



PREMIER MINISTRE

SERVICE DE PRESSE

DOSSIER DE PRESSE

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CISR)

Mercredi 11 mai 2011

Hôtel de Matignon

SOMMAIRE

I- DISSUADER LES EXCÈS DE VITESSE

Mesure 1 : Renforcer la sanction en cas de grand excès de vitesse.	P. 5
Mesure 2 : Interdire tous les avertisseurs de radars.	P. 6
Mesure 3 : Supprimer l'annonce des radars.	P. 7
Mesure 4 : Poursuivre le développement des radars.	P. 8
Mesure 5 : Lancer un label « voiture sûre » pour promouvoir les équipements de sécurité.	P. 9

II- LUTTER CONTRE L'ALCOOLÉMIE ET LES STUPÉFIANTS SUR LA ROUTE

Mesure 6 : Étendre aux infirmiers la possibilité de procéder à une prise de sang lors des vérifications de l'alcoolémie et des stupéfiants.	P. 11
Mesure 7 : Développer l'usage de l'éthylotest anti-démarrage.	P. 12
Mesure 8 : Aggravation des sanctions en matière d'alcool au volant.	P. 13

III- SÉCURISER L'USAGE DU DEUX-ROUES MOTORISÉ

Mesure 9 : Augmenter la taille des plaques d'immatriculation des deux-roues motorisés et renforcer les sanctions.	P. 15
Mesure 10 : Rendre obligatoire une formation après cinq ans d'interruption de la conduite effective d'un deux-roues motorisé.	P. 16
Mesure 11 : Améliorer la visibilité des motards.	P. 17

IV- RENFORCER LA VIGILANCE AU VOLANT ET COMBATTRE TOUS LES FACTEURS QUI REDUISENT L'ATTENTION PORTÉE A LA CONDUITE

- Mesure 12** : Renforcer la sanction pour usage du téléphone tenu en main et lutter contre le téléphone au volant et les autres distracteurs : réduire le nombre d'appels en situation de conduite. P. 19
- Mesure 13** : Renforcer la sanction pour conduite d'un véhicule avec un appareil à écran en fonctionnement dans le champ de vision du conducteur. P. 21
- Mesure 14** : Renforcer les sanctions pour le franchissement de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) et la circulation sur voie neutralisée. P. 22
- Mesure 15** : Installer des bandes de rives sonores sur les autoroutes. P. 23

V. DONNER PLUS DE PLACE AUX CITOYENS DANS LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Mesure 16** : Relancer le Conseil national de la sécurité routière. P. 25
- Mesure 17** : Développer la sécurité routière dans les lycées. P. 26
- Mesure 18** : Développer la sécurité routière dans les entreprises. P. 27



DISSUADER LES EXCÈS DE VITESSE

Sur 23 000 vies sauvées depuis 2002, 13 500 l'ont été grâce à l'amélioration des comportements des Français en matière de vitesse. Mais au moins 770 vies pourraient encore être sauvées par an si les limitations de vitesse étaient respectées par tous.

Mesure 1 : Renforcer la sanction en cas de grand excès de vitesse.

- **Peines de prison, 3 750 euros et retrait de 6 points pour les excès de vitesse supérieurs à 50 km/h.**

Depuis 2002, la vitesse moyenne n'a cessé de diminuer (- 10 km/h, soit une baisse de 11,7%), entraînant une forte réduction de la mortalité. Toutefois, le nombre de grands excès de vitesse relevé par les radars reste stable depuis 2006. En 2010, 25 046 excès de vitesse de plus de 50 km/h ont été constatés. La sanction n'est donc pas suffisamment dissuasive.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de renforcer la sanction dans les cas de grands excès de vitesse :

- les excès de vitesse de plus de 50 km/h seront qualifiés, dès la première infraction, de délit puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.

Mesure 2 : Interdire tous les avertisseurs de radars.

- Jusqu'à deux ans de prison et 30 000 euros d'amende pour la vente d'appareils signalant la position des radars (fixes et mobiles).
- Jusqu'à 1 500 euros d'amende et le retrait de 6 points pour la possession de ce type de matériel.

