la drogue et la toxicomanie, etc.)

#### *Le document général d'orientations et le plan départemental d'actions de sécurité routière*

Le démarche d'élaboration du document général d'orientations (DGO) a été lancée comme prévu dans tous les départements en 2003 et la première phase relative au choix des enjeux de l'Etat a été menée à son terme. Les assises départementales de la sécurité routière ont permis de présenter ces enjeux aux collectivités territoriales et aux autres acteurs du département.

Il est essentiel que la réflexion sur l'approfondissement de la connaissance et la compréhension de ces enjeux soit poursuivie et que les collectivités territoriales soient associées à la définition des orientations de la politique du département pour les cinq prochaines années.

L'élaboration du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) doit, dans ce cadre, s'écarter de la simple collecte des initiatives locales pour décliner les orientations du DGO en termes de projets impliquant l'Etat, les collectivités territoriales, les associations et les milieux socioprofessionnels.

Enfin, il est important que le DGO et le PDASR de votre département soient intégrés dans le site Internet « Action locale », outil de travail au quotidien pour la gestion et le pilotage de l'action locale mais aussi, outil de partage des informations issues aussi bien du niveau local que national.

#### *La connaissance de l'insécurité routière*

Dans le domaine de la connaissance de l'insécurité routière, les directions départementales de l'équipement doivent apporter toutes les informations nécessaires à l'élaboration de la politique locale : analyse des accidents, connaissance du territoire, des réseaux, de la population... Cette contribution concerne notamment l'élaboration du DGO et du PDASR, l'élaboration de leur politique sectorielle par les différents services de l'Etat (plan de contrôles routiers, politique de protection des jeunes, plan de prévention des risques routiers, etc.), ainsi que les demandes des collectivités territoriales.

Comme dans les autres domaines d'action, le partenariat devra être recherché avec les autres acteurs locaux et notamment les collectivités territoriales. Leurs propres informations, comme par exemple la localisation des accidents sur leur propre réseau ou l'analyse des infractions relevées par la police municipale, contribueront au renforcement général de la connaissance sur l'insécurité routière locale.

Les enquêtes techniques sur les accidents, dites aujourd'hui Réagir, doivent désormais être réalisées pour approfondir les principaux enjeux du département.

Les équipes d'enquêteurs doivent être renforcées en compétences, notamment en matière d'analyse des comportements. Des médecins hospitaliers pourront y être associés dans le cadre de leur activité générale, sur la base du volontariat. Les enquêtes, dont la qualité doit être indiscutable, seront ainsi d'excellents supports de communication.

#### *L'amélioration des infrastructures*

Un effort important reste à engager dans la conception des infrastructures, leur entretien et leur exploitation, par les services de l'Etat et les collectivités territoriales.

Outre l'action sur la signalisation déjà évoquée, une action particulière devra être engagée sur la résorption des obstacles latéraux en 2004.

#### *La prise en compte du risque moto*

Une attention toute particulière devra être portée aux actions concernant les motocyclistes, en concertation avec les représentants locaux des associations et fédérations concernées. Dans ce cadre devra être favorisé l'accès aux circuits publics et privés. Les directions départementales de la jeunesse et des sports seront mobilisées à cette fin, conformément aux orientations arrêtées lors du CISR du 13 janvier 2004.

#### *Le partenariat avec le monde de l'emploi*

Dans la prévention et la prise en charge du risque routier, en tant que risque professionnel, l'Etat doit se montrer exemplaire. Ainsi a-t-il déjà été demandé que chaque service de l'Etat, et notamment les services déconcentrés, se dote d'un plan de prévention des risques routiers (PPRR). Dans le bilan d'exécution du PDASR 2003, vous incluez un bilan de la mise en œuvre des PPRR dans les services de l'Etat, en soulignant les démarches exemplaires qui pourraient être portées à la connaissance des autres départements.

Afin de favoriser l'élaboration de ces plans de prévention dans les entreprises, je vous invite à renforcer le partenariat avec la caisse régionale d'assurance maladie et les chambres consulaires de votre département, en proposant une stratégie spécifique vers les petites et moyennes entreprises, en valorisant l'action des entreprises les plus impliquées. En outre, vous veillerez à une plus grande implication des services de l'Etat, en particulier de l'inspection du travail dans la prise en compte de ce risque dans les entreprises, dans le cadre notamment de l'établissement du document unique.

