

Dossier de presse

Sécurité routière en Martinique Bilan 2014 et plan 2015



Conférence de presse

Vendredi 13 février 2015 à 11h30

Salle Félix Éboué à la Préfecture

Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

2/18

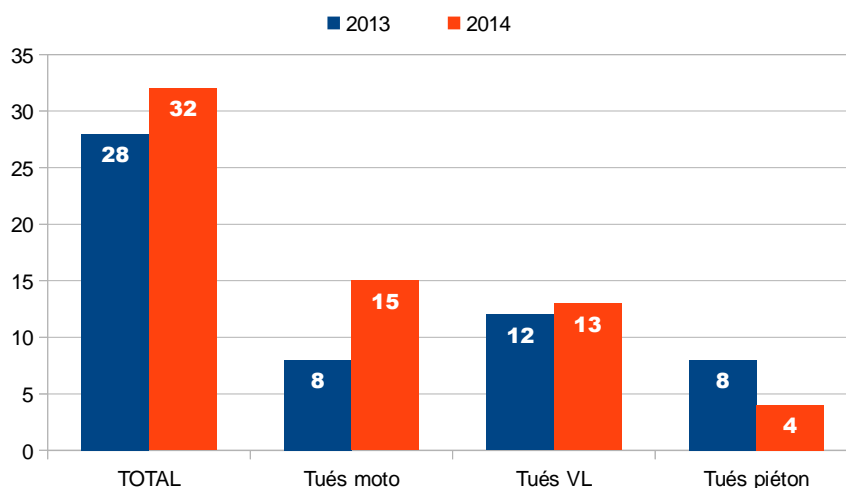
Le bilan global

Si le nombre de blessés est en baisse de -10% le nombre de tués est en nette augmentation de 14% :

A N N E E	2013	2014	Evolution 2013/2012
Nombre d'accidents	340	358	+ 5.0%
Nombre de tués	28	32	+ 14.0%
Nombre de blessés hospitalisés	211	211	0,00%
Nombre de blessés légers	222	247	-10,00%

Comme en 2013, les comportements individuels sont à l'origine des accidents et notamment des accidents mortels : alcool, non port du casque et de la ceinture, drogue.

En chiffres :



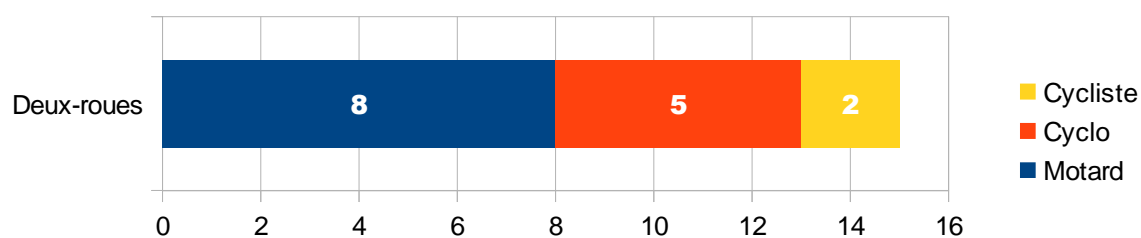
Évolution

	2013	2014	
Total	28	32	14,00%
Tués moto	8	15	88,00%
Tués VL	12	13	8,00%
Tués piétons	8	4	-50,00%

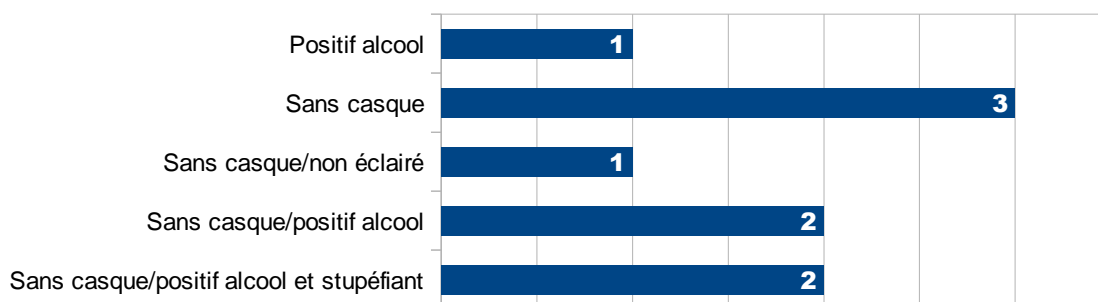
Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

En 2014, on observe une dégradation de la situation des deux roues, amorcée en Octobre 2013, soit 46,8% des tués.



Sur les 15 tués à deux roues en 2014 :



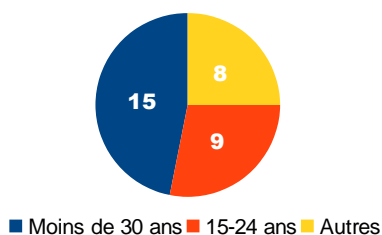
40,6 % des tués sont des usagers de véhicules légers dont :



L'alcool est présent dans 14 accidents mortels sur 30 soit près d'un accident mortel sur 2 !