La connaissance de la localisation des radars nuit à la politique de sécurité routière en alimentant le sentiment d'impunité des conducteurs qui ne craignent plus d'être contrôlés inopinément sur la vitesse. Le Code de la route interdit la mise à disposition et la possession de détecteurs de radars, mais il existe des avertisseurs communautaires qui n'entrent pas dans cette catégorie et qui remplissent les mêmes fonctions : ils permettent notamment le signalement par les utilisateurs de la position géographique des radars.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide d'interdire les avertisseurs de radars. Pour cela, il décide de :

- interdire la fabrication, l'import, l'offre et l'incitation à l'usage des dispositifs techniques signalant la localisation des radars, sous peine de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.
- interdire la détention ou le transport de ces dispositifs, sous peine d'une amende prévue pour les contraventions de 5^{ème} classe (1 500 euros maximum et retrait de 6 points).

Mesure 3 : Supprimer l'annonce des radars.

- **Les panneaux existants informant de la présence des radars fixes seront supprimés.**
- **Les cartes de radars ne seront plus rendues publiques.**

Les panneaux annonçant les radars fixes peuvent inciter certains conducteurs à ne respecter la réglementation des vitesses qu'à leur proximité.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de supprimer les panneaux existants informant de la présence de radars fixes et ne plus poser de panneaux pour les nouvelles implantations.

Par ailleurs, les cartes d'implantation des radars ne seront plus rendues publiques.

Mesure 4 : Poursuivre le développement des radars.

- 1 000 nouveaux radars d'ici à fin 2012.
- Expérimentation de deux nouveaux types de radars.

11 000 vies ont été sauvées en France depuis 2002 grâce à la baisse des vitesses observée depuis le déploiement des radars automatiques. Toutefois, en 2010, ce sont encore 760 vies qui auraient pu être épargnées si les limitations de vitesse avaient été respectées.

L'effort sur la politique de contrôle automatisé doit être maintenu et diversifié.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de poursuivre le déploiement de 1 000 radars en 2011 et 2012, l'installation de radars vitesse et feu rouge, et de diversifier le contrôle par l'installation de :

- radars discriminants qui permettent le contrôle simultané des véhicules sur plusieurs voies en différenciant les gabarits (poids lourds, véhicules légers).
- radars vitesse moyenne qui contrôlent les excès de vitesse sur une section dangereuse de plusieurs kilomètres.
- radars spécifiques de contrôle de franchissement des passages à niveau les plus préoccupants.

Afin d'inciter les usagers à adopter une conduite responsable et à respecter les limitations de vitesse sur la totalité de leur trajet, des expérimentations de nouveaux dispositifs vont être réalisées en 2011 :

- les radars mobiles de nouvelle génération, permettant de contrôler la vitesse des usagers à partir de véhicules insérés dans le flot de circulation.
- les radars chantiers, déplaçables, adaptés au contrôle des vitesses sur les zones de chantiers. Un marché sera lancé avant l'été 2011 pour permettre l'expérimentation d'équipements sur le réseau structurant (autoroutes et routes nationales) à partir de décembre 2011.

Mesure 5 : Lancer un label « voiture sûre » pour promouvoir les équipements de sécurité.

- **« Voiture sûre » : un nouveau label pour promouvoir les équipements de sécurité.**
- **Développer les indications de limite de vitesse sur les GPS.**
- **Faciliter le bridage volontaire des véhicules.**
- **Promouvoir le recours aux limiteurs de vitesse.**

Le limiteur de vitesse est un dispositif de sécurité du véhicule qui limite de manière volontaire et réversible la vitesse d'un véhicule. Sauf action délibérée du conducteur, il ne permet pas de dépasser une vitesse choisie par le conducteur lui-même.

Le limiteur a un intérêt si le conducteur connaît la vitesse limite de la voie sur laquelle il circule. Une convention avec les opérateurs de géonavigation favorisera l'accès des conducteurs à cette information.

L'objectif est de développer l'utilisation du limiteur de vitesse en favorisant sa diffusion et son usage, en particulier dans les véhicules de location et dans les véhicules utilisés par les conducteurs novices, grâce à l'appui des professionnels et des assureurs.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de promouvoir en lien avec les partenaires de l'automobile et notamment les assureurs un label « voiture sûre » qui facilitera l'équipement progressif et l'usage du limiteur de vitesse. Cette démarche s'accompagne d'actions visant à :

- développer l'information en temps réel des conducteurs sur la limite de vitesse à respecter à un point donné, indiquée par les GPS, par une convention-cadre entre la Sécurité routière, les opérateurs de géonavigation et les gestionnaires de voirie.
- en liaison avec les constructeurs, faciliter le bridage volontaire des véhicules pour les conducteurs qui souhaitent accroître la sécurité de leur conduite : une telle mesure peut par exemple être proposée pour les conducteurs novices, de manière volontaire, en lien avec les assureurs.
- promouvoir par convention avec la fédération professionnelle des loueurs de véhicules le limiteur de vitesse.