Enfin, la charte nationale signée le 13 janvier 2004 par le Premier ministre avec les trois fédérations professionnelles de transport routier de marchandises pourra utilement être déclinée au plan local.

#### *L'articulation avec la politique de santé*

Le partenariat avec les acteurs de santé, et notamment les agences régionales de santé, est essentiel pour décliner les préoccupations sécurité routière dans l'ensemble des programmes de santé publique. Il s'agit en particulier de développer

dans les établissements de santé, publics et privés, la prise en charge globale des accidentés de la route et de leurs proches et, plus globalement, leur implication dans les actions de prévention du PDASR. Il est aussi souhaitable d'étendre la procédure d'élaboration des plans de prévention des risques routiers à toutes les structures œuvrant dans le domaine de la santé : SDIS, établissements publics et privés...

Enfin, un référent sécurité routière pourrait être désigné dans chaque agence régionale de santé et chaque établissement public et privé.

## **5. Renforcer la mobilisation des associations et des bénévoles**

Jusqu'à présent, la mobilisation des acteurs locaux, bénévoles et militants, s'exprime, soit dans l'action organisée par les associations locales, en lien avec le PDASR, soit dans les actions de proximité initiées par les inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR) dans le cadre du programme Réagir. Dans le contexte actuel de mobilisation nationale, des citoyens souhaitent aussi s'impliquer dans des actions concrètes de prévention.

Le programme Réagir sera remplacé par un nouveau programme de mobilisation des acteurs locaux qui leur proposera d'agir concrètement pour la sécurité routière, de prendre des initiatives et d'être de véritables « porte-paroles » auprès de leurs concitoyens. Une consultation auprès des IDSR devrait permettre rapidement de doter ce dispositif d'un nom précis.

Les IDSR actuels, soucieux d'une forte implication dans la prévention, trouveront naturellement leur place dans ce nouveau dispositif. Les jeunes seront au cœur du dispositif et les expérimentations effectuées autour du concept d'IDSR juniors seront resituées dans cette perspective.

Chaque citoyen volontaire, pour y participer, se verra proposer une liste d'opérations concrètes dans lesquelles il pourra s'impliquer et qui seront initiées et pilotées par des associations (aide aux victimes, opérations capitaine de soirées...), des collectivités ou l'Etat (Label Vie, conducteur désigné, promotion de l'AAC...).

Il devra remplir un engagement personnel relatif à son comportement sur la route. Il bénéficiera d'une formation initiale et d'éventuelles formations complémentaires, en fonction de son champ d'activité, ainsi que d'un accès aux supports d'information.

Ce nouveau programme de mobilisation sera lancé au premier semestre 2004. Il sera initié par les préfetures et un partenariat actif sera recherché avec le conseil général et les autres collectivités pour en assurer le fonctionnement. Des informations portant sur l'organisation pratique du nouveau programme et les outils techniques nécessaires seront mis à votre disposition. Une communication nationale et locale permettra de lancer un appel aux citoyens et notamment aux jeunes.

Vos collaborateurs et les IDSR de votre département seront associés très prochainement à la préparation du lancement de ce programme.

Enfin, la semaine de la sécurité routière, temps fort de la mobilisation de tous les acteurs locaux, aura lieu du mercredi 13 octobre au mercredi 20 octobre 2004.

## **6. Les modalités administratives et financières**

Le plan départemental d'actions de sécurité routière 2004 intégrant le plan départemental de contrôle et le bilan d'exécution 2003 doivent parvenir à la délégation interministérielle pour le 30 avril 2004.

Compte tenu du décalage dans le temps qu'a pu entraîner la préparation des assises départementales et afin de permettre un travail de qualité dans l'approfondissement des enjeux retenus, avec une implication des collectivités territoriales, le délai de transmission du document général d'orientations a été, si nécessaire, reporté jusqu'au 31 mars 2004.

