



Conseil national de la sécurité routière

Mardi 27 novembre 2012
Hôtel de Beauvau

Sommaire

27 novembre 2012 : Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, relance le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)	p. 2
Les jeunes, premières victimes des accidents de la route	p. 4
Les dangers de l'alcool et des stupéfiants sur les routes	p. 8
La vitesse, le facteur qui change tout	p. 11
Deux-roues motorisés : le mode de déplacement le plus dangereux	p. 14
Téléphone et distracteurs au volant : un risque réel et une menace considérable pour l'avenir	p. 17
Annexes :	
1 - Données d'accidentalité – Observatoire national interministériel de sécurité routière	
2 - Composition du Conseil national de la sécurité routière	



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Paris, le 27/11/2012

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, relance le Conseil national de la sécurité routière et fixe les priorités de son action.

Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur, a installé le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), en présence de son nouveau président, le député Armand JUNG, et du délégué interministériel à la sécurité routière, le préfet Frédéric PECHENARD.

Cette instance de concertation ne s'était pas réunie depuis 2008.

Le rôle du CNSR est de préparer et d'évaluer la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Il est notamment chargé d'adresser au Gouvernement des propositions pour lutter contre la violence routière et de réaliser des contrôles afin d'évaluer les actions mises en place chaque année.

Réunissant les représentants de l'ensemble des usagers de la route, le CNSR a pour vocation d'être « un parlement de la sécurité routière », c'est-à-dire un lieu de débat qui tend à accroître la participation des citoyens à la politique de sécurité routière.

Le ministre de l'Intérieur a fixé deux axes sur lesquels doivent porter les travaux du CNSR :

- les principaux facteurs accidentogènes : alcool, stupéfiants, vitesse ;
- les personnes les plus exposées : jeunes et usagers de deux-roues motorisés.

La lutte contre les causes majeures de l'accidentalité routière, l'alcool, les stupéfiants et la vitesse, doit être une préoccupation permanente. En 2011, 30% des accidents mortels sont liés à l'alcool. Au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause. Les stupéfiants sont présents dans au moins 13% des accidents mortels. Le mélange alcool/cannabis multiplie par 14 le risque d'accident.

Par ailleurs, les 18-24 ans sont de loin les premières victimes des accidents de la route. A ce titre, une réflexion sur les formations ne peut être écartée.

Enfin, les conducteurs de deux-roues motorisés et spécialement les motocyclistes feront l'objet de toutes les attentions car ils utilisent un mode de déplacement qui les rend particulièrement vulnérables : les motocyclistes représentent, en 2011, 23% des usagers de véhicules à moteur tués sur la route.

www.securite-routiere.gouv.fr

Contacts presse Sécurité routière :

Jean-Noël Fournier : 01 40 81 78 84 / 06 87 67 56 40

Jean-Marie Chaudron : 01 40 81 80 69

LES JEUNES, PREMIÈRES VICTIMES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

➤ Première cause de mortalité des 18-24 ans : les accidents de la route

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 18-24 ans

En 2011, 813 jeunes âgés de 18 à 24 ans sont morts dans un accident de la route.¹ Ils ont été 16 797 à avoir été blessés dont 6 039 ont dû être hospitalisés.

Alors qu'ils représentent 9% de la population, les 18-24 ans représentent 21% des décès sur la route. Les 18-24 ans appartiennent à la classe d'âge à plus haut risque avec un risque supérieur de 2,5 par rapport à la moyenne.



Première cause de mortalité pour les 18-24 ans, les jeunes usagers de la route sont aussi les plus exposés aux blessures graves après un accident de la route. Près de la moitié (45 %) des victimes qui garderont des séquelles lourdes après un accident sont âgés de moins de 30 ans, et 1 victime sur 5 (19 %) a moins de 20 ans².

Les jeunes hommes les plus exposés au risque routier

Les jeunes hommes sont les plus durement touchés : ils représentent 83% des 18-24 ans morts sur la route.

C'est en voiture que le danger est statistiquement le plus élevé pour les 18-24 ans. En 2011, 63% des jeunes de 18-24 ans tués dans un accident de la route étaient des automobilistes (tous âges confondus, ce pourcentage est de 53%).

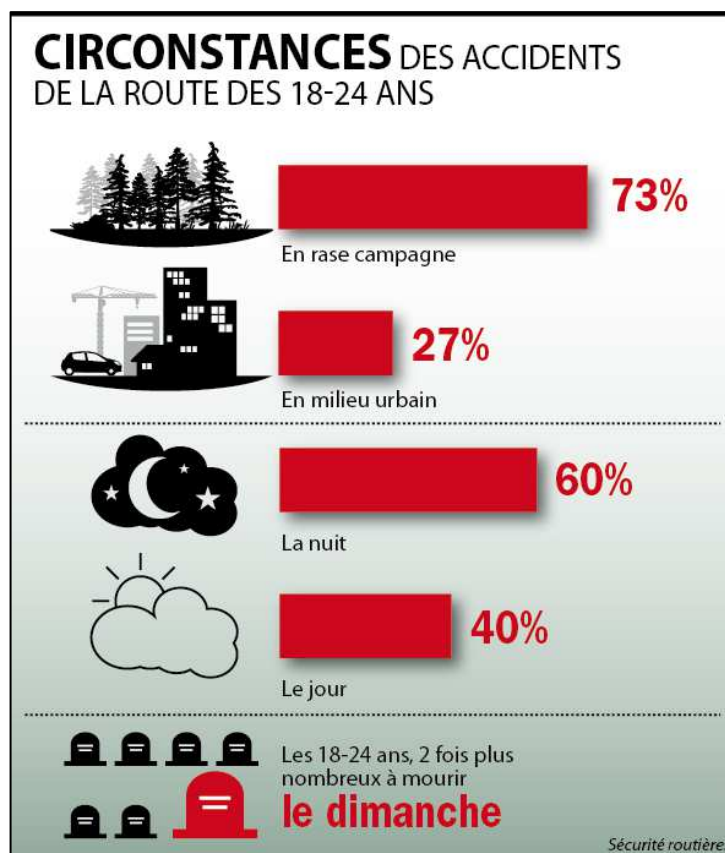
¹ Bilan ONISR 2011

² Bilan ONISR 2011 : les données sanitaires des accidents

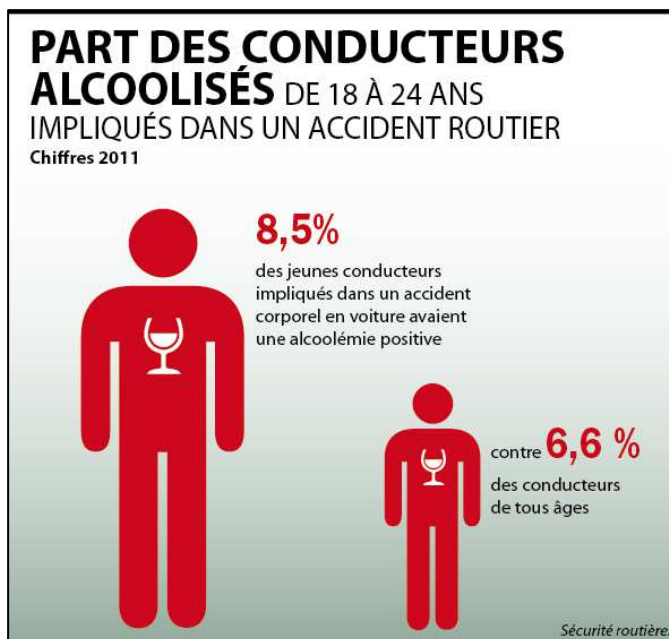


- **Alcool, cannabis, vitesse, téléphone... Des conduites à risque qui tournent au drame**

