

Actions 2006 des pouvoirs publics

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes que sont le conducteur, la route, le véhicule.

1) Pour le conducteur, l'action porte d'abord sur la **formation**, qui est conçue comme un véritable continuum éducatif, depuis l'école (attestation scolaire de sécurité routière) jusqu'aux formations post-permis tout au long de la vie du conducteur.

Par ailleurs, la volonté de mobiliser l'ensemble des acteurs se traduit par des efforts de **communication** sous la forme de campagnes nationales et d'actions locales.

En complément de ces actions d'éducation et de prévention, le **contrôle** et la **sanction** viennent rappeler l'utilité et la nécessité du respect des règles.

2) La sécurité des **infrastructures**, l'amélioration de la **signalisation** et l'**information** des conducteurs sont autant d'éléments contribuant à réduire l'insécurité routière.

3) Dernier domaine d'intervention, la réglementation technique du **véhicule** doit permettre de renforcer sa sécurité mais aussi d'accroître l'aide à la conduite en utilisant des moyens d'information mais aussi des dispositifs tels que le limiteur de vitesse adaptable par le conducteur.

Toutes ces actions ne sont possibles que 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 locales ainsi que de nombreuses associations œuvrant bien au-delà de la sécurité routière au sens strict.

La politique de sécurité routière est menée sous l'autorité du Comité interministériel de la sécurité routière qui est l'instance de décision dans ce domaine : la Délégation interministérielle à la sécurité routière a pour mission de préparer les délibérations de ce Comité et de veiller à l'exécution des mesures décidées en relation avec les départements ministériels concernés notamment pour les mesures sur le contrôle-sanction qui sont mises en œuvre par les ministères de l'Intérieur, de la Défense et de la Justice, en relation avec les autres administrations concernées (Industrie, Finances).

La Délégation interministérielle par l'intermédiaire de son Observatoire assure également le secrétariat du Conseil national de la sécurité routière qui est une instance chargée de conseiller les pouvoirs publics dans ce domaine.

Le rapport ci-dessous présente l'action de la Délégation interministérielle à la sécurité routière et de la direction de la sécurité et de la circulation routières pour l'année 2006.

Au cours de l'année 2006, l'action des pouvoirs publics a été marquée par :

- **La poursuite du déploiement du contrôle automatisé**

Au cours de l'année 2006, le dispositif du contrôle-sanction automatisé s'est consolidé avec un total de 1 100 radars installés sur le territoire. L'évaluation faite par l'Observatoire a montré que les vitesses globales ont fortement diminué en grande partie grâce au contrôle-sanction automatisé et que les

trois quarts de la baisse des accidents sont attribuables à cette baisse des vitesses

- **L'activité du Comité interministériel de la sécurité routière**

Les deux CISR d'avril et novembre ont permis de prendre un certain nombre de décisions sur des sujets variés portant notamment sur l'éducation routière, le permis à points et les deux-roues à moteur.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le Conseil national de la sécurité routière

Ce Conseil qui a été créé en octobre 2001, est chargé de formuler des recommandations en faveur de la sécurité routière et de procéder à des évaluations des actions de sécurité routière. Composé d'un effectif de 53 membres, il rassemble l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations) et entend être un lieu de débats et de réflexions sur la sécurité routière. Il est assisté d'un comité d'experts.

Pour plus d'informations se reporter sur le site du Conseil à : www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr

En 2006, le CNSR a tenu cinq séances plénières durant lesquelles, il a principalement abordé les thèmes suivants :

- l'impact du contrôle-sanction automatisé sur la sécurité routière
- les différents systèmes permettant de maîtriser la vitesse des véhicules,
- l'action de l'Éducation nationale en matière de sécurité routière.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Les deux Comités interministériels qui se sont tenus les 6 juillet et 8 novembre 2006 ont décidé de nouvelles mesures s'articulant autour des thèmes suivants :

Des actions en faveur des jeunes

- Augmentation de la place de l'éducation routière en milieu scolaire de manière à sensibiliser davantage les jeunes.
- Renforcement de l'éducation routière (mise en place d'un professeur référent) et prise en compte de l'assiduité à la préparation de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) dans la nouvelle note de vie scolaire.
- Réorganisation des épreuves d'ASSR et d'ASR (mise en place d'un nouvel outil multimédia).

Un plan d'action pour les deux roues

- Formation obligatoire pour la conduite des motocyclettes légères.
- Extension du permis à un euro par jour au permis moto.
- Obligation d'attacher son casque.

- Sanction de la vente de plaques d'immatriculation non conformes.
- Lutte contre le débridage (aggravation des sanctions).

Remédier aux disparités entre les départements face à l'insécurité par la réalisation d'un audit de la politique locale de sécurité routière.

L'amélioration de la signalisation avec la mise en place, à titre expérimental, de commissions départementales consultatives composées des services de l'État, des usagers, des représentants des collectivités locales placées sous l'autorité du préfet dans cinq départements.

L'harmonisation des vitesses maximales autorisées à 90 kilomètres/heure pour les poids lourds et pour les véhicules de transport en commun, quelle que soit leur ancienneté

Le permis de conduire

Des mesures ont été prises notamment pour faciliter la récupération des points (en un an pour les retraits d'un point) et le retour au permis de conduire.

Lutter contre l'impunité des véhicules immatriculés à l'étranger en permettant aux forces de l'ordre d'immobiliser le véhicule en cas de non acquittement immédiat de l'amende.

Plans d'action pour le port de la ceinture avec la fin de la dérogation consistant à pouvoir placer et attacher ensemble les enfants de moins de 10 ans.

La mobilisation des acteurs

Le thème de la semaine de la sécurité routière en 2006 a été consacré à la « sécurité routière en agglomération » avec l'appui d'une forte mobilisation des partenaires de la sécurité routière, en particulier l'Association des maires de France (AMF).

LA CONNAISSANCE

La création des Observatoires départementaux de sécurité routière

La note circulaire du 5 janvier 2005 sur les projets de service des DDE a demandé aux directeurs départementaux de l'Équipement de mettre en place, dans le cadre de la réorganisation de leurs services, des Observatoires départementaux de sécurité routière.