Le montant de votre dotation de crédits sur le chapitre 37-06 - article 20 vous sera indiqué dans les prochains jours. Une première dotation correspondant à 80 % de ces crédits vous sera déléguée dans les plus brefs délais.

Des crédits spécifiques sont réservés pour soutenir les premières initiatives de contractualisation avec les collectivités territoriales. Les financements seront mis en œuvre, après discussion avec mes services, sur présentation détaillée du projet de contrat.

En ce qui concerne l'opération Label Vie, les besoins budgétaires 2004 doivent être indiqués à la délégation interministérielle par chaque département pour permettre une dotation sur le chapitre 44-20 - article 50 dès le début de l'année. Des dotations complémentaires pourront être allouées, en fonction des besoins, après engagement de la première dotation et dans la limite des crédits disponibles.

Je vous rappelle que les dotations financières du PDASR doivent en priorité être réservées aux actions de prévention. Si, à titre exceptionnel, l'achat de matériel de contrôle de la vitesse ou de l'alcoolémie peut être envisagé, l'acquisition de matériel lourd, comme des véhicules, ne saurait intervenir sur cette ligne budgétaire.

\*  
\* \*

La politique de sécurité routière ainsi déclinée devra faire l'objet d'une communication mettant en exergue l'équilibre recherché entre les actions de prévention et les opérations de contrôle. Un partenariat pourra utilement à cette fin être engagé avec la presse quotidienne régionale.

Les actions engagées au cours de l'année 2003 ont permis une évolution significative dans la lutte contre l'insécurité

routière. Les orientations proposées pour la politique locale de sécurité routière en 2004 doivent permettre de conforter et d'amplifier le changement de comportement des usagers de la route. J'ai demandé aux pôles d'animation sécurité routière, dans le cadre de leurs missions, de vous apporter toute l'assistance requise pour la mise en œuvre de ces orientations.

Je sais pouvoir compter sur votre implication personnelle pour que l'année 2004 permette dans chaque département de nouvelles avancées dans ce combat en faveur de la vie.

*Le délégué interministériel  
à la sécurité routière,  
R. Heitz*

ANNEXE I  
MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE LOCALE  
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU 30 JANVIER 2004  
LES ASSISES DÉPARTEMENTALES  
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2003  
BILAN NATIONAL

**1. La mobilisation de 100 départements  
pour des débats riches de propositions**

Les assises départementales de la sécurité routière dont le principe a été arrêté lors du CISR du 9 juillet dernier, se sont déroulées dans les 100 départements, et à quelques exceptions près, pendant la semaine de la sécurité routière du 15 au 22 octobre 2003. Elles en ont été l'un des temps forts et les objectifs de mobilisation des acteurs locaux et d'écoute de leurs propositions ont été largement atteints. Les préfets et leurs services ont été l'élément moteur pour la réalisation des assises, avec l'appui des collectivités territoriales et des assureurs de la FFSA et du GEMA, et avec l'assistance des pôles d'animation sécurité routière.

Elles ont regroupé entre 100 et 300 personnes en moyenne pour atteindre plus de 400 personnes dans quelques départements. Un succès, puisque ce sont donc environ 20.000 personnes qui ont activement participé aux débats.

Ces assises ont été présidées le plus souvent par le préfet, avec le procureur de la République et le président du conseil général ou son représentant. Les services de l'Etat, les associations, les représentants des milieux socioprofessionnels et les inspecteurs départementaux de la sécurité routière étaient bien représentés. Un certain nombre de préfetures ont cependant regretté la trop faible participation des élus locaux et des entreprises. Dans beaucoup de départements, des jeunes ont assisté aux assises.

Ces assises ont permis aux principaux responsables de l'Etat et des collectivités territoriales de débattre ensemble et avec les acteurs locaux, des principaux enjeux du département dans la lutte contre l'insécurité routière et souvent d'arrêter collectivement les choix prioritaires. Ceux-ci n'ont pas été limités aux actions sur l'infrastructure, mais ouverts sur l'ensemble des champs de compétence des responsables locaux, comme la communication, la formation, le contrôle et les sanctions, la santé publique.