En 2011, les jeunes se sont tués majoritairement en rase campagne (73%), la nuit (60%) et en fin de semaine : les 18-24 ans sont deux fois plus nombreux que les autres à mourir un dimanche.



En 2011, la part des conducteurs alcoolisés de 18-24 ans impliqués dans un accident corporel en voiture est de 8,5%, alors qu'elle est de 6,6% pour l'ensemble des automobilistes³.



Par ailleurs, 37% des jeunes reconnaissent qu'il leur arrive de dépasser les limitations de vitesse contre 21% pour l'ensemble de la population, et 50% des jeunes affirment qu'ils aiment rouler vite.⁴

28% consultent leurs SMS, messages électroniques ou Internet en conduisant (contre 11% pour le reste de la population) et 25% rédigent des messages en conduisant.

Le permis de conduire pour les jeunes conducteurs

C'est le premier examen de France, avec plus de 1,5 million de candidats par an.

L'apprentissage de la conduite et l'obtention du permis de conduire sont des éléments essentiels pour l'indépendance et l'accession des jeunes à un travail. Aujourd'hui, plusieurs formules sont proposées pour s'adapter à chacun.

La conduite accompagnée : pour tous les jeunes dès 16 ans, est reconnue comme la meilleure formation. Cet apprentissage anticipé de la conduite enregistre le meilleur taux de réussite à l'examen tout en réduisant l'accidentalité des jeunes conducteurs.

³ Il s'agit du pourcentage de conducteurs qui ont fait l'objet d'un test positif sur la population contrôlée.

⁴ Les Français et la sécurité routière – Ifop octobre 2012

À partir de 18 ans, la conduite supervisée est une nouvelle formule qui permet aux candidats de gagner en expérience s'ils ont effectué 20 heures de conduite ou échoué à l'épreuve pratique.

Tout nouveau permis obtenu est un permis probatoire depuis 2004, doté d'un capital de 6 points. La période probatoire dure trois ans durant lesquels le permis est crédité de 2 points chaque année (si aucune infraction n'a été commise pendant cette période). Pour ceux qui ont pratiqué l'apprentissage anticipé de la conduite, la période probatoire est réduite à deux ans, le permis est alors crédité de 3 points chaque année.

Si le jeune conducteur commet une infraction entraînant un retrait de 6 points (par exemple en cas de conduite avec une alcoolémie supérieure ou égale à 0.5 g/l), le permis probatoire peut être retiré en une seule fois.

LES DANGERS DE L'ALCOOL ET DES STUPÉFIANTS SUR LES ROUTES

Le risque d'un conducteur d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 lorsqu'il a un taux d'alcool positif⁵. Ce risque est multiplié par 14 lorsqu'il y a la présence des deux facteurs, alcool et cannabis.

➤ L'alcool, première cause de mortalité sur les routes⁶

Le taux d'implication du facteur alcool dans la mortalité routière n'a pratiquement pas varié depuis l'année 2000. **L'alcool est responsable de près de 31% des morts sur la route, soit 1 221 personnes tuées en 2011.**



Plus de 3 personnes meurent chaque jour sur la route dans des accidents dont l'une des causes est la consommation excessive d'alcool.

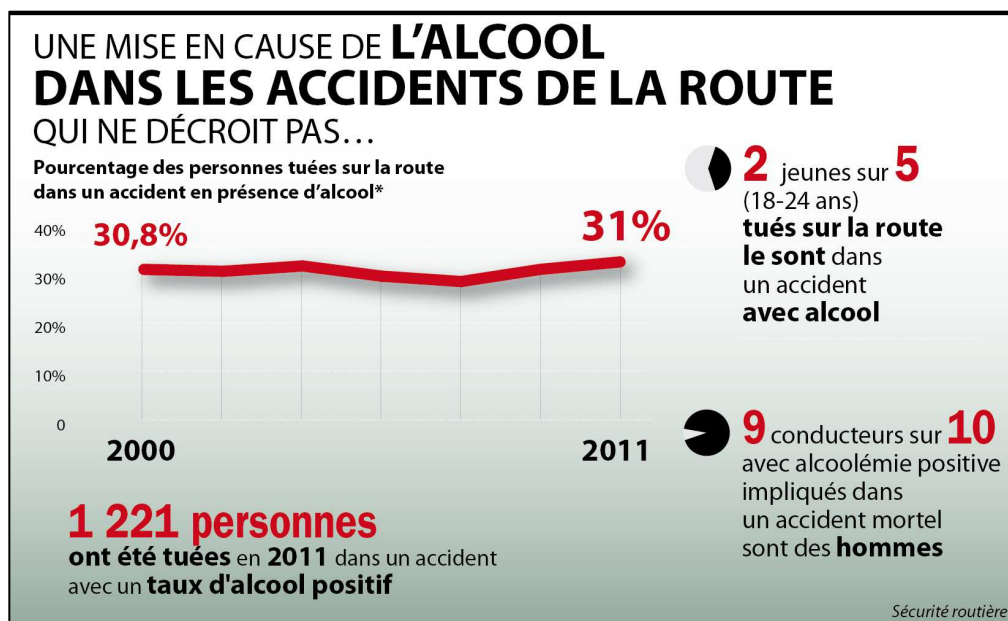
La nuit, le facteur alcool est présent dans 1 accident mortel sur 2.

Pourtant **près de 8 personnes sur 10 (79%)** affirment faire attention à ne pas abuser de boissons alcoolisées avant de prendre le volant, dont 60% déclarent même y veiller « systématiquement ».⁷

⁵ À 0,5 g/l, le risque pour un conducteur alcoolisé d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3. À 1 g/l, ce risque passe à 8 et à 1,6 g/l, il approche les 32.