Ces Observatoires sont coordonnés par les Observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR) pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. Cette animation porte sur les méthodes, les outils et la production des Observatoires départementaux

Ces ODSR qui vont se mettre progressivement en place, interviendront dans trois domaines complémentaires :

- les outils de connaissance de l'insécurité routière avec notamment la qualité et l'exploitation du fichier accidents, les mesures de l'exposition au risque et l'observation des comportements (vitesse et port de la ceinture) ;
- l'analyse de l'accidentologie au niveau départemental (diagnostics, études d'enjeux, évaluations des actions locales) ;
- la diffusion de la connaissance (publications, valorisation et capitalisation de la connaissance, réponses à des demandes d'études).

Une réunion de lancement du réseau a été organisée en juin à Paris. Un site Intranet spécifique a été ouvert et un programme de formation pour la prise de poste a été conçu.

Le Comité des experts de la sécurité routière

Ce Comité a été créé en octobre 2001, en même temps que le Conseil national de la sécurité routière.

Il est chargé de deux missions : assister le CNSR et valider les publications de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Au cours de l'année 2006, les travaux du Comité des experts ont plus particulièrement porté sur :

- l'alcool sur la route,
- le téléphone portable au volant,
- les modalités de calcul des résultats provisoires.

Pour plus d'informations se reporter sur le site du CNSR : www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr

L'accidentologie

Après les travaux sur l'évaluation du contrôle-sanction automatisé achevée au début 2006, les travaux de l'Observatoire ont porté sur l'alcool sur la route (avec la contribution de membres du Comité des experts) et le téléphone portable au volant.

La diffusion des connaissances

Les travaux de l'Observatoire ont donné lieu à des communications à Strasbourg à l'ETC (European Transport Conference) et à Baden-Baden à ADAC/BAST-Symposium, à une conférence de presse (résultats de l'année 2005) et à la diffusion de nombreux communiqués de presse (résultats

mensuels, Observatoire des vitesses, autres publications).

Les publications de l'ONISR (dans l'ordre de leur parution) :

– *Les grandes données de l'accidentologie*, DSCR/ONISR, juin 2006.

– *La sécurité routière à travers les chiffres*, édition 2006, DSCR/ONISR, La Documentation Française, juillet 2006.

– *La sécurité routière en France - Bilan de l'année 2005*, DSCR/ONISR, La Documentation Française, septembre 2006.

– *Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005*, DSCR/ONISR, La Documentation Française, mars 2007.

– *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005*, DSCR/ONISR, La Documentation Française, juillet 2007.

Tous ces ouvrages sont consultables sur le site de l'Observatoire :

www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

LA COMMUNICATION

Les campagnes de communication

Outre le grand public, la communication développée en 2006 visait prioritairement trois catégories de population à risques : les jeunes, les conducteurs de deux-roues motorisés et les consommateurs d'alcool et de cannabis au volant.

La vitesse a constitué le fil rouge de la communication en 2006 qui se voulait très réaliste dans l'évocation des drames des accidents.

Quatre thèmes ont fait l'objet d'une campagne de communication d'envergure :

- le respect de la limitation de vitesse (en agglomération à 50km/h ; sur route à 90 km/h ; sur autoroute à 130 km/h),
- les distances de sécurité,
- le cannabis et la conduite,
- le téléphone portable et la conduite.

Les campagnes d'information et de sensibilisation qui ont été menées au cours de l'année 2006 sont les suivantes :

- « Le respect des distances de sécurité » janvier 2006 ;
- « Le respect des limitations de vitesse à 90 km/h » avril 2006 avec la diffusion d'un film ;
- « Cannabis et conduite » mai 2006 ;
- « Mobile et voiture » juin 2006 avec le message « au volant, c'est la messagerie qui répond » ;
- « Vitesse en agglomération » juin 2006 ;

– le respect des limitations de vitesse sur autoroute (130 km/h » juillet-août 2006. Des spots radio ont été diffusés sur les stations grand public (un volet radios autoroutières en partenariat avec les sociétés d'autoroutes et un volet radios généralistes). Une campagne de diffusion d'annonces a été réalisée dans la presse automobile et motocycliste, ainsi qu'une campagne sur Internet ;

– déploiement du conducteur désigné sobre « Sam. Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » juillet-août 2006 : une campagne radio ainsi que des créations et diffusions de vidéos au format Internet ont été menées ;

– promotion du conducteur désigné sobre « Sam. Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » : une campagne radio tout public et des opérations événementielles pendant les fêtes de fin d'année ont été réalisées.

Mobilisation des acteurs

– le thème de la Semaine de sécurité routière en 2006 a été consacré à la sécurité routière en agglomération (« 50 km/h ») ;

– sensibilisation des collectivités locales avec la présence de la sécurité routière au Salon des maires et des collectivités locales (SMCL) et la sortie d'un guide « Sécurité routière : ce que peuvent faire les maires ».

Évènements

Au cours de l'année 2006, la Sécurité routière a participé à de nombreux salons et manifestations : Mondial de l'Automobile, Tournée d'été des plages NRJ...

Les universités d'automne « jeunes et sécurité routière » et la 7^{ème} semaine de la sécurité routière (du 16 au 23 octobre 2006) dédiée à la sécurité routière dans les agglomérations ont constitué des moments forts.

Les éditions et documents

La Revue de la sécurité routière

En 2006, la Revue de la sécurité routière a publié cinq numéros qui ont fait chacun l'objet d'une diffusion à plus de 30 000 destinataires. Les dossiers centraux ont concerné le partenariat avec les collectivités locales : « Collectivités territoriales, quand les solutions viennent aussi du terrain » (n° 146), la communication routière (n° 147), la santé au volant (n° 148), le respect des usagers vulnérables en ville (n° 149) et les forums d'initiatives locales (n° 150).

Cap sécurité routière

La lettre électronique mensuelle « Cap sécurité routière » informe, chaque mois, sur l'actualité de la sécurité routière, l'ensemble des professionnels du réseau de la sécurité routière (600 abonnés) ainsi que le grand public (4 000 abonnés), qui peut la recevoir librement en s'inscrivant sur le site www.securiteroutiere.gouv.fr.

Les dépliants

Pour mobiliser et conseiller tous les usagers, des titres ont été créés sur des thèmes aussi divers que « le partage de la rue en toute sécurité », « le permis probatoire : un capital de 6 points pour une conduite plus responsable », « mobile et voiture : sécurité en route » ou encore « 1 personne = 1 siège = 1 ceinture » ... d'autres sont mis à jour comme « les grandes données de l'accidentologie » ...