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 mieux faire connaître 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. Pendant la semaine sécurité routière, ce sont plus de 2000 articles qui ont été recensés dans la presse écrite.

Enfin, il faut souligner qu'un grand nombre des départements se sont organisés pour réaliser des actes de ces assises et se sont employés à les diffuser très largement. Une dynamique est créée autour du suivi des propositions formulées lors des débats.

**2. Un débat essentiel pour le renforcement  
de la mobilisation locale**

En matière de mobilisation des acteurs locaux, les participants ont souligné la nécessité de mieux prendre en compte la sécurité routière au niveau local, de structurer davantage et professionnaliser l'organisation locale et d'adopter une démarche partenariale.

Parmi les propositions formulées lors des débats, six d'entre elles ressortent le plus fréquemment :

- le souhait d'une plus grande lisibilité de l'action locale, d'une professionnalisation et d'une disponibilité accrue, notamment des services de l'Etat, de la réalisation d'études et de recherche s'appuyant notamment sur les enquêtes Reagir ;
- la demande d'une coordination plus forte entre l'Etat et les collectivités, pouvant déboucher sur une politique contractuelle, autour des principaux enjeux du département ;
- la désignation de « madame - monsieur sécurité routière » dans toutes les collectivités territoriales (élus et techniciens) ;
- l'idée de création d'une maison de la sécurité routière émerge dans plusieurs départements. Il s'agit de mettre à disposition des lieux et des personnes ressources, pour les communes, les acteurs locaux et les citoyens ;
- l'organisation de la mobilisation des bénévoles, dont les inspecteurs départementaux de la sécurité routière, dans des

actions de proximité (assistance aux victimes, Label Vie, opération conducteur désigné. Les maisons de la sécurité routière pourraient en être le cadre ;

- la possibilité d'une meilleure articulation entre les financements de la politique de la ville et de la lutte contre la délinquance et le financement des actions de sécurité routière.

### **3. Un débat récurrent sur la formation et la sensibilisation des jeunes**

Tous les départements souhaitent un renforcement de la formation des jeunes, dans le cadre éducatif. Pour que cet enseignement soit plus efficace, il est demandé :

- une formation initiale et continue des professeurs ;
- l'appui aux enseignants par des professionnels agréés ;
- la mise à disposition d'outils pédagogiques en nombre suffisant ;
- des critères de sélection plus sévères pour l'attribution de l'ASSR ;
- l'organisation de rencontres avec des jeunes responsables ou victimes de violences routières.

L'éducation à la sécurité des jeunes doit aussi être renforcée vers les publics plus difficilement accessibles comme les apprentis et les jeunes en insertion.

L'implication des jeunes, dans des programmes comme LABEL VIE doit être recherché, ainsi que des partenariats avec les établissements de nuit et les clubs sportifs ou le renforcement de la sécurité dans l'organisation des transports scolaires.

Enfin, plusieurs propositions concernent l'accès aux permis et aux véhicules :

- la promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) par des campagnes de communication, des aides financières, des formations destinées aux parents ;
- l'augmentation du niveau et de la durée de la formation pour le brevet de sécurité routière (BSR) ;
- l'intégration d'une formation aux premiers secours dans les différents permis ;
- la limitation pour les jeunes de l'accès (ou de leur assurance) aux véhicules puissants ;
- un prêt à taux zéro pour les jeunes achetant une voiture neuve de puissance limitée ;
- des mesures financières pour rendre plus accessible la formation à la conduite (TVA à 5,5 % pour les auto-écoles, aide pour l'AAC, déduction fiscale pour les formations post-permis).

### **4. Quatre autres préoccupations : les seniors, les entreprises, les motards, les victimes**

Beaucoup de départements se sont interrogés sur la mise en œuvre des mesures concernant l'aptitude à la conduite pour des seniors. Si la mesure fait l'unanimité, la communication doit être importante et des mesures d'accompagnement sont souhaitées, notamment l'organisation des modes de transports alternatifs (taxi, auto-école, transport scolaire...) et des aides à domicile. Etendre la mesure à d'autres catégories d'usagers apparaît essentielle afin de ne pas stigmatiser cette tranche d'âge. Enfin, diffuser les recherches concernant l'évolution des capacités à travers l'âge, devrait contribuer à renforcer l'acceptabilité de la mesure.