LUTTER CONTRE L'ALCOOLÉMIE ET LES STUPÉFIANTS SUR LA ROUTE

La conduite sous l'emprise de l'alcool est la première cause infractionnelle de mortalité au volant : en 2009, 30% des personnes tuées sur la route le sont dans un accident en présence d'un taux d'alcool supérieur au taux légal. Conduire en état d'alcoolémie multiplie par 8 le risque d'être impliqué dans un accident mortel et par 14 s'il y a en plus consommation de cannabis.

Mesure 6 : Étendre aux infirmiers la possibilité de procéder à une prise de sang lors des vérifications de l'alcoolémie et des stupéfiants.

- **Autoriser les infirmiers à procéder aux prises de sang obligatoires pour établir une infraction d'alcoolémie excessive ou de stupéfiants.**

Seuls les médecins sont autorisés à effectuer ou faire effectuer les prises de sang destinées à vérifier le taux d'alcool ou la présence de stupéfiant à la suite d'un dépistage positif, ce qui désorganise tant les services des urgences des hôpitaux que les services des forces de l'ordre, qui doivent souvent patienter plusieurs heures avec la personne dépistée, au risque de dissipation de la concentration d'alcool.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide que les prises de sang aux fins de vérification de l'alcoolémie et des stupéfiants, à l'occasion d'un contrôle routier, pourront être effectuées par des infirmiers dans le cadre d'un protocole.

Mesure 7 : Développer l'usage de l'éthylotest anti-démarrage.

- **Rendre obligatoire l'usage de l'éthylotest anti-démarrage dans tous les véhicules de transport en commun de plus de 9 places.**
- **Inciter à l'installation volontaire de ces dispositifs.**

La conduite sous l'empire de l'alcool est la première cause infractionnelle de mortalité au volant. L'éthylotest anti-démarrage est un outil efficace pour réduire ce risque et son usage doit être favorisé de manière volontaire, notamment auprès des conducteurs novices et de leurs parents.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide d'étendre l'usage de l'éthylotest anti-démarrage (EAD) :

en favorisant son usage :

- dans les véhicules de location
- dans les déplacements professionnels, dans le cadre des bonnes pratiques soutenues par les chartes de branche et les actions de la CNAMTS

en rendant son usage obligatoire :

- dans les autocars de transport en commun équipés d'éthylotest anti-démarrage

Le comité interministériel de la sécurité routière décide également de saisir la Commission européenne et le groupe de travail de l'Onu pour rendre obligatoire l'installation en série d'un EAD sur tous les véhicules particuliers (catégorie M1).

Mesure 8 : Aggravation des sanctions en matière d'alcool au volant.

- **Perte de 8 points en cas d'alcoolémie supérieure à 0,8 g d'alcool/litre de sang.**

L'alcool au volant est responsable de plus de 1 200 personnes tuées en 2009. La conduite sous l'emprise de l'alcool est la première cause infractionnelle de mortalité au volant : en 2009, 30% des personnes tuées sur la route le sont dans un accident en présence d'un taux d'alcool supérieur au taux légal. Cette proportion n'a pas évolué depuis de nombreuses années. Conduire en état d'alcoolémie multiplie par 8 le risque d'être impliqué dans un accident mortel et par 14 s'il y a en plus consommation de cannabis.

Dans 90% des accidents des accidents mortels avec une alcoolémie illégale, le taux d'alcool constaté est supérieur à 0,8g d'alcool par litre de sang.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de sanctionner par la perte de 8 points (au lieu de 6 points) les alcoolémies au volant supérieures à 0,8 g par litre de sang.



SÉCURISER L'USAGE DU DEUX-ROUES MOTORISÉ

L'accidentalité des conducteurs de véhicules à deux-roues motorisés demeure préoccupante en France. Ils représentaient, en 2010, environ 24% des personnes tuées sur la route pour moins de 2% du trafic. Il apparaît dès lors essentiel d'obtenir une amélioration des comportements de ces usagers.