LES PARTENAIRES NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

L'année 2006 a permis de procéder à l'élargissement du comité de pilotage national au secteur agricole via la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et à celui des collectivités locales et des établissements hospitaliers via la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL). Dans le cadre des travaux de ce comité nouvellement élargi, une table ronde « véhicules utilitaires légers » a été organisée en septembre 2006.

La DSCR co-signe avec la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) des chartes avec des grandes entreprises nationales qui s'engagent pour une durée de trois ans dans la mise en place de plans de prévention du risque routier (PPRR).

Conjointement avec la CNAMTS et La prévention et la sécurité en entreprise (PSRE), la DSCR a organisé pour la première fois en 2006 les trophées « Entreprise et sécurité routière » visant à distinguer plusieurs lauréats parmi une centaine d'entreprises investies dans la prévention du risque routier de leur salariés

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 quelques années en plein développement et s'adresse à un public toujours croissant.

Plus d'une trentaine d'associations ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2006 pour soutenir des projets d'ordre très divers tels que des actions de sensibilisation grand public sur les conséquences de l'insécurité routière, la défense et l'aide aux victimes d'accidents de la circulation, la conception d'outils éducatifs ou ludiques, la participation à des colloques ou encore l'organisation de journées d'études, la formation de bénévoles, la sensibilisation des adhérents, l'appel à projets et l'assistance à la réalisation de projets.

Des réunions de mobilisation ont été tenues en 2006 sur la problématique de la sécurité routière en agglomération (qui sera le thème de la Semaine de la sécurité routière) et sur les actions à mener en direction des jeunes (université d'automne « Jeunes et sécurité routière »).

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les priorités 2006

L'année 2006 a été marquée par la mise en œuvre de la charte de partenariat signée en novembre 2005 avec l'Association des Maires de France et la Sécurité routière. Sur ce modèle, une réflexion est engagée afin de créer un partenariat avec l'Assemblée des départements de France.

La Semaine de la sécurité routière, centrée sur les risques quotidiens, a permis le développement d'un fort partenariat avec les associations, les communes et les entreprises. De très nombreux forums d'initiatives locales ont été réalisés pendant cette semaine.

La nomination d'un élu correspondant ou référent sécurité par commune chargé de la formation et de l'animation du réseau vise à renforcer de manière significative la politique de la sécurité routière au niveau local.

Un rôle renforcé des services déconcentrés de l'Équipement sur la sécurité routière

L'année 2006 a été marquée par la réorganisation des services déconcentrés de l'Équipement, liée à la mise en œuvre des grandes réformes de l'État (loi organique relative aux lois de finances - LOLF - et décentralisation).

La sécurité routière constitue un des piliers de refondation des nouvelles directions départementales de l'Équipement. Cette priorité forte s'est traduite par la création d'un service dédié à la sécurité routière dans chaque DDE, souvent dans le cadre plus global de la prévention des risques. La DDE affirme ainsi son rôle de service de l'État référent sur ce thème articulé autour de la connaissance de l'insécurité routière locale, de l'action locale, de l'éducation routière et de la réglementation.

La création en 2006 d'un Observatoire départemental de la sécurité routière dans chaque DDE, fondement du diagnostic des enjeux de la politique locale, a renforcé la participation des DDE dans ce domaine, et, dans la moitié des départements environ, le préfet a confié la mission de coordination à la DDE.

Les directeurs régionaux de l'équipement sont devenus responsables des budgets opérationnels de programme (BOP) pour les actions déconcentrées du programme sécurité routière. Ils ont mis en place une organisation régionale pour assurer les nouvelles missions que leur a données la LOLF : répartition des moyens, animation des services, mise en cohérence des stratégies départementales, échanges d'expérience et mutualisation.

La construction, l'aménagement, la gestion et l'exploitation du réseau routier national seront assurés par les nouvelles directions interdépartementales des routes (DIR) à partir du 1er janvier 2007. Ces services, exclusivement dédiés à la route, auront notamment la responsabilité de la sécurité des infrastructures et des usagers, la gestion du trafic et l'information des usagers sur ce réseau. L'année 2006 a été consacrée à la préparation et à la mise en place de cette réorganisation fondamentale des services déconcentrés de l'Équipement.

Une plus grande intégration de la sécurité routière dans les missions des DDE et des DRE

Le projet « *management et pratiques de sécurité routière* » s'est poursuivi en 2006 en s'appuyant sur le nouveau rôle d'animation des directions régionales de l'Équipement. Ce projet vise, à partir d'actions définies localement, à mieux intégrer la sécurité routière dans l'ensemble des métiers des services déconcentrés de l'Équipement (urbanisme,

aménagement, planification, transports, gestion de la route, ...) et à modifier en profondeur les pratiques professionnelles, par une amélioration des actions transversales basée sur un management local renforcé, une recherche d'anticipation des situations à risque et une pérennisation des démarches pertinentes.

Une expérimentation a été engagée avec quatre DRE pour définir les objectifs, le contenu, les modalités et les outils d'une animation régionale de la démarche dans l'ensemble des services de la région.

LE CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ

Le 22 décembre 2005, le 1 000^{ème} radar était installé conformément aux objectifs fixés par le gouvernement. Le Comité interministériel de la sécurité routière du 1er juillet 2005 avait décidé l'implantation de 500 nouveaux dispositifs en 2006 et le programme de déploiement s'est alors poursuivi pour atteindre 1 200 radars à la fin de l'année et l'objectif des 1 500 devrait être atteint au premier trimestre 2007.

Le CISR du mois de juillet 2006 a par ailleurs décidé l'implantation de 500 dispositifs de contrôle automatique en 2007 dont 50 consacrés aux feux rouges, et au respect des interdistances.

Les sites d'implantations retenus sont ceux qui ont été communiqués par chaque préfecture avec leur ordre de priorité suivant des critères d'implantation prenant en compte le caractère accidentogène des lieux, l'implication du facteur vitesse dans les accidents, la difficulté d'effectuer des contrôles classiques, ainsi qu'une logique d'itinéraires permettant d'homogénéiser la pose des équipements sur l'ensemble du territoire.