En ce qui concerne les motards, les principales propositions portent sur la baisse de la TVA pour l'achat des équipements de sécurité, la mise à disposition de circuits, la formation des conducteurs de 125 cm<sup>3</sup>, titulaires du permis B.

Pour les entreprises, thème largement repris dans ces assises, les propositions concernent tout d'abord l'information des entreprises et notamment des PME, et l'implication des chambres consulaires.

Trois propositions d'actions à mettre en œuvre par les entreprises émergent des débats :

- réfléchir sur l'organisation du travail et notamment réduire les besoins de déplacements ;
- contrôler l'état du parc automobile et envisager les équipements de sécurité nécessaires ;
- instaurer un système d'habilitation à la conduite et favoriser la formation des salariés.

Ces actions vers l'entreprise s'inscrivent souvent dans le cadre d'un partenariat CRAM-Préfecture.

Les victimes d'accident ont été présentes dans ces assises et leur témoignage a été essentiel. L'organisation de l'accompagnement psychologique des victimes et de leurs familles est fortement demandée.

### **5. Des propositions pour lutter contre les principaux facteurs d'accidents**

L'alcool : un thème récurrent, abordé dans presque toutes les assises. Avec des propositions de niveau national et local visant d'une part à renforcer la réglementation (abaissement du seuil d'alcoolémie à 0,2 g/litre, interdiction de la vente d'alcool dans les stations service, interdiction des soirées thématiques sur l'alcool dans les discothèques...) et d'autre part à généraliser les actions de prévention comme le conducteur désigné ou l'accès à l'éthylotest.

Les mesures préconisées pour lutter contre la vitesse sont bien connues : limiter la vitesse des véhicules par construction, généraliser les limiteurs de vitesse, les boîtes noires et interdire la vente des kits de débridage. La construction de circuits de vitesse est souhaitée par certains.

En ce qui concerne les équipements de sécurité une obligation de l'allumage des feux de croisement des véhicules a été proposée dans certains départements, ainsi que l'installation de gyrophares pour les voiturettes.

D'autres comportements à risque sont évoqués et il est notamment souhaité le développement des actions de

sensibilisation sur les effets des stupéfiants et des médicaments ainsi que le renforcement de la signalétique sur les médicaments. Il est envisagé, dans quelques départements, un dépistage précoce des enfants susceptibles de développer des conduites à risque.

Plusieurs départements se sont aussi interrogés sur le rôle de l'infrastructure dans la genèse des accidents. Six propositions émergent : l'élaboration de programmes de suppression des obstacles latéraux, une mise en cohérence des limitations de vitesse en fonction du bâti, une meilleure coordination entre l'Etat et les collectivités territoriales pour une plus grande homogénéité des aménagements, le développement d'un réseau de pistes cyclables, l'utilisation de la dotation globale d'équipement (DGE) pour des équipements de sécurité routière, la définition de procédures d'agrément pour les bureaux d'étude sur la sécurité routière.

Enfin, la politique de contrôle et de sanctions, dont les effets bénéfiques sont mesurés dans les départements, pourrait être confortée par trois propositions :

- l'harmonisation des procédures judiciaires entre les différents départements ;
- l'organisation d'un dépistage des stupéfiants mieux adapté aux conditions de mise en œuvre sur le terrain ;
- le développement des mesures alternatives aux poursuites : travaux d'intérêt général, confrontation entre délinquants et victimes, stages de sensibilisation.

## ANNEXE II MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU 30 JANVIER 2004 PLAN DE COMMUNICATION DU 1<sup>er</sup> SEMESTRE 2004

Ce plan ne concerne que le premier semestre 2004. En effet les actions du deuxième semestre seront celles proposées par l'agence de communication qui sera retenue après l'appel d'offres que la DSCR a lancé le 9 janvier 2004. Une information sur le plan deuxième semestre sera donnée au cours du mois de mai.

Le bilan de l'année 2003 traduit un changement notable du comportement des conducteurs.