⁶ Observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR) – bilan 2011

⁷ Baromètre Ifop – Les Français et la sécurité routière octobre 2012



- **Le constat de délit de conduite sous l'emprise de stupéfiants est en nette croissance**

Concernant l'usage des **stupéfiants**, en 2011, ont été recensés **455 accidents mortels** avec au moins un conducteur ayant eu un résultat positif connu au test de cannabis.

Ces accidents ont provoqué **499 décès**, soit 13% de la mortalité routière. Cette même année, 16 244 personnes ont été condamnées pour conduite sous l'emprise des stupéfiants⁸.

- **Alcool, drogue : les 18-24 ans, les plus concernés**

Près de 40% des 18-24 ans tués sur la route meurent dans un accident de la route avec alcool positif.⁹

Selon une étude de l'Ifop¹⁰, 1 jeune sur 5 reconnaît avoir pris le volant au-dessus du seuil d'alcoolémie ou après avoir fumé du cannabis.

⁸ Ministère de la Justice – condamnations routières prononcées en 2011 (données provisoires)

⁹ ONISR – bilan 2011

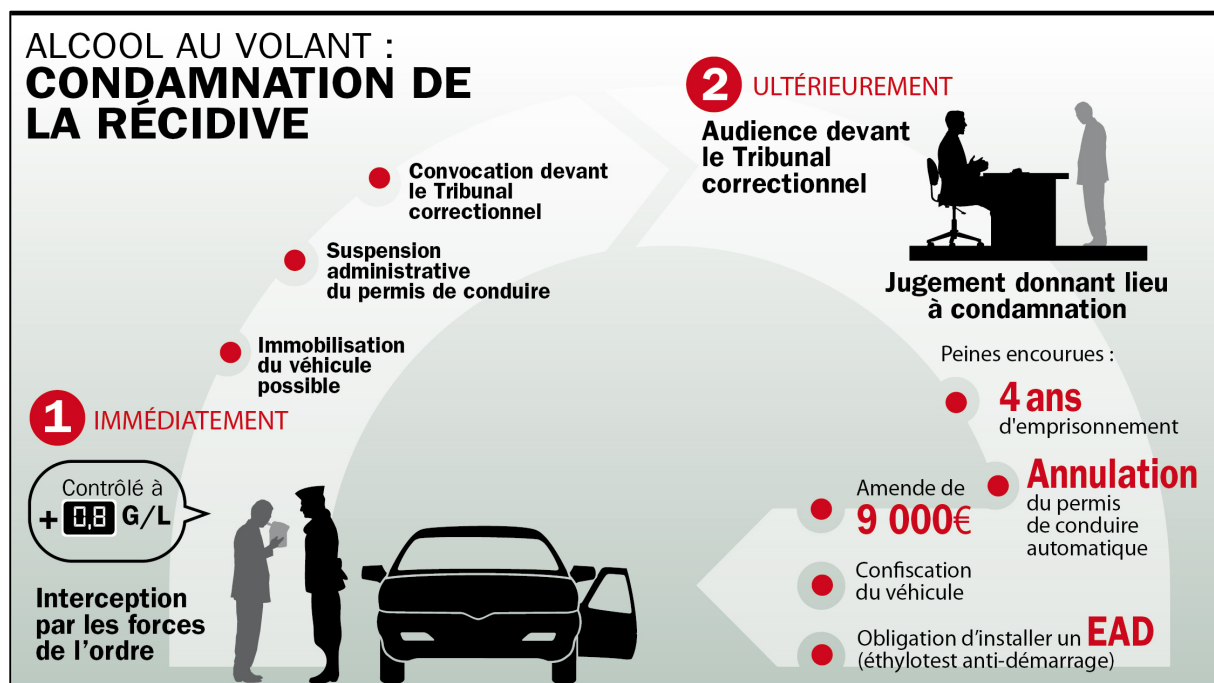
¹⁰ Baromètre Ifop – « les Français et la sécurité routière » Octobre 2012

➤ **Des alcoolisations extrêmes en cause dans les accidents mortels**

Dans la quasi-totalité des accidents mortels impliquant un conducteur avec un taux d'alcool positif (88%), ce taux d'alcool est bien supérieur au taux légal de 0,5 g/l puisqu'il se situe au-delà de 0,8 g/l.

60% des conducteurs impliqués dans un accident mortel avec alcool ont une alcoolémie supérieure à 1,5g/l. Dans plus d'un accident mortel avec alcool sur trois, il y a un conducteur présentant un taux supérieur à 2 g/l.

S'agissant des condamnations pour homicides ou blessures involontaires, si le conducteur était en état alcoolique au moment de l'accident, l'emprisonnement est prononcé dans 84% des condamnations. **Si l'on considère les seuls homicides involontaires avec alcool, l'emprisonnement concerne 99% des peines, dont près de 60%, en partie ou en totalité, ferme¹¹.**

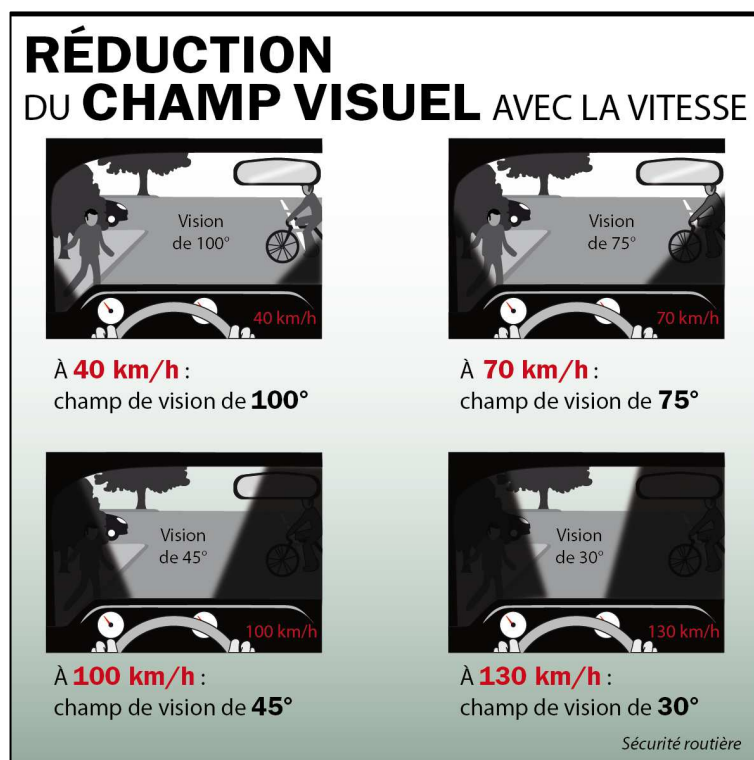


¹¹ Les condamnations pour infraction à la sécurité routière 2010 – Bilan ONISR 2011