Diverses mesures ont été prises en 2006 comme le rappel de la vitesse limite autorisée sur les panneaux annonçant un contrôle radar (fixe), la mise sur mât ou sous vidéo surveillance de radars pour lutter contre le vandalisme...

Le contrôle automatisé tel qu'il est actuellement en vigueur

Ce contrôle a été créé par arrêté interministériel du 13 octobre 2004. L'automatisation permet d'assurer des contrôles permanents à partir, soit de postes fixes et intégrés dans l'infrastructure, soit de postes mobiles. Les premières phases de la chaîne de contrôle (constatation des infractions, relevé des données et transmission vers le centre de traitement) sont entièrement automatisées. Les systèmes de transmission utilisent des réseaux de

télécommunication (le plus souvent réseaux ADSL) dédiés, avec cryptage des données. Les phases concernant le traitement des infractions et le recouvrement des amendes font l'objet d'un traitement informatique unique au monde.

Bilan qualitatif, quantitatif et financier du programme en 2006

– L'engagement financier s'est élevé à 130 millions d'euros sur le compte d'affectation spéciale (CAS) doté d'un montant de 140 millions d'euros pour le financement du programme de déploiement (131 millions d'euros) et la modernisation du fichier national des permis de conduire (9 millions d'euros).

– Le produit des amendes s'est élevé à 350 millions d'euros (dont 57 millions d'euros pour les amendes forfaitaires majorées).

– 13 331 827 infractions ont été relevées (dont 1 860 406 pour les étrangers), ces infractions ont donné lieu à 6 214 533 avis de contraventions,

– 80 % des paiements se sont effectués sous 45 jours (amende forfaitaire),

– 1 % des avis de contraventions a fait l'objet de consignations,

– 21 % des avis de contravention ont donné lieu à des courriers adressés à l'officier du ministère public dont 70 % concernent la désignation d'un autre conducteur.

Le Centre national de traitement (CNT)

Un centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), service commun police et gendarmerie ayant pour mission, sur l'ensemble du territoire, la constatation et le traitement des infractions au Code de la route relevées au moyen des systèmes de contrôle automatique, a été créé par décret du 14 octobre 2004.

À côté de ce service, l'officier du ministère public (OMP) a en charge le traitement des contestations issues du contrôle automatique. Il opère sous l'autorité du procureur de la République de Rennes qui définit la politique pénale en la matière. Il peut, selon le cas, renvoyer auprès de l'OMP local, toute contestation nécessitant un complément d'enquête.

Ces deux services font partie du Centre national de traitement (CNT) installé à Rennes depuis le 18 octobre 2004. Le CNT abrite à ce jour 44 agents de l'administration et près de 150 personnes des sociétés prestataires de services participant au bon fonctionnement de la chaîne de contrôle automatisé.

Le CNT reçoit près de 6 000 lettres par jour dont 400 contestations et le centre d'appels en moyenne 3 000 appels par jour.

Deux mesures importantes ont été mises en œuvre en faveur des contrevenants au cours de l'année 2006 au CNT :

– mise en place en novembre 2006 de moyens de paiement (principe du timbre amende électronique) dans des points de ventes agréés (buralistes) permettant de s'acquitter directement en espèce, par chèque ou carte bancaire de son amende. La généralisation se fera sur trois ans (30 000 buralistes concernés).

– mise en place d'une lettre de rappel : l'absence de changement d'adresse sur la carte de grise, base réglementaire de l'identification des contrevenants, avait pour effet que des courriers ne parvenaient pas à leurs destinataires. Seuls les services de recouvrement pouvaient identifier le contrevenant par l'interrogation du fichier bancaire mais seulement au stade de l'amende forfaitaire majorée. Désormais est adressée une lettre de rappel invitant le contrevenant à modifier son adresse au fichier national des immatriculations et d'en fournir la preuve. Cette mesure permet un retour à l'amende initiale.

Par ailleurs, une procédure informatisée a été mise en place sur le territoire national entre les officiers du ministère public (application informatique Winomp : 316 sites et 1 300 utilisateurs) et les tribunaux de police (application Minos : 480 sites et 1 200 utilisateurs) pour le traitement du contentieux.

La Trésorerie du contrôle automatisé

Le ministère des Finances a mis en place en 2006, une trésorerie spécifiquement dédiée au contrôle automatisé pour le traitement des amendes forfaitaires majorées. La trésorerie du contrôle automatisé comprend environ 150 personnes et un centre d'appel pour l'information des contrevenants.

Les actions en cours

Les véhicules étrangers

Ils représentent environ 12 % des véhicules en infraction. Un groupe de travail interministériel piloté par le ministère de la Justice a pour mission de préparer des accords de coopération bilatéraux avec les pays voisins. Un accord a été conclu avec le Luxembourg, ainsi qu'avec l'Allemagne (en cours de ratification). Des négociations sont en cours avec d'autres pays dont l'Espagne, la Belgique et l'Italie.

Les poids lourds

L'expérimentation concernant le pesage des poids lourds et la détection de leurs infractions à la vitesse se poursuit. Elle se traduit par la mise en œuvre de deux stations expérimentales (St Avold et Muret).

Le vandalisme

Le vandalisme a nettement diminué passant de 27,6 % en 2005 à 16,4 % en 2006.

Les mesures prises pour endiguer le phénomène expliquent ces chiffres (vidéo-surveillance, mise sur bât,...).

L'objectif à terme est de ramener ce taux à moins de 12 % grâce aux nouvelles évolutions techniques et à une meilleure prise en compte des sites les plus impactés.

L'évaluation du contrôle-sanction automatisé

En 2005, l'ONISR a réalisé une évaluation du contrôle-sanction automatisé, avec la collaboration du Comité des experts du Conseil national de la sécurité routière, du SETRA, de l'INRETS et du CETE de Normandie-Centre, pour connaître l'impact de ce dispositif sur la sécurité routière. Il ressort de ce travail, achevé au début de l'année 2006 et disponible sur le site du Conseil national de la sécurité routière, que le contrôle-sanction automatisé a permis une diminution importante de la vitesse des conducteurs. L'évaluation établit que les trois quarts de la baisse du nombre d'accidents et de tués sont imputables à cette baisse des vitesses.