En 2004 l'enjeu sera de démontrer qu'une nouvelle norme sociale est peu à peu en train de s'installer, à laquelle on leur demande d'adhérer en respectant les règles mais aussi et surtout en s'engageant dans un nouveau contrat de conduite.

C'est le concept de conduite apaisée qu'il conviendra de développer, en s'appuyant sur le changement de comportement des Français. Une autre façon de se déplacer, voyager est à découvrir et à valoriser.

2004 est aussi l'année d'application pleine et entière des mesures législatives et réglementaires prises en 2003.

Dans cette perspective, on donnera un éclairage positif et préventif à ces mesures qui pourraient être interprétées comme uniquement répressives. Par ailleurs, la pression exercée en matière de respect des règles - en particulier autour de l'idée qu'« il n'y a jamais de bonnes raisons de les transgresser - sera maintenue. Enfin, dans la continuité des états généraux 2002 et des assises départementales 2003, il sera nécessaire de poursuivre la forte mobilisation des acteurs sur le terrain. Les actions de communication de proximité jouent en effet un rôle de premier plan dans la lutte contre l'insécurité routière.

En 2004, la communication de la sécurité routière agira à trois niveaux, sur l'opinion, sur les conducteurs et sur les acteurs. Elle alliera une communication de masse à une communication sur des cibles spécifiques :

- en direction de l'opinion, il sera nécessaire d'expliquer les nouvelles règles qui vont s'appliquer pleinement cette année, et de faire percevoir les évolutions du permis de conduire comme une solution et non comme une sanction ;
- en direction des conducteurs et plus particulièrement en direction des jeunes et des motards, pour maintenir la pression sur les principaux facteurs de risque ;
- en direction des acteurs locaux de la sécurité routière, pour agir au plus près avec les élus, les entreprises, les associations.

Au premier semestre : priorité à l'information sur « le nouveau permis » :

La loi du 12 juin 2003 modifiera, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2004, considérablement le statut du permis de conduire. Ce dernier, avec le permis probatoire, ne peut plus être considéré comme un acquis définitif, mais il devient un droit qui s'acquiert, se mérite et qui se conserve au prix d'une conduite apaisée et responsable.

L'information délivrée sur ce thème sera à la fois compréhensible et disponible par le plus grand nombre, exhaustive et ciblée afin d'éviter tout sentiment de stigmatisation ou d'injustice et de permettre d'accompagner positivement les publics concernés par le permis probatoire (notamment les jeunes).

Une campagne sur le permis probatoire en direction des jeunes :

Cette campagne sera lancée par une conférence de presse du ministre de l'équipement le 11 février.

Les réseaux d'auto-écoles, les DDE et les inspecteurs du permis de conduire recevront un kit de communication complet sur le permis probatoire, permettant une meilleure implication de tous les acteurs.

Des dépliants et affiches seront diffusés dans les réseaux jeunesse.

Une opération spéciale sera construite en partenariat avec une radio jeune. Elle s'appuiera sur la multi diffusion de 10 modules d'information (micro trottoir, message d'information..).

Une rubrique Internet sera mise en place sur le site de la Sécurité routière en accompagnement de la campagne radio sur le permis probatoire.

Une campagne tout public sur le « nouveau permis » :

Cette campagne média dans la presse écrite informera et alertera le plus grand nombre de fin février à avril. Le message central sera que « le permis change pour nous aider à changer ». Cette campagne visera, d'une part, à sensibiliser l'opinion

sur la démarche préventive et répressive sous-tendue par le nouveau permis, et, d'autre part, à informer pleinement sur les sanctions qui sont entrées en vigueur afin de favoriser la responsabilisation individuelle.

La campagne nationale fera l'objet de déclinaisons sur certains publics, en raison de leur pratique régulière de la conduite ou de leur plus faible accès à l'information sur la réglementation française : les poids lourds et les grands rouleurs avec la diffusion de modules d'information sur les radios d'autoroute et les conducteurs étrangers en déplacement en France. avec la distribution d'un dépliant en plusieurs langues.