Mesure 9 : Augmenter la taille des plaques d'immatriculation des deux-roues motorisés et renforcer les sanctions.

- **Des plaques d'immatriculation plus grandes pour les deux-roues motorisés.**

En 2010, les excès de vitesse de plus de 30 km/h étaient 13 fois plus fréquents chez les motocyclistes que chez l'ensemble des usagers (7,7% contre 0,6%). Les seuls excès de plus de 40 km/h étaient 24 fois plus fréquents chez les motards. Et les très grands excès (plus de 50 km/h) l'étaient 40 fois plus.

Depuis 2002, la vitesse moyenne des motos a globalement baissé selon la même pente que la vitesse moyenne des autres véhicules, mais tout en restant systématiquement plus élevée, de l'ordre de 10 km/h¹.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide d'augmenter la taille des plaques d'immatriculation des deux-roues motorisés à 275x200 mm. Cette mesure s'applique aux deux-roues motorisés nouvellement immatriculés ou pour les mutations.

Le comité interministériel de la sécurité routière décide également une aggravation de la sanction en cas de plaque non conforme qui consiste en un reclassement de la contravention prévue dans la 4^{ème} classe (l'amende forfaitaire passera de 68 à 135 euros).

Cette sanction s'applique à tous les véhicules, qu'ils soient deux-roues ou non.

¹ Source : « Quadrimestre des vitesses », Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Mesure 10 : Rendre obligatoire une formation après cinq ans d'interruption de la conduite effective d'un deux-roues motorisé.

- **Lutter contre la sur-mortalité de ceux qui reprennent le guidon après au moins cinq ans sans pratique, par l'instauration d'une formation obligatoire.**

L'analyse des catégories d'usagers tués sur les routes par catégorie de véhicule montre un accroissement de la mortalité à deux-roues motorisés chez les usagers entre 35 et 50 ans ayant leur permis depuis plus de deux ans, accroissement qu'on ne retrouve pas chez les usagers de véhicules légers par exemple. Ces usagers sont principalement des personnes recommençant à utiliser un deux-roues motorisé après une interruption longue, due le plus souvent à la constitution de leur famille. Ce long délai sans conduite d'un véhicule à deux-roues motorisés constitue une part de risque accru liée à une forme de deuxième noviciat.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de rendre obligatoire le suivi d'une formation post-permis pour l'ensemble des usagers ne pouvant justifier avoir assuré à leur nom un véhicule à deux-roues motorisé au cours des cinq années qui précèdent la reprise de la conduite.

Mesure 11 : Améliorer la visibilité des motards.

- **Obligation de porter un équipement rétro-réfléchissant pour les conducteurs de moto ou de tricycle de plus de 125 cm³.**

La sécurité des usagers de moto est un élément essentiel de la réduction de l'accidentalité en milieu urbain ou hors agglomération. Elle passe par une plus grande visibilité qui doit être facilitée, en cas de panne mais aussi en circulation.

En outre, les usagers de deux-roues motorisés ne sont pas protégés par une carrosserie. En cas de chute, même à basse vitesse, le moindre choc peut être fatal ou entraîner de graves blessures. De très nombreux utilisateurs négligent le port des équipements de protection individuelle. Le premier équipement de protection est l'habillement de l'utilisateur.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de rendre obligatoire :

- le port d'un équipement rétro-réfléchissant : gilet de haute visibilité ou blouson portant des bandes rétro-réfléchissantes pour tous les usagers de motocyclette et de tricycles de 125 cm³ et plus.

Le non-respect de ces obligations sera sanctionné d'une contravention de 3^{ème} classe et de la perte de 2 points.

-IV-

RENFORCER LA VIGILANCE AU VOLANT ET COMBATTRE TOUS LES FACTEURS QUI RÉDUISENT L'ATTENTION PORTÉE À LA CONDUITE

Conduire est un acte important, qui nécessite que le conducteur y consacre toute son attention. Or, les sources de distraction (téléphone, textos, Internet mobile et autres écrans pendant la conduite...) se multiplient, tout comme les comportements à risque de conducteurs sous-estimant les risques liés à la fatigue et à la somnolence. L'hypovigilance tout comme l'usage de dispositifs réduisant l'attention portée à la conduite sont à l'origine de nombreux drames de la route.

Mesure 12 : Renforcer la sanction pour usage du téléphone tenu en main et lutter contre le téléphone au volant et les autres distracteurs : réduire le nombre d'appels en situation de conduite.