Les deux-roues

Fin 2006, 48 % des radars étaient implantés pour contrôler les véhicules par l'arrière. Ces installations en éloignement permettent l'identification des deux-roues et évitent ainsi tout sentiment d'impunité. Cette proportion devrait atteindre les 55 % au premier semestre 2007.

Les interdistances

Un marché de définition a été passé avec trois industriels pour la mise au point et l'expérimentation de dispositifs de contrôle automatique du respect des distances de sécurité. Ces dispositifs seront à terme installés dans les tunnels mono voie.

Les feux rouges

Des expérimentations pour tester différentes technologies ont été mises en œuvre à la fin 2005 dans cinq villes pilotes (Metz, Nancy, Toulouse, Nantes, Le Vésinet). À Paris, deux expérimentations ont commencé fin 2006.

Courant 2007, les premiers systèmes opérationnels verront le jour (reliés au CNT et permettant l'émission d'avis de contravention).

LA ROUTE

La campagne annuelle Bison Futé

2006 a été une grande année pour Bison Futé, qui a fêté ses 30 ans, a vu son site Internet rénové et a inauguré sa nouvelle mascotte. Avec sa nouvelle signature « sur tous vos trajets, du départ à l'arrivée », Bison Futé incarne désormais l'information routière en temps réel pour tous les usagers, y compris dans leurs trajets quotidiens. De nombreuses manifestations ont été organisées en régions, et elles ont connu un bon retentissement médiatique.

www.bison-fute.equipement.gouv.fr/

Pendant l'été 2006, vingt points d'accueil Bison Futé répartis dans seize départements ont été mis en place.

Les principales informations fournies ont porté sur les conditions de circulation, les règles de sécurité routière (distribution de dépliants) et les itinéraires alternatifs aux axes encombrés.

L'information routière prévisionnelle

L'amélioration du recueil et de la diffusion en « temps réel » est devenue une priorité pour les Centres d'information routière (CIR). Ils assument en parallèle une autre mission importante, qui est l'information prévisionnelle. Grâce à leurs travaux, le Centre national d'information routière (CNIR) publie chaque année :

– le **calendrier Bison Futé des prévisions de trafic** qui permet à l'automobiliste de visualiser l'état du trafic.

L'élaboration de ce calendrier est à la base d'autres actions : le plan PRIMEVERE, pour une surveillance renforcée du réseau, pour les périodes et les zones présumées les plus sensibles ; les plans PALOMAR, pour la mobilisation des moyens routiers (police, gendarmerie, équipement, secours...) lors des journées de départ en vacances ; les plans de gestion de trafic, activés par les préfets de zone de défense, permettant de faire face immédiatement à des perturbations imprévues (événements météorologiques ou exceptionnels) qui nécessitent une action coordonnée des services liés à l'exploitation de la route sur un axe ou un réseau déterminé ; la définition de journées hors chantier ; les interdictions de circulation de certains transports (marchandises, matières dangereuses, enfants) ;

– les **panoramas de saison (printemps, été, hiver)**. Ces documents, édités tous les ans, présentent les difficultés attendues pour la période concernée, les secteurs difficiles à éviter, des conseils de conduite...

La gestion dynamique du trafic

Déployés sur les principaux axes autoroutiers et dans les grandes agglomérations, les systèmes dynamiques de gestion du trafic contribuent à limiter l'impact des accidents (notamment en diminuant le risque de sur-accident) et à favoriser une conduite apaisée et donc plus sécurisée. 2006 a été marquée par la mise en service des systèmes suivants: Allegro à Lille, Myrabel sur l'autoroute A 31 Luxembourg – Metz - Nancy, Sirius ouest en Ile-de-France.

Extension de la régulation dynamique des vitesses sur l'autoroute A 7 en vallée du Rhône

Le code de la rue

Les piétons et les cyclistes 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 réappropriation progressive de l'espace public urbain en faveur des modes doux, des progrès sont encore nécessaires.

C'est pourquoi, sous la dénomination médiatique « *Code de la rue* », le ministre des Transports a lancé en avril 2006 une démarche originale de modernisation du Code de la route pour l'adapter aux nouvelles réalités de la vie urbaine.

Il s'agit de mieux faire connaître certaines dispositions du Code de la route, et d'étudier d'éventuelles améliorations de ce Code. Une campagne de communication s'est déroulée pendant la Semaine de la sécurité routière du 16 au 23 octobre 2006 consacrée à la sécurité routière en ville. Les travaux sur le « *Code de la rue* » se poursuivent et devraient aboutir à des améliorations du Code de la route avant la fin de l'année 2007.

Le renforcement de la signalisation routière

La pertinence des limites de vitesse est un enjeu important de l'acceptabilité sociale de la politique nationale de contrôle-sanction.

A la demande du Comité interministériel de la sécurité routière de juillet 2006, les DDE et les sociétés d'autoroutes ont procédé à la mise en place des rappels de la vitesse limite au droit de tous les

radars fixes installés. Cette action a été achevée fin octobre 2006.

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 des usagers sur la signalisation routière (Bouches-du-Rhône, Côtes-d'Armor, Doubs, Dordogne, Moselle). Ces commissions vont être généralisées à l'ensemble des départements au cours de l'année 2007.

Les systèmes de transport intelligents

La France a depuis plusieurs années une position de leadership pour le développement, à l'échelle européenne, d'un protocole unique d'échange de données routières, permettant l'approfondissement de la coopération transfrontalière en matière de gestion de trafic et d'information routière. Le protocole DATEX II a été publié le 22 décembre 2006, et la Commission européenne souhaite maintenant l'implanter sur l'ensemble de l'Europe. La France s'est particulièrement investie dans la réalisation de la méthode de description fine des événements pouvant affecter un réseau routier, qu'ils soient subis, comme un accident, ou commandés, comme l'ensemble des mesures prises par un exploitant, ainsi que dans la définition des modalités d'échanges de ces données.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Le permis de conduire

Certificat d'examen du permis de conduire (CEPC)

L'expérimentation d'une première version alternative en avril 2006 dans quatre départements (Aube, Calvados, Vendée, Hauts-de-Seine) a permis de valider ces nouveaux principes d'évaluation. En revanche, le formulaire n'a pas été jugé satisfaisant.

A partir du bilan de cette expérimentation, la section a donc mis en œuvre une nouvelle version de ce formulaire.