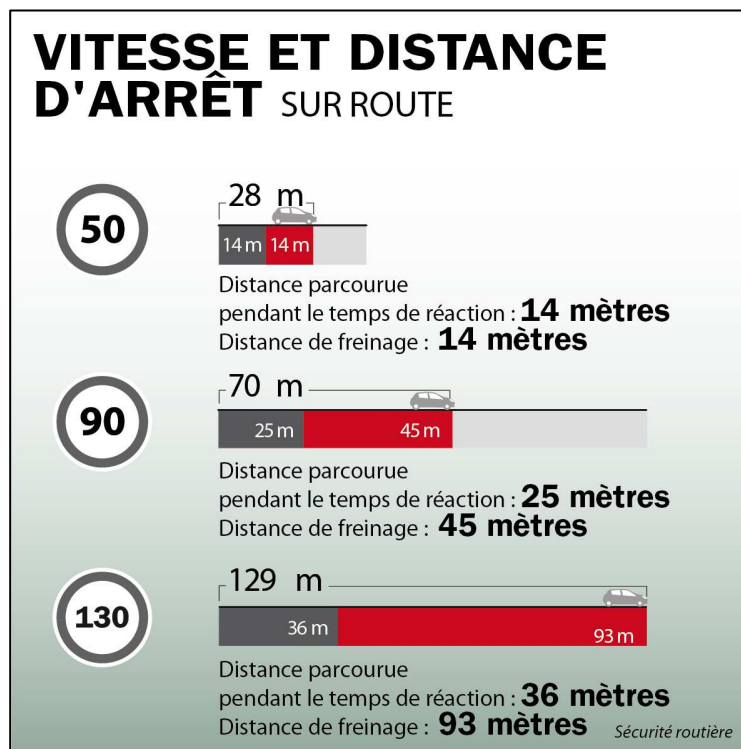
LA VITESSE, LE FACTEUR QUI CHANGE TOUT

L'excès de vitesse provoque et aggrave les accidents :

- Plus on roule vite, plus le choc est violent et plus les conséquences sont dramatiques. Ainsi tout choc frontal au-dessus de 80 km/h entraîne quasi inévitablement la mort ou des séquelles irréversibles pour tout passager, même ceinturé.
- La vitesse excessive réduit les possibilités de manœuvrer à temps et augmente les distances de freinage.
- Une vitesse plus élevée que celle autorisée oblige le conducteur à traiter un grand nombre d'informations en un minimum de temps. Sa vision doit s'adapter en permanence, ce qui génère un stress important entraînant fatigue et perte de vigilance.
- La vitesse réduit le champ visuel. À 40 km/h le champ de vision est de 100° tandis qu'il est de seulement 45° à 100 km/h. À grande vitesse, il se limite à une vision centrale de la route.



La distance d'arrêt augmente avec la vitesse. Elle correspond à la distance parcourue pendant le temps de réaction du conducteur ajoutée à la distance de freinage du véhicule. Le temps de réaction varie de 1 à 2 secondes. La distance parcourue pendant ce délai augmente avec la vitesse. Un choc à 50 km/h équivaut à une chute de trois étages. À cette vitesse, la distance pour s'arrêter est de 28 mètres.



Les radars pour lutter contre les vitesses excessives

Parmi toutes les mesures mises en place en matière de sécurité routière, l'installation des radars automatiques est celle qui a permis de sauver le plus grand nombre de vies au cours des dernières années.

On estime que **les radars sont à l'origine de 75% des 36 000 vies épargnées depuis 2002.**

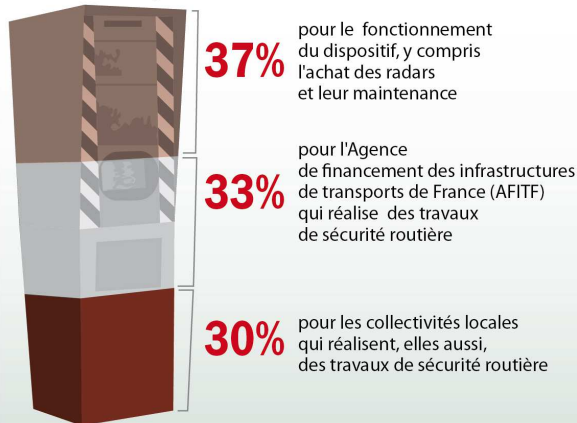
La mise en place des radars a largement contribué à la baisse des vitesses moyennes (plus de 10 km/h) enregistrée depuis maintenant huit ans.

Les radars sont placés à des endroits particulièrement accidentogènes pour inciter les usagers à ralentir leur vitesse et réduire le nombre d'accidents. Les études menées sur périodes et distances équivalentes, avant et après l'installation des radars, montrent **une baisse d'environ 60% de la mortalité routière dans les zones à proximité des radars depuis leur installation.**

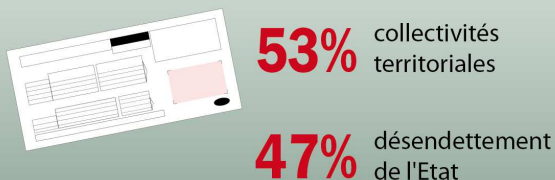
RÉPARTITION DES RECETTES RADARS

En 2011, leur montant s'élève à 641 millions d'euros.

Le montant des amendes forfaitaires (539 millions d'euros) est utilisé de la façon suivante :



Le montant des amendes majorées, payées au-delà de 45 jours, (102 millions d'euros) est utilisé de la façon suivante :



Sécurité routière

LES ACCIDENTS DE LA ROUTE COÛTENT 23 MILLIARDS D'EUROS PAR AN À LA SOCIÉTÉ

En 2011

Dont...

... accidents matériels* :
13,7 milliards d'euros



... victimes :

9,3 milliards d'euros

-> personnes tuées : **5 mds €** (3 963 morts)

-> blessés : **4,3 mds €** (81 251 blessés)