- **135 euros et 3 points en moins en cas de conduite avec un téléphone tenu en main.**
- **En partenariat avec les professionnels de téléphonie mobile, des solutions techniques seront développées pour permettre de limiter les conversations téléphoniques au volant.**

L'usage du téléphone au volant est impliqué dans 10% des accidents corporels.

Le nombre d'appels acceptés au téléphone est très élevé : 506 000 infractions pour usage du portable tenu à la main ont été relevées en 2010. Parmi les conversations échangées, par téléphone, nombre d'entre elles peuvent résulter d'un appel extérieur, sans que le conducteur en soit à l'initiative.

L'infraction n'est aujourd'hui sanctionnée que d'une contravention de 2^{ème} classe avec un retrait de 2 points. Il est nécessaire d'accroître la sanction afin de réduire l'usage du téléphone au volant.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de requalifier l'infraction d'usage du téléphone tenu en main en contravention de la 4^{ème} classe (au lieu de la 2^{ème} classe) donnant lieu à une amende de 135 euros (au lieu de 35 euros) et à un retrait de 3 points du permis de conduire (au lieu d'un retrait de 2 points).

Le comité interministériel de la sécurité routière décide également de développer avec les opérateurs de téléphonie mobile la diffusion de messages de prévention lors de l'usage du téléphone au volant.

1) Le premier type de message vise à neutraliser le téléphone quand le véhicule est en mouvement. Un message automatique, informant l'appelant que la personne contactée :

- est au volant
- que répondre à son appel la met en danger
- invitant l'appelant à renouveler son appel

2) Un autre type de message peut se traduire :

- par un message d'accueil signalant que la personne est au volant et invitant l'appelant à rappeler
- si le conducteur a malgré tout répondu à l'appel, des messages réguliers (par exemple toutes les 30 secondes) viennent rappeler, à

l'appelant et à l'appelé, qu'il convient d'écouter la conversation.

3) Un dispositif analogue peut être appliqué aux appels sortants, passés par le conducteur en position de kit mains-libres : diffusion d'un message de sécurité routière, pour le conducteur lui-même, et pour l'appelé, invitant à couper la conversation, de manière à sensibiliser la personne appelée que l'appel qu'elle reçoit met en danger la personne qui l'appelle.

Mesure 13 : Renforcer la sanction pour conduite d'un véhicule avec un appareil à écran en fonctionnement dans le champ de vision du conducteur.

- **1 500 euros d'amende et perte de 3 points en cas de consultation d'écran par un conducteur.**
- **Saisie de l'appareil à écran.**

La circulation avec un appareil à écran ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation en fonctionnement dans le champ de vision du conducteur se banalise chez les chauffeurs notamment de poids lourds. Des opérations ciblées de gendarmerie ont également mis en évidence que le visionnage de film au volant était devenu une pratique courante. Ces comportements constituent une mise en danger de la vie d'autrui susceptible, dans certaines circonstances, d'être qualifiés de délit.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide l'aggravation de la sanction encourue : la contravention de 4^{ème} classe (135 euros) sera remplacée par une contravention de la 5^{ème} classe (1 500 euros). La perte de points sera portée à 2 à 3 points.

A l'instar de ce qui est prévu à l'article R413-15 du Code de la route pour les appareils de détection illégaux, le nouvel article R412-6-2 prévoira la saisie de l'appareil à écran.

Mesure 14 : Renforcer les sanctions pour le franchissement de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) et la circulation sur voie neutralisée.

- **135 euros d'amende et retrait de 3 points pour :**
 - **le franchissement de la ligne de bande d'arrêt d'urgence**
 - **la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence**
 - **la circulation sur voie neutralisée**

En 2009, parmi les 225 tués sur autoroutes, 26 ont été tués sur la bande d'arrêt d'urgence, parmi lesquels 8 piétons au moment de l'accident¹.

La bande d'arrêt d'urgence, ainsi que l'indique son nom, est réservée aux arrêts motivés par une raison impérieuse liée à la conduite ou à l'état du véhicule ou du conducteur.