L'expérimentation d'un second formulaire dans les mêmes départements en février 2007 ayant levé cette insatisfaction, le déploiement national du nouveau dispositif est prévu pour juillet 2007, après

la formation de l'ensemble des inspecteurs du permis de conduire et de sécurité routière.

Prise en compte des candidats sourds ou malentendants

Le décret n° 2006-56 du 18 janvier 2006 est venu mettre en place les modalités spécifiques d'accès des personnes sourdes ou malentendantes aux épreuves pratiques de l'examen du permis de conduire de la catégorie B.

Actualisation de la banque de données de l'épreuve théorique générale (ETG)

Une banque de questions actualisée a été diffusée dans les DDE en octobre 2006.

Outre l'augmentation du nombre de questions, cette mise à jour a permis d'intégrer de nouveaux thèmes, tels que la conduite économique et respectueuse de l'environnement, le comportement des conducteurs dans les tunnels routiers ou les risques spécifiques de la conduite liés à la prise de médicaments.

La nouvelle méthode d'attribution des places d'examen

La nouvelle méthode nationale d'attribution des places d'examen du permis de conduire a fait l'objet d'une lettre-circulaire, en date du 13 janvier 2006, publiée au Bulletin officiel n° 3 du 25 février 2006 du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Elle sera généralisée sur l'ensemble du territoire en 2007. Elle vise à favoriser le bon fonctionnement des écoles de conduite assurant une formation de qualité.

Le continuum éducatif

Dans le cadre du groupe 3 du PREDIT, suite à un appel à proposition ciblé sur le continuum éducatif en sécurité routière, huit projets d'études ont été validés et concrètement lancés au cours de l'année 2006 pour des résultats attendus en 2008.

Ces études sont :

- GENRES : genres, risque, éducation, socialisation (INRETS).
- ACC : aide à la conduite basée sur le contexte (Université de Paris VI).
- Apprendre à conduire : des dispositions aux compétences (Université de Nantes).
- La dynamique de l'innovation dans les services de formation à la conduite et à la sécurité routière (Université de Marne-la-Vallée).
- Prévention des conduites à risque, éducation à la santé et à la sécurité routière (INRETS-INSERM).

- Le deuil de l'enfance : ethnologie des pratiques festives chez les adolescents et les jeunes adultes (Université de Rennes).
- ACCRN : approche cognitive de la relation aux risques chez les conducteurs novices (Université de Nancy).
- De l'analyse des représentations du risque à l'ingénierie de la formation à la conduite et à la sécurité routière (IUFM d'Aquitaine).

Quatre projets se sont ajoutés au cours de l'année 2006 :

- Le rôle de la formation par alternance dans un cursus de formation des enseignants de la conduite automobile (Université de Provence).
- Le rôle des associations dans le système de sécurité routière (Université de Nantes).
- Une approche socio-anthropologique de l'apprentissage de la conduite dans les écoles de conduites à statut associatif (INT - Institut National des Télécommunications de Paris I).
- La valorisation des recherches européennes sur les pratiques éducatives innovantes d'accès au permis de conduire (INRETS-INSERR).

Rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière

Le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées sur la rénovation des relations entre l'administration et les écoles de conduite et de sécurité routière a préconisé, entre autres, de disposer d'une meilleure connaissance économique et sociale des écoles de conduite et de sécurité routière. Les résultats de l'étude socio-économique menée par l'Université de Marne-la-Vallée en février 2006 et son approfondissement en 2007 devraient aboutir à la mise en place d'un observatoire de la profession en 2008 sous l'égide du Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (CSECAOP).

La rénovation du CSECAOP est un volet d'un deuxième axe qui vise à susciter un dialogue permanent entre l'administration et les représentants des établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière au niveau national. Ses travaux déboucheront en 2007 sur un élargissement de son champ de compétence et une déclinaison au niveau départemental.

Un troisième axe concerne la formation initiale et continue des enseignants de la conduite et de la sécurité routière. Il propose une réforme de la filière qui s'appuiera sur les résultats d'une étude sur les métiers menée par le LEST-CEREQ (Laboratoire d'économie et de sociologie du travail, centre régional associé au Centre d'études et de recherches sur les qualifications) et d'une étude

devant favoriser l'élaboration d'un référentiel d'activités et de compétences de la profession menée par le Conservatoire national des arts et métiers.

Accès au permis de conduire facilité pour les jeunes

L'offre de financement du permis de conduire pour tous les jeunes décidée par le Gouvernement s'est traduite par la mise en œuvre du dispositif du « permis à 1€ par jour », système de prêt permettant aux jeunes d'étaler le coût de leur formation sur plusieurs mois, les intérêts étant pris en charge par l'État.

Au cours de l'année 2006, 4 715 écoles de conduite ont participé au dispositif ainsi que 22 établissements de crédit. Près de 80 000 prêts ont été attribués.

Le dispositif a été étendu au permis A le 3 octobre 2006.

Actualisation des stages de sensibilisation à la sécurité routière destinés aux conducteurs infractionnistes

L'actualisation du programme de ces stages avec la création de deux nouveaux modules portant sur les thématiques « vitesse et conduite » et « produits psycho-actifs et conduite » s'est achevée en 2006.

Elle prend notamment en compte les résultats des recherches européennes et les attentes des animateurs de terrain. Le développement de cette deuxième génération de stage se fera en lien avec le déploiement de la formation initiale et continue des animateurs « permis à points » et la réforme du cadre réglementaire du dispositif du permis à points résultant des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière du 8 novembre 2006.

Les activités internationales

L'action internationale s'articule autour de deux axes essentiels : la Commission européenne et la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA).

Au plan communautaire, les négociations entreprises depuis près de trois années ont débouché sur la 3ème directive sur le permis de conduire du 20 décembre 2006 publiée au Journal Officiel des Communautés européennes du 30 décembre 2006.

Les Etats membres ont jusqu'au 19 janvier 2011 pour transposer les textes, et jusqu'au 19 janvier 2013 pour les appliquer.

L'une des mesures phares de ce texte est la généralisation du permis de conduire sous format

« carte plastique », avec une durée de validité de dix ans.

Les États membres disposent de 20 ans (jusqu'au 19 janvier 2033) pour échanger contre le nouveau modèle les permis actuellement en circulation.