Soit **1,2% du PIB** de la France en 2011

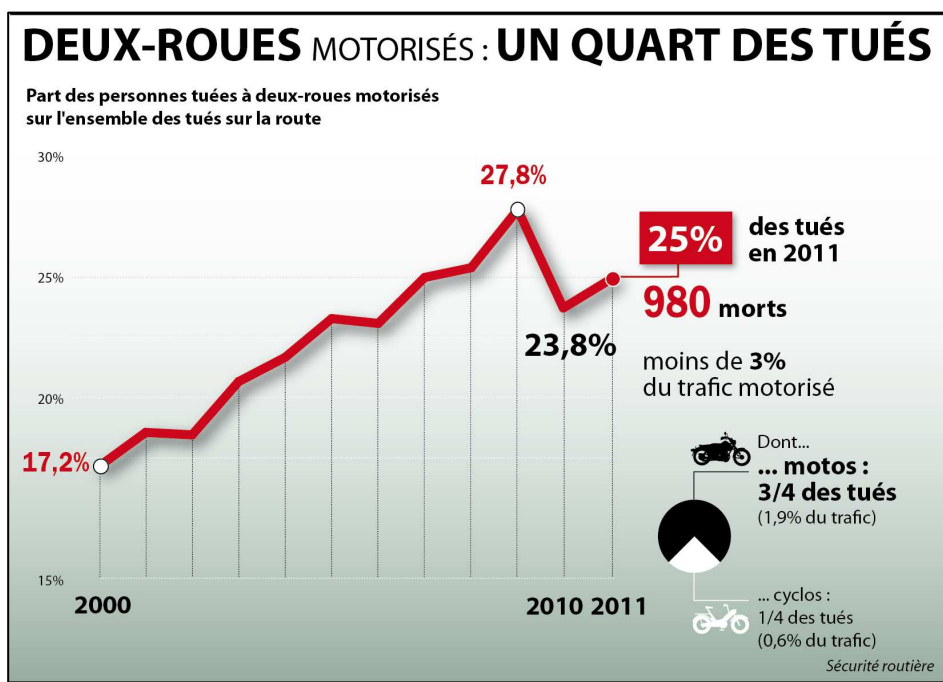
* y compris dégâts matériels des accidents corporels

Sécurité routière

DEUX-ROUES MOTORISÉS : LE MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS DANGEREUX

- Des usagers de la route particulièrement vulnérables¹²

À distance parcourue équivalente, un conducteur de deux-roues motorisés a 14 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste.

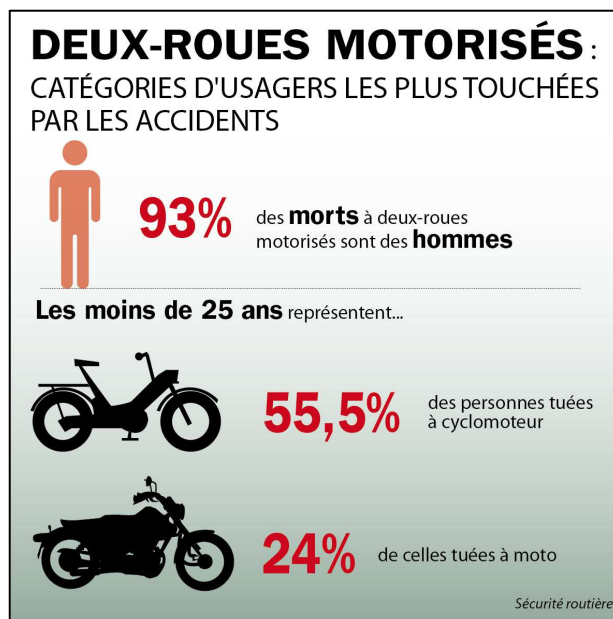


En 2011, 980 usagers de deux-roues motorisés ont perdu la vie, ce qui représente une hausse de 3% par rapport à 2010. Cette augmentation du nombre de victimes est principalement due à la hausse de la mortalité des usagers de motos de plus de 125 cm³ (+10%). En 2011, les motocyclistes ont représenté 23% des usagers de véhicules à moteur tués sur la route. Le nombre de personnes tuées à cyclomoteur baisse de 11,3%. Sur les 12 derniers mois (novembre 2011 à octobre 2012), le nombre d'usagers qui se sont tués à deux-roues motorisé s'élève à 830 personnes.

- Les hommes, jeunes, particulièrement touchés

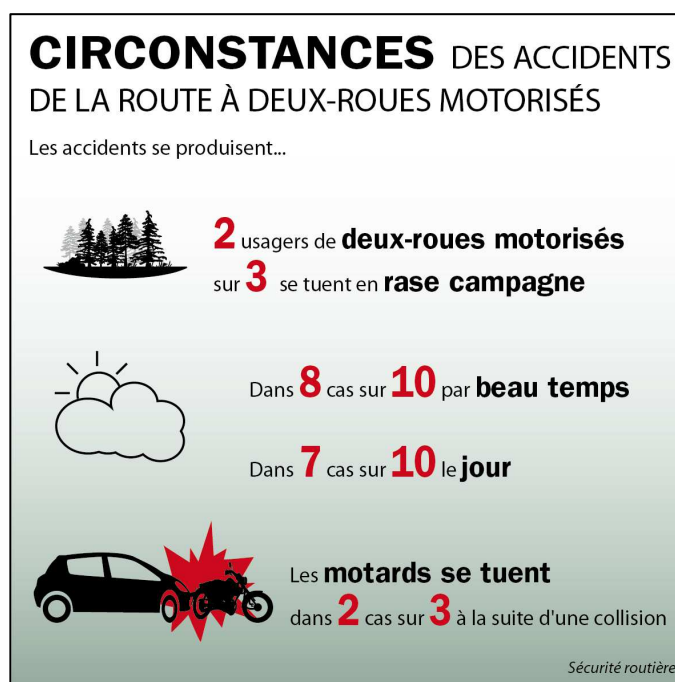
Les hommes représentent 93% de la mortalité à deux-roues motorisé. Les jeunes sont particulièrement concernés : 55,5% des personnes tuées à cyclomoteur et 24% de celles tuées à moto ont moins de 25 ans.

¹² ONISR – Bilan de l'année 2011



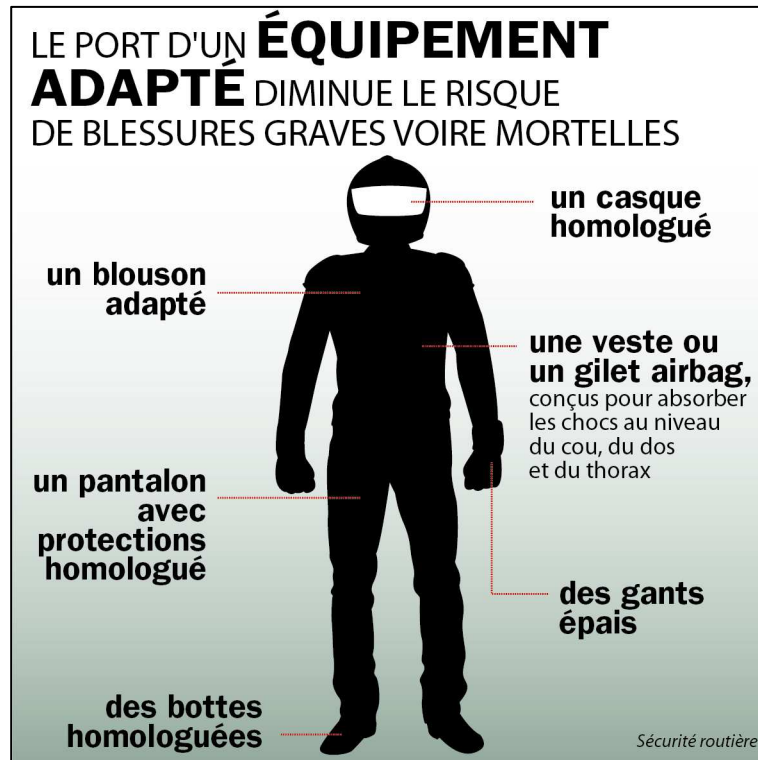
➤ En rase campagne, le jour, sur chaussée sèche