Pour prévenir un danger pour les usagers de l'autoroute ou protéger les abords d'un accident ou encore en raison de l'établissement d'un chantier, l'exploitant d'une autoroute peut être amené à interdire temporairement la circulation sur une voie. Cette restriction du nombre de voies est matérialisée et signalée à l'attention des conducteurs par l'utilisation des flèches lumineuses de rabattement.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide d'élever la contravention pour circulation sur la bande d'arrêt d'urgence à la 4^{ème} classe et le chevauchement de la ligne séparative de la bande d'arrêt d'urgence (Art R 412-22) sera puni d'une contravention de 4^{ème} classe entraînant le retrait de 3 points et la possibilité de suspendre le permis de conduire.

Le comité interministériel de la sécurité routière décide également d'interdire spécifiquement la circulation sur voie neutralisée en cas d'accidents ou de chantier en prescrivant aux conducteurs de se rabattre sur les voies indiquées par le dispositif de signalisation, et sanctionner le non-respect de la mesure d'une contravention de 4^{ème} classe entraînant le retrait de 3 points.

¹ Sources : fichiers BAAC.

Mesure 15 : Installer des bandes de rive sonores sur les autoroutes.

- **Toutes les autoroutes seront équipées de dispositifs d'alerte sonore pour lutter contre l'endormissement au volant.**

L'hypovigilance et la somnolence au volant sont un facteur important de l'accidentalité. Sur l'ensemble des réseaux français, 7% des décès correspondent à la présence d'un facteur « malaise ou fatigue » chez l'un au moins des conducteurs impliqués. Plus spécifiquement, sur autoroutes, un accident mortel sur trois serait lié à un problème d'hypovigilance, ce qui en fait la première cause d'accident mortel sur autoroute.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide de généraliser progressivement, à mesure des travaux, les bandes sonores en rive de chaussées sur autoroutes.

-V-

DONNER PLUS DE PLACE AUX CITOYENS DANS LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour maintenir autour de l'enjeu de la sécurité routière la mobilisation citoyenne qui a permis les progrès spectaculaires de ces dernières années, les actions entreprises doivent être portées par les usagers de la route autant que par les pouvoirs publics. Elles ne pourront l'être qu'à la condition d'être concertées, expliquées et évaluées.

Mesure 16 : Relancer le Conseil national de la sécurité routière.

- **Un Conseil national de la sécurité routière élargi d'ici à la fin de l'année.**

Le Conseil national de la sécurité routière est une instance de réflexion et de débat sur les enjeux de sécurité routière, créé en 2001. Après une phase de travaux importants entre 2002 et 2007, son mandat est arrivé à expiration en 2008.

Il est nécessaire de revoir sa composition au regard des évolutions juridiques (évolution du rôle des collectivités locales, gestionnaires de voirie), des nouveaux thèmes de l'accidentalité (fatigue et hypovigilance), de l'évolution technique des véhicules (arrivée des véhicules électriques), de la démarche de partage de l'espace public (« code de la rue »)...

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière décide l'élargissement de la composition du Conseil national de la sécurité routière notamment :

- aux associations de collectivités territoriales gestionnaires d'infrastructure
- aux spécialistes des questions médicales.

Mesure 17 : Développer la sécurité routière dans les lycées.

- L'éducation à la sécurité routière se généralise au lycée.

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

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 18 février 2010 a décidé la mise en place d'un cadre de sensibilisation des lycéens et des apprentis. Une expérimentation a été lancée à la rentrée 2010 sur 80 établissements de 7 académies choisies en fonction d'une forte accidentalité des jeunes ou de la préexistence d'actions en lycées.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière a fait un point d'étape de la mise en place de la mesure de 2010 et décide d'une montée en charge progressive.

Mesure 18 : Développer la sécurité routière dans les entreprises.

- **Mobiliser les entreprises pour combattre la première cause d'accident mortel du travail.**

Les statistiques du régime général d'assurance maladie montrent qu'un accident mortel du travail sur deux est un accident de la circulation, soit lors de trajets domicile-travail, soit au cours de déplacements en mission.

Le comité interministériel de la sécurité routière du 18 février 2010 a décidé d'inviter les entreprises de plus de 500 salariés à élargir la négociation au sein des entreprises, ou au niveau sectoriel ou interprofessionnel, pour favoriser une meilleure prise en compte du risque sur les trajets routiers entre le domicile et le lieu de travail.

Décision du comité interministériel de la sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière de 2011 a souhaité faire un point d'étape des actions engagées depuis le printemps 2010 sur la prévention du risque routier professionnel, en lien avec le Comité de pilotage du risque routier professionnel qui associe les organismes de protection sociale et les ministères concernés.