Concernant la CIECA, l'année 2006 a été marquée par l'organisation par la DSCR du congrès mondial du 50ème anniversaire de cette organisation, qui a réuni plus de 450 personnes à Marseille du 8 au 10 juin 2006 sur le thème de « l'éducation routière tout au long de la vie ».

Par ailleurs, les travaux sur la charte européenne de sécurité routière se sont concrétisés par la mise au point d'une démarche qualité pour les examens du permis de conduire et les examinateurs, mise à disposition des États membres.

Enfin, s'est tenu à Berlin les 14 et 15 décembre 2006, un atelier international sur la conduite accompagnée en Europe dont les conclusions ont été fort utiles en vue de l'organisation de la Table ronde à ce sujet qui s'est tenue les 12 et 13 mars 2007, conformément à la demande du CISR du 6 juillet 2006 de favoriser l'accès à cette filière de formation.

Les centres d'examens du permis de conduire (créations et rénovations)

Deux centres ont été réhabilités et huit nouveaux centres ont pu démarrer des activités d'examen du permis de conduire.

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules a pour objet la sécurité routière et la protection de l'environnement. Sa mise en œuvre induit des entraves techniques aux échanges dont la suppression est visée par les textes fondateurs de la Communauté européenne et de l'Organisation mondiale du commerce. C'est pourquoi les décisions ne sont plus prises aujourd'hui par le seul gouvernement français et relèvent des niveaux communautaire et mondial. La réglementation technique des véhicules comprend aujourd'hui 150 textes environ (une vingtaine sur l'environnement et quelque 130 sur la sécurité) qui sont adaptés à la cadence d'environ quarante par an.

La Communauté 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 état membre et peuvent ensuite être mis en circulation sans

contrôle dans tous les autres états membres.

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

- 6 000 homologations industrielles ;
- 250 000 réceptions individuelles de véhicules (véhicules carrossés, transformés, ou importés de pays hors UE) ;
- 15 millions de contrôles techniques de véhicules légers ;
- 1,3 million de contrôles de véhicules industriels ;
- 2,5 millions d'immatriculations de véhicules neufs ;
- 6 millions d'immatriculations de véhicules d'occasion.

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires pris en 2006 concernent :

- la limitation de la vitesse des poids lourds : vitesse de circulation limitée sur autoroute à 90 km/h, et application rétroactive de la limitation par construction aux véhicules immatriculés depuis octobre 2001 ;
- la transcription des règles européennes sur le port de la ceinture : une place, une ceinture, une personne ;
- la transcription de la directive européenne sur les pare-buffles ;
- un encadrement réglementaire des radars anticollision ;
- une actualisation de la réglementation du contrôle technique périodique.

Le contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2006 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2006 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2004 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2006 ;
- 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.

Par ailleurs, depuis le 1er janvier 2000, les véhicules utilitaires légers doivent procéder à une visite technique complémentaire pollution dans les deux mois qui précèdent le premier anniversaire d'une visite initiale favorable.

Les visites techniques portent depuis le 1er janvier 2006 sur le contrôle de 511 altérations élémentaires (dont 214 altérations soumises à prescriptions de contre-visites) regroupées en 125 points principaux

constituant 10 fonctions principales du véhicule (identification, freinage, éclairage-signalisation, pneumatique, pollution niveau sonore, organes mécaniques, équipements, visibilité, direction, structure de carrosserie).

En 2006, parmi les altérations soumises à contre-visite, les fonctions freinage, visibilité et équipements de sécurité enregistrent une légère amélioration de leur état par rapport à 2005. À l'inverse les fonctions éclairage-signalisation, identification et liaison au sol connaissent une légère détérioration pour l'ensemble des véhicules contrôlés. L'ensemble des autres points de contrôle montre la stabilité de l'état du parc des véhicules par rapport à 2005.

Par rapport à 2005, le contrôle technique présente en 2006 une altération supplémentaire soumise à prescriptions de contre-visites : le « mauvais état de la plaque d'immatriculation ».

En 2006, 19,83 millions de contrôles dont 17,06 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 5 220 centres de contrôle agréés (4 843 centres spécialisés et 377 centres auxiliaires). Les 17,06 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 14,87 millions pour les voitures particulières et 2,19 millions pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 6,6 % du nombre de contrôles par rapport à 2005.

En 2006, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en légère augmentation par rapport à 2005, il s'établit à 17 % en 2006 alors qu'il était de 16,6 % en 2005.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières présente une légère progression par rapport à 2005. Il s'établit en 2006 à 20 % alors qu'il était de 19,7 % en 2005.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une faible augmentation du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2005 : il est de 23,1 % en 2006 contre 22,7 % en 2005.

Le contrôle technique des véhicules de transports en commun de personnes, de transport de matières dangereuses et des véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes, qui était traditionnellement réalisé par les services des DRIRE, a été externalisé à des centres privés dans le courant de l'année 2005.

Au 31 décembre 2006, le dispositif français de contrôle technique des véhicules lourds comporte 299 installations de contrôle dont 219 centres de contrôle et 80 installations auxiliaires.

Les 219 centres de contrôle se répartissent en 116 centres rattachés à l'un des deux réseaux agréés

(AUTO BILAN France et AUTOVISION PL) et 103 centres indépendants.

Ces chiffres traduisent un accroissement du nombre d'installations de contrôle agréées de 52,5 % sur l'année 2006 et représentent une capacité de contrôle supérieure d'environ 72 % à celle des DRIRE en 2004.

La nomenclature des visites techniques en vigueur en 2006 est identique à celle utilisée en 2005.

En 2006, il a été réalisé 1 139 312 contrôles dont 1 017 934 visites techniques périodiques et 121 378 contre-visites. Ces volumes représentent une diminution de 0,05 % du nombre de visites techniques périodiques par rapport à 2005, année au cours de laquelle le nombre de contrôles réalisés était, pour mémoire, de 1 139 914 (1 005 076 visites techniques périodiques et 134 838 contre-visites).

Le taux de prescription de contre-visites constaté en 2006 est en baisse par rapport à celui de 2005. Il s'établit en 2006 à 14,37 %.

En 2006, 10,44 % des véhicules ont fait l'objet d'une prescription de contre-visites sans interdiction de circuler et 3,93 % d'entre eux, la prescription de contre-visite était assortie d'une interdiction de circuler.