Les deux-tiers des usagers de deux-roues motorisés trouvent la mort en rase campagne alors que seulement un tiers des accidents s'y produisent. Dans plus de 8 cas sur 10, les accidents mortels des motocyclistes ont lieu sur chaussée sèche. Les motards se tuent seuls sur la route dans un tiers des cas et deux fois sur trois à la suite d'une collision. Le nombre de motocyclistes tués dans un accident est plus élevé le jour que la nuit (71% des personnes tuées).



➤ **Sous-équipement, vitesse : les deux ennemis du motard**

Les usagers de deux-roues motorisés sont vulnérables principalement en raison de la faible protection générée par l'absence de carrosserie et la stabilité précaire de ce type de véhicule.



Paradoxalement, cette vulnérabilité naturelle n'empêche pas que les vitesses pratiquées par les motocyclistes soient nettement supérieures à celles des automobilistes : 5 km/h en plus, de jour, tous réseaux confondus.

Le pourcentage des motocyclistes impliqués dans un accident avec une alcoolémie positive est de 24,5 % pour les accidents mortels, soit plus que les automobilistes (20,2%).

TÉLÉPHONE ET DISTRACTEURS AU VOLANT : UN RISQUE RÉEL ET UNE MENACE CONSIDÉRABLE POUR L'AVENIR

- **En France, près d'un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.**

Depuis quatre ans, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) mesure, par des sondages effectués au bord des routes, la part des usagers qui téléphonent en conduisant¹³.

Les derniers résultats (2011) montrent qu'environ 2% des conducteurs téléphonent avec un portable au volant. Ce pourcentage est multiplié par un peu plus de trois (6,3%) quand il s'agit de conducteurs de poids lourds et il est plus que doublé (4,7%) pour les conducteurs de véhicules utilitaires.

Les résultats de l'expertise collective de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) « **Téléphone et sécurité routière** »¹⁴, commandée par la Sécurité routière ont montré que l'usage du téléphone au volant, y compris avec un kit mains libres, perturbe gravement l'acte de conduire.

Téléphoner accapare l'attention du conducteur et réduit considérablement ses capacités à répondre immédiatement aux dangers de la route.

En engageant une conversation téléphonique au volant, le risque d'avoir un accident de la route est **multiplié par 3**. Ce rapport montre également que ceux qui téléphonent en conduisant n'ont pas conscience des dangers encourus pour eux-mêmes et pour les autres.

Près d'un accident corporel sur 10 reste lié à l'utilisation du téléphone en conduisant, soit plus de 6 502 accidents corporels en 2011.

- **Un usage de plus en plus répandu, particulièrement chez les jeunes**

L'importance du phénomène apparaît à travers les statistiques des infractions constatées.

En 2011, 509 372 contraventions pour usage du téléphone tenu en main et à l'oreille ont été dressées en France contre 507 342 en 2010.

Cet engouement touche particulièrement les jeunes, les conducteurs novices qui sont des utilisateurs de plus en plus nombreux de SMS et d'Internet depuis leur portable.

¹³ Les mesures ont été réalisées par des enquêteurs situés au bord des routes sur 85 sites différents.

L'observation visuelle ne compte que les téléphones tenus en main.

¹⁴ « Téléphone et sécurité routière » les éditions INSERM 2011

Le sondage réalisé par les associations Prévention routière et Assureurs Prévention vient conforter ces chiffres en pointant une utilisation fréquente et grandissante des téléphones au volant chez les conducteurs jeunes.

De nombreuses actions de sensibilisation ont été réalisées par les pouvoirs publics pour prévenir les usagers de la route des dangers de la distraction au volant, en particulier celle liée à l'usage du téléphone en situation de conduite. Mais avec la diffusion massive, rapide et mondiale des systèmes de télécommunication et des dispositifs embarqués, on assiste à une diversification des possibilités d'usage de la téléphonie mobile dans un véhicule routier et à une multiplication des écrans multifonctions.

Un nouveau danger se dessine pour les années à venir puisque la téléphonie vocale recule au profit d'usages tactiles sollicitant encore davantage les capacités d'attention du conducteur. La même problématique se pose pour les gros rouleurs et les routiers professionnels fréquemment sur la route. La multiplication à bord des véhicules des écrans pour un autre usage qu'une aide à la conduite, laisse apparaître un développement de sources de distraction encore plus dangereuses que le téléphone portable. Ces évolutions nécessitent la conduite d'études prospectives pour mettre en place des mesures permettant d'enrayer des usages en contradiction forte avec la sécurité routière.

Téléphone et distracteurs en conduisant : les chiffres clés

- Téléphoner en conduisant **multiplie par 3** les risques d'accident¹⁵.
- Près d'1 accident corporel de la route sur 10 en France est associé à l'utilisation du téléphone en conduisant, soit **plus de 6 500 accidents corporels en 2011**.
- En moyenne le **nombre d'usagers dans la circulation** qui, à un instant « t », utilisent un téléphone portable est estimé en France à 2% pour le téléphone tenu à la main et à **6% tous systèmes confondus** (à la main et dispositif mains-libres).
- **23%** des personnes interrogées disent utiliser le **kit mains libres en conduisant**¹⁶.
- **76% des 18-24 ans** déclarent utiliser leur **téléphone portable au volant**¹⁷
- **Seulement 51%** des conducteurs **estiment** que le téléphone au volant constitue un véritable **danger**, ils sont **39%** pour la classe d'âge des **18-24 ans**²¹.
- En France, c'est **sur les autoroutes de liaison interurbaines que le taux d'utilisation est le plus élevé** : 2,8% pour le téléphone tenu à la main et à l'oreille.
- **Les conducteurs de poids lourds utilisent davantage leur téléphone portable** (6,3% à un instant « t » tous systèmes confondus) que les conducteurs de camionnettes (4,7%), eux-mêmes plus grands utilisateurs que les conducteurs de véhicules légers (2,1%).¹⁸

¹⁵ « Téléphone et sécurité routière » les éditions INSERM 2011

¹⁶ Baromètre Ifop - Les Français et la Sécurité routière - octobre 2012

¹⁷ Etude sur l'évolution des comportements des conducteurs publiée en novembre 2012 par les associations Prévention routière et Assureurs prévention