Des actions ciblées vers les motards :

Ils constitueront une cible prioritaire de la communication en 2004, les motards seront sensibilisés aux dangers liés au non-respect des règles, au travers d'une campagne dans la presse spécialisée et d'actions de mobilisation sur le terrain, menées en partenariat avec les associations.

Ces actions seront arrêtées avec les associations après la table ronde qui sera organisée par le ministre de l'équipement au deuxième trimestre 2004.

#### Actions de communication sur d'autres thèmes

Une campagne radio « fil rouge » pour poursuivre le travail de sensibilisation sur les thèmes prioritaires : vitesse, ceinture et alcool :

Des messages radio seront diffusés du mois de mars au mois de mai afin de maintenir la pression sur ces facteurs de risque. Dans la continuité de la campagne « vitesse » de l'été 2003, on insistera sur le gain dérisoire obtenu par rapport au risque pris en commettant une infraction.

Des actions de communication adaptées aux DOM :

Les DOM ont des spécificités qu'il faut prendre en compte dans la communication. Une opération spéciale, liée au déplacement du délégué interministériel en mai sera mise en place avec RFO en Martinique, Guadeloupe, Guyane et à la Réunion, avec des modules s'appuyant sur des témoignages pris « à chaud ».

Le maintien de la mobilisation autour de l'éthylotest :

Les opérations valorisant le contrôle individuel de la consommation d'alcool avant de prendre le volant seront maintenues tout au long de l'année.

La journée mondiale de la santé (7 avril) :

Le thème retenu en 2004 par l'Organisation mondiale de la santé est la sécurité routière. Un colloque sera organisé le 7 avril 2004 à Paris.

A cette occasion les départements peuvent conduire des actions relayant cet événement.

La poursuite de l'action de sensibilisation sur la conduite aux abords des chantiers :

La journée nationale de sensibilisation sur ce thème, mise en place pour la première fois le 17 mai 2003, sera reconduite en 2004. Dans ce cadre, l'ensemble des acteurs locaux et des partenaires de la DSCR pourront mettre en place de nouvelles actions de communication à destination des usagers de la route.

La présence de la sécurité routière dans les salons et les manifestations festives des départements ;

La mise en place d'une nouvelle charte graphique autour de la signature « changeons » devrait également faciliter ce travail de mise en cohérence.

Sur l'ensemble du territoire des salons et des manifestations festives importantes sont organisées. Une présence sécurité routière sur des thèmes (alcool, vitesse...), ou des catégories de public (jeunes, motards) liés à ces manifestations peut faire partie des actions locales du PDASR. La DSCR (sous-direction de l'action interministérielle et de la communication) peut apporter son expertise, l'aide technique, et le conseil pour son organisation.. Le questionnaire joint permettra de cerner les besoins.

La mise en place d'une lettre d'information électronique :

Pour faciliter l'articulation entre le national et le local, une lettre d'information électronique mensuelle sur la communication liée à la sécurité routière sera mise en place à compter du 19 février.

Un abonnement électronique permettra à chaque acteur du réseau de la recevoir. Elle se substituera aux « infos » actuelles.

Certaines de ces informations générales seront reprises pour les internautes qui souhaiteront les recevoir.

#### Questionnaire sur les manifestations festives et événements

Votre département est peut être le lieu de manifestations festives ou d'événements ayant un lien avec des problématiques sécurité routière (alcool en particulier, vitesse, jeunes, motards, ...). Pouvez-vous nous donner la liste des ces manifestations qui vous paraissent nécessiter votre présence au titre de la Sécurité Routière ?

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

La DSCR ne sera pas présente et ne participera pas financièrement mais peut vous apporter son expertise pour l'aide à la conception, à l'élaboration de vos interventions (exemple : cahier des charges, définition des cibles, définition de messages, ...), conception de la mise en espace, montage d'animation ou de partenariat, recherche d'intervention, aide à la

mutualisation des moyens et/ou des contenus ...

Etes-vous intéressé par cette démarche ?

Avez-vous des suggestions ?

A retourner à : Marion Colson, DSCR/IC 5, [marion.colson@equipement.gouv.fr](mailto:marion.colson@equipement.gouv.fr).