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, et 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 sept ans ont mis en évidence une amélioration considérable de la protection offerte, en cas de choc, pour les occupants des modèles 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. Une réflexion est en cours pour définir les critères d'attribution d'une 6ème étoile, notamment avec des performances de sécurité active.

ANNEXE

TEXTES PARUS EN 2006

Les principales mesures juridiques intervenues en 2006

L'année 2006 se caractérise par l'adoption de deux mesures importantes : l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus et le renforcement des conditions de port de la ceinture de sécurité par les enfants.

Enfin de multiples mesures ont été adoptées dans les domaines les plus variés : plafonnement des vitesses maximales autorisées des véhicules « lourds », amélioration du fonctionnement de la commission des experts en automobiles, réorganisation des commissions départementales de la sécurité routière, déplacement des ouvrages affectant la sécurité routière et possibilité d'équipement des véhicules de feux de jour et de feux d'angle.

Les textes publiés en 2006

– Décret n° 2006-1811 du 23 décembre 2006 relatif à l'obligation de formation des titulaires de la catégorie B du permis de conduire pour la conduite des motocyclettes légères et modifiant le code de la route

Ce décret instaure une formation obligatoire pour les conducteurs titulaires du permis B depuis plus de deux ans qui souhaitent conduire une motocyclette légère d'une cylindrée d'au plus 125 cm³ et d'une puissance d'au plus 11 kW. Un arrêté précisera les modalités de cette formation (enseignement pratique de trois heures).

Cette obligation de formation concerne les personnes qui obtiendront leur permis de conduire de catégorie B à compter du 1er janvier 2007.

– Décret n° 2006-1812 du 23 décembre 2006 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules et ensembles de véhicules lourds et modifiant le Code de la route

Suite à la généralisation, par une directive européenne, de l'obligation d'équipement de limiteur de vitesse par construction à l'ensemble des véhicules lourds, ce décret plafonne les vitesses maximales autorisées des véhicules de transport de marchandise d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 12 tonnes à 90 km/h et celles des véhicules de transport en commun d'un PTAC jusqu'à 10 tonnes à 100 km/h.

– Décret n° 2006-1808 du 23 décembre 2006 relatif à l'organisation de la profession d'expert en automobile et modifiant le Code de la route.

Ce décret clarifie certaines missions des experts en automobile et facilite le fonctionnement de la commission nationale.

– Décret n° 2006-1712 du 23 décembre 2006 relatif à la formation à la conduite et à la sécurité routière, au permis de conduire et modifiant le Code de la route.

Ce décret étend le dispositif d'éducation à la sécurité routière, afin de sensibiliser et de former les futurs usagers de la route pour mieux les protéger.

– Décret n° 2006-1496 du 29 novembre 2006 relatif à l'obligation du port de la ceinture de sécurité et à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants et modifiant le Code de la route.

À compter du 1er janvier 2008, chaque enfant transporté dans les véhicules légers doit être attaché selon le mode le plus approprié à sa morphologie. Notamment, chaque place équipée d'une ceinture de sécurité ne doit être occupée que par un seul enfant.

– Décret n° 2006-1133 du 8 septembre 2006 relatif au déplacement d'installations et d'ouvrages dans l'intérêt de la sécurité routière et modifiant le Code de la voirie routière.

Ce décret précise les conditions et modalités de déplacement des installations et ouvrages, dans l'intérêt de la sécurité routière.

– Décret n° 2006-1157 du 16 septembre 2006 modifiant le décret n° 2005-1225 du 29 septembre 2005 instituant une aide au financement de la formation à la conduite et à la sécurité routière.

Le « permis à un euro par jour » est étendu au permis moto. Le dispositif de financement ne concerne que le premier permis passé (auto ou moto).

– Décret n° 2006-807 du 6 juillet 2006 modifiant le décret n° 2003-416 du 30 avril 2003 relatif au transport de bois ronds.

Ce décret proroge le régime dérogatoire de circulation des véhicules transportant des bois ronds jusqu'au 8 juillet 2009 (application de l'article 229 de la loi n° 2005-157 du 23/02/2005 relative au développement des territoires ruraux).

– Décret n° 2006-665 du 7 juin 2006 relatif à la réduction du nombre et à la simplification de la composition de diverses commissions administratives.

Ce décret tire les conséquences réglementaires de la suppression de la commission administrative de suspension du permis de conduire et réorganise la commission départementale de la sécurité routière.

– Décret n° 2006-499 du 3 mai 2006 relatif à l'éclairage et la signalisation des véhicules et modifiant le Code de la route.

Tout véhicule à moteur, à l'exception des cyclomoteurs, motocyclettes, quadricycles, tricycles et véhicules et matériels agricoles ou forestiers, peut être équipé à l'avant de deux feux d'angle et de deux feux de circulation diurne.

– Décret n° 2006-253 du 27 février 2006 relatif aux routes classées à grande circulation.

Ce décret définit les modifications des routes à grande circulation devant donner lieu à une information du représentant de l'État dans le département (application de l'article L.110-3 du Code de la route).

– Décret n° 2006-56 du 18 janvier 2006 relatif à l'accès des personnes sourdes ou malentendantes aux épreuves de l'examen du permis de conduire de la catégorie B et modifiant le Code de la route.

Des sessions spécialisées seront organisées pour les candidats sourds ou malentendants se présentant aux épreuves théorique et pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B. Lors de ces sessions, ces candidats bénéficieront du dispositif de communication adapté de leur choix.

– Décret n° 2006-46 du 13 janvier 2006 portant modification du Code de la route.

Les conducteurs de véhicules de transport en commun, âgés de 60 ans et plus, sont soumis à une visite médicale annuelle (auparavant tous les deux ans).

La vente de plaques d'immatriculation non conformes constitue une infraction sanctionnée d'une contravention de 4e classe, d'un montant de 135 euros. Tout conducteur et passager d'un deux-roues doit être coiffé d'un casque homologué et ce casque doit être attaché.

– Loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

Cette loi contient plusieurs dispositions aggravant les sanctions, d'une part pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus et d'autre part pour le « débridage » de tous les deux-roues et quadricycles à moteur et la commercialisation de ces mêmes véhicules débridés.