¹⁸ ONISR-bilan 2011

ANNEXES

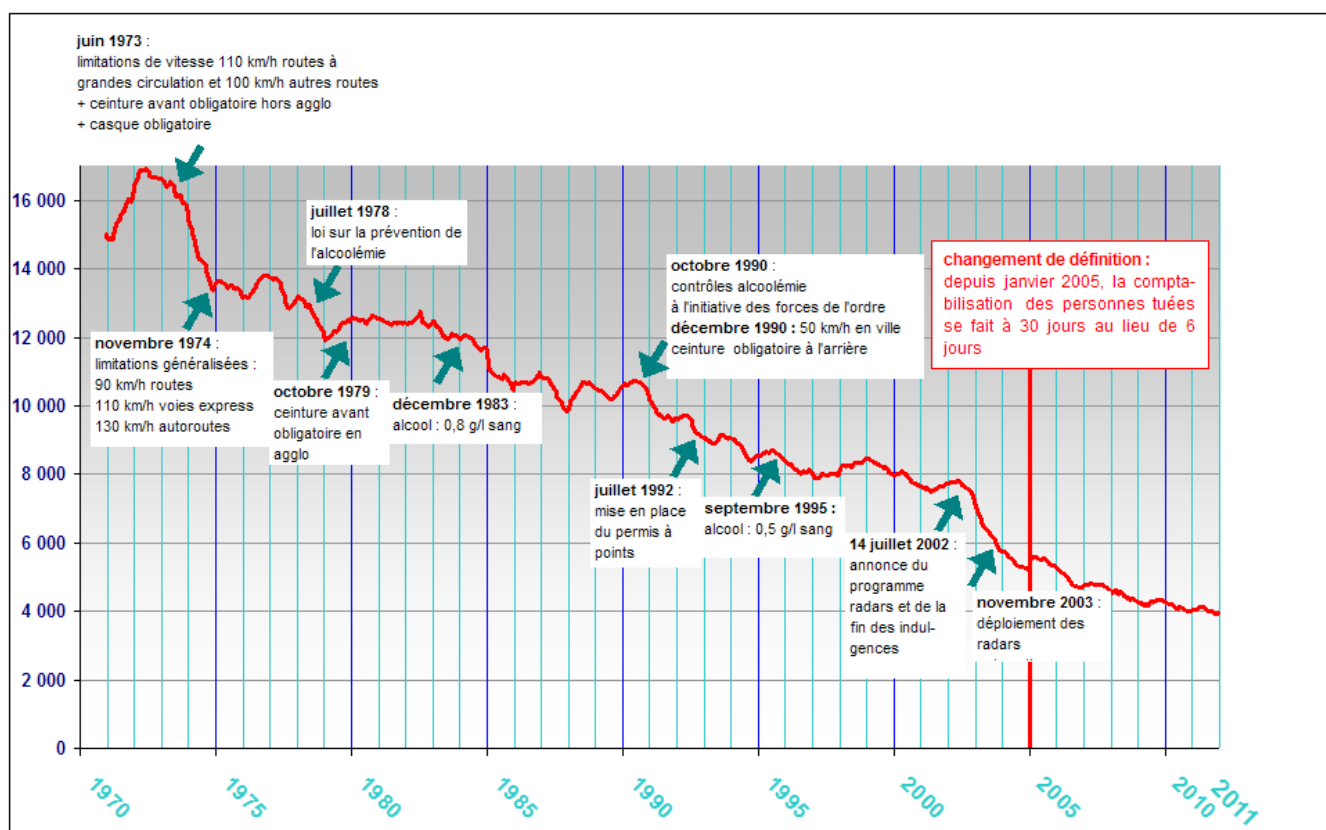
Observatoire national interministériel de sécurité routière

CNSR - du 27 novembre 2012

DONNEES D'ACCIDENTALITE

1. 40 ans de sécurité routière

Depuis 1972, année tristement record avec plus de 18000 morts sur les routes, les gouvernements successifs n'ont cessé de prendre des mesures afin de réduire la mortalité : limitations de vitesse, réglementation sur l'alcoolémie, port de la ceinture et du casque, puis mise en place des contrôles sur l'ensemble de ces champs. Le trafic routier, qui avait explosé après la seconde guerre mondiale, a poursuivi une augmentation soutenue entre 1972 et 2001, puis s'est relativement stabilisé ces dix dernières années.



2. Le bilan 2011, une baisse de la mortalité routière ralentie ces 5 dernières années

Des progrès déterminants ont été enregistrés de 2002 à 2006 (gains de l'ordre de -500 morts par an). L'essentiel en est attribué à l'annonce de la fin des indulgences et du lancement du programme des radars (en juillet 2002), puis à leur déploiement effectif. Il s'agissait donc avant tout d'un effet vitesse. Les baisses de mortalité sont moins significatives depuis 2007, avec notamment des épisodes de quasi-palier en 2007 (-89 morts) et en 2009 (-2 morts sur l'année).

Observatoire national interministériel de sécurité routière

Le bilan 2011 de la France métropolitaine s'établit à :

- 65 024 accidents corporels (-3,4 %) dont 3 647 accidents mortels ;
- 3 963 personnes tuées, soit 29 personnes tuées en moins par rapport à 2010 (-0,7 %) ;
- 81 251 personnes blessées (-3,8 %) dont 29 679 hospitalisés (-2,3 %).

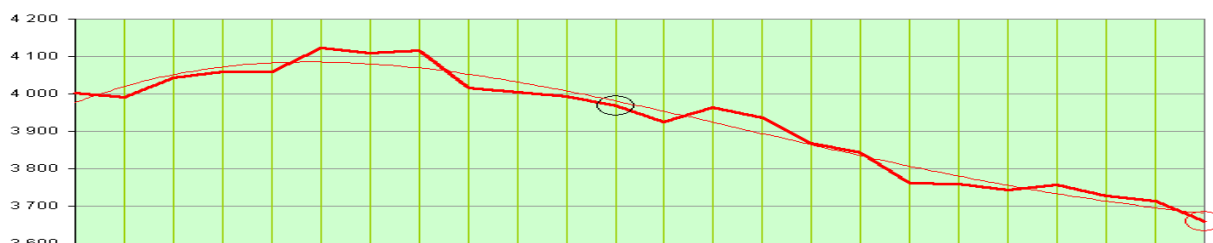
Dans ce bilan, certaines catégories d'usagers sont sur représentées par rapport à leur part dans le trafic ou dans la population :

- Les motocyclistes représentent 23 % des usagers motorisés tués pour moins de 1,9 % du trafic.
- 14 % des personnes tuées le sont dans des accidents qui comportent au moins un véhicule poids-lourds, alors que ceux-ci ne représentent que 5 % du trafic routier.
- 28 % des tués le sont dans des accidents impliquant un conducteur qui a le permis depuis moins de 2 ans.
- 21 % des tués sont des jeunes entre 18 et 24 ans, alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population.

3. Les tendances 2012

Les résultats provisoires à fin octobre 2012 font ressortir une nouvelle baisse de la mortalité routière proche de -8 % soit 300 personnes tuées en moins comparées à 2011. Ces gains intéresseraient plus particulièrement les motocyclistes (-120 personnes tuées soit une baisse de -14 %). La mortalité des cyclistes augmenterait.

A ce jour, en l'absence de données suffisamment consolidées sur les variations des parcours routiers, ces résultats sont à analyser avec prudence.



2010			2011												2012									
N	D		J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O
4 003	3 992		4 043	4 058	4 069	4 123	4 109	4 116	4 017	4 004	3 994	3 963	3 925	3 963	3 937	3 869	3 842	3 767	3 759	3 743	3 756	3 728	3 715	3 663

4. Les facteurs d'accidents mortels

- La vitesse : c'est un facteur pratiquement toujours présent, comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité. Le facteur « vitesse » (inadaptée ou excessive) est ainsi un facteur présent dans plus de 26 % des accidents mortels d'après les remontées rapides des forces de l'ordre. Le contrôle sanction automatisé a certes permis une réelle baisse des vitesses pratiquées mais des gains importants de mortalité routière demeurent envisageables.

- L'alcool : il est présent dans près de 31 % des accidents mortels, une constante depuis plus d'une décennie. Parmi les catégories de conducteurs impliquées dans ces accidents mortels avec alcool, on note que un motocycliste sur quatre (25 %) et un conducteur d'automobile sur cinq (20 %) présentent un taux d'alcool supérieur au taux légal.

- La drogue : elle est présente dans au moins 13 % des accidents mortels. Le cocktail drogue plus alcool induit un risque d'accident mortel multiplié par 14, contre 8 en cas d'absorption seule d'alcool.

- L'hypovigilance et les distracteurs : le facteur « malaise-fatigue » apparaît dans 8 % des accidents mortels. Le facteur « attention perturbée » ressort dans au moins 4 % des décès routiers, mais ce sont des facteurs à l'heure actuelle difficilement identifiables lors des accidents.

5. Mortalité routière 2011 – les chiffres clés.

Parmi les 3963 personnes décédées sur nos routes en 2011 :

- Plus de 3000 étaient des hommes, pour moins de 1000 des femmes.
- Plus de 2000 décédaient sur des routes de rase campagne limitées à 90 km/h.
- Plus de 1000 avaient moins de 24 ans.
- Plus de 1000 décédaient dans des accidents générés par une vitesse excessive.
- Plus de 1000 décédaient dans un accident dans lequel au moins un conducteur présentait une alcoolémie connue positive.
- Près de 1000 étaient en deux roues motorisés.
- Plus de 500 étaient piétons dont près de 200 avaient plus de 75 ans.
- Près de 500 décédaient dans un accident dans lequel au moins un conducteur était testé positif au cannabis.
- Près de 500 étaient conducteurs depuis moins de 2 ans.
- Près de 500 décédaient alors qu'elles ne portaient pas la ceinture de sécurité.

Projet

Composition du Conseil national de la sécurité routière

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'intérieur

Décret du
portant nomination du président et des membres du Conseil national de la sécurité routière

NOR : [...]

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur,

Décète :

Article 1^{er}

M. Armand JUNG est nommé président du Conseil national de la sécurité routière.

Article 2

Sont nommés membre du Conseil national de la sécurité routière :

1° en qualité de personnalités qualifiées

M. Pere NAVARRO, M. Jean-Paul GAILLY et M. Christian LEYRIT.

2° En qualité de membres du Sénat

M. Jean Patrick COURTOIS et M. Gérard BAILLY.

3° En qualité de membres de l'Assemblée nationale

M. Armand JUNG et M. Philippe HOUILLON.

4° En qualité de membre du Conseil économique, social et environnemental

M. Patrick BAILLY.

5° En qualité de représentants des régions

Mme Nathalie LANZI

6° En qualité de représentant des départements

M. Pascal FOURNIER

*7° En qualité de représentant des communes
ou groupements de communes*

M. Lionel WALKER

*8° En qualité de représentants des entreprises
et institutions intéressées par la sécurité routière*

M. Patrick BLAIN, représentant le comité des constructeurs français d'automobiles.

M. Alexis MERKLING, représentant la fédération française des sociétés d'assurances.

M. Patrick JACQUOT, représentant le groupement des entreprises mutualistes d'assurance.

M. Jean MESQUI, représentant l'association des sociétés françaises d'autoroute et d'ouvrages à péage.

M. Patrice BESSONE, représentant le Conseil national des professions de l'automobile.

M. Dominique MARTIN, représentant la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés.

M. Fabrice ACCARY, représentant la fédération nationale des transporteurs routiers.

M. Gérard ACOURT, représentant le groupe école de conduite française.

*9° En qualité de représentants d'associations
agissant dans le domaine de la sécurité routière*

M. Christophe TREBOSC, représentant l'association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public.

M. Anick CADET, représentant l'association familles rurales.

M. Philippe THIEBAUT, représentant la fédération française de motocyclisme.

Mme Geneviève LAFERRERE, représentant la fédération française des usagers de bicyclette.

Mme Chantal PERRICHON, représentant la ligue contre la violence routière.

Mme Nadine POINSOT, représentant l'association Marilou.

Mme Marie-Christine CAZALS, représentant l'union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens.

M. Vincent JULÉ-PARADE, représentant l'association victimes et citoyens.

Mme Florence GILBERT, représentant l'association voiture and co.

M. François PIERSON, représentant l'association prévention routière.

M. Joseph BARBOSA, représentant l'association des paralysés de France.

M. Alain ARGENSON, représentant la fédération nationale des associations d'usagers des transports.

Mme France WOLF, représentant la fédération française des motards en colère.

M. Serge MORELLI, représentant l'association club 14.

M. Daniel QUÉRO, représentant l'association 40 millions d'automobilistes.

M. Philippe LAUWICK, représentant l'automobile club médical de France.

M. Denis ASTAGNEAU, représentant l'association nationale de la presse automobile.

*10° En qualité de représentant des professions médicales et des associations et fondations
oeuvrant dans le domaine de l'hospitalisation ou de la santé publique*

M. Régis GONTHIER et M. Patrick DAIMÉ.

Article 3

En application du dernier alinéa de l'article 2 du décret n° 2001-784 du 28 août 2001, le président et les membres du CNSR sont nommés pour une durée de trois ans. Leur mandat prend fin s'ils perdent la qualité au titre de laquelle ils ont été nommés.

Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'intérieur,