Sur 30 accidents mortels, 21 présentent des problèmes de comportement individuel (vitesse excessive ou inadaptée, pas de casque, pas de ceinture, alcool, drogue, imprudence) soit 65,6%

Répartition par âge :

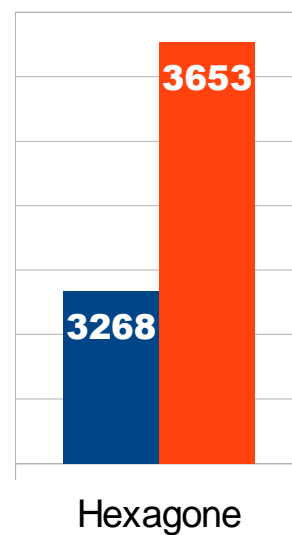
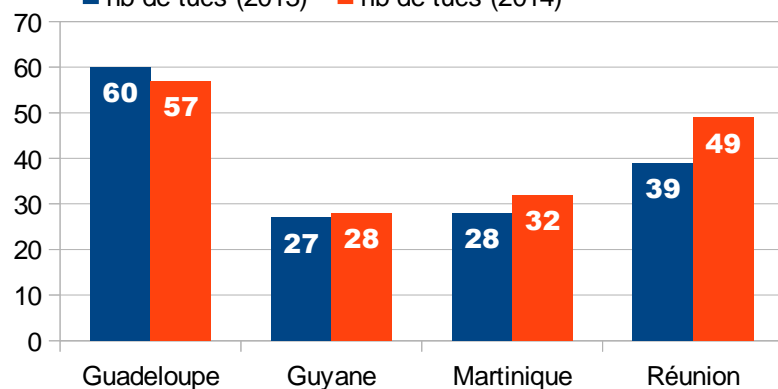


Contact réservé aux médias :

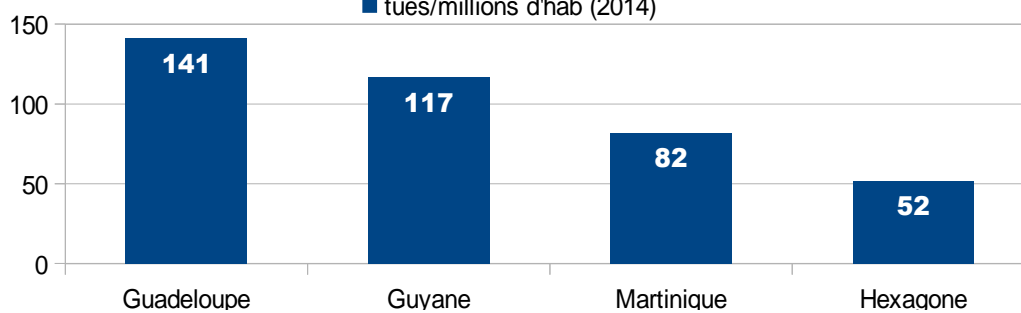
Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

Les DOM et Hexagone

■ nb de tués (2013) ■ nb de tués (2014)



■ tués/millions d'hab (2014)



Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

5/18

Plan 2015

Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière relève de la responsabilité du préfet du département qui a placé cette mission sous l'autorité du directeur de cabinet en tant que chef de projet sécurité routière.

Pour exercer cette fonction de chef de projet sécurité routière, le directeur de cabinet s'appuie sur :

- Son adjoint, désigné coordinateur de la sécurité routière ;
- Deux chargés de mission sécurité routière ;
- Une cinquantaine d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

Il est assisté dans sa mission par :

- L'observatoire départemental de sécurité routière ;
- La direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
- La direction départementale de sécurité publique ;
- La gendarmerie nationale.

Le Comité de pilotage

Pour suivre la mise en œuvre de cette stratégie un comité de pilotage animé par le Préfet sera créé. Ce comité de pilotage sera composé comme suit :

- Le Préfet ;
- Le directeur de cabinet ;
- Le coordinateur sécurité routière ;
- Le procureur de la République ou son représentant ;
- Le commandant de la gendarmerie nationale ou son représentant ;
- Le directeur départemental de la sécurité publique ou son représentant ;
- La rectrice de l'académie de la Martinique ou son représentant ;
- Le président du conseil régional de la Martinique ou son représentant ;
- La présidente du conseil général de la Martinique ou son représentant ;
- Le président de l'association des maires de la Martinique ou son représentant ;
- Le maire de Fort de France ou son représentant ;
- Le président du comité départemental de la prévention routière ;
- Les personnalités qualifiées.

Il se réunit au moins deux fois par an pour faire le bilan des actions menées.

Les enjeux locaux

A stratégie départementale de sécurité publique routière répond à l'objectif de réduire le nombre d'accident, de personnes tuées et blessées sur le route de la Martinique.

La politique de sécurité routière a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière et vise à rendre plus responsables les usagers vis-à-vis d'eux même et vis-à-vis des autres.

Les actions de l'année 2015 porteront prioritairement sur l'utilisateur :

- Sa formation est envisagée dans le cadre d'un véhicule continuum depuis l'école et tout au long de la vie ;

Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

6/18

- Son information et sa sensibilisation par une communication mobilisant l'ensemble des acteurs sur le plan localisation ;
- De l'obligation de respecter les règles garantissant la sécurité de tous par le contrôle et le cas échéant la sanctionner.

Ces actions s'appuieront sur une meilleure connaissance de l'accidentologie.

Le contexte : Analyse de l'accidentologie à La Martinique de 2009 à 2013

La période d'étude de l'accidentologie, dans le cadre du plan d'action 2015, est basée sur la période 2009-2013.

BILAN GLOBAL ET ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ

Pour la période 2004 à 2008, en moyenne, chaque mois, sur les routes en Martinique :

- 59 accidents corporels
- 4 tués
- 21 blessés hospitalisés
- 61 blessés légers

Pour la période 2009 à 2013, en moyenne, chaque mois, sur la route en Martinique :

- 36 accidents corporels (- 39% par rapport à la période 2004 à 2008)
- 2 tués (- 50% par rapport à la période 2004 à 2008)
- 19 blessés hospitalisés (- 10% par rapport à la période 2004 à 2008)
- 29 blessés légers (- 52% par rapport à la période 2004 à 2008)

ACCIDENTS DE 2001 A 2013

Années	accidents	accidents mortels	accidents graves	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
2001	651	52	245	57	240	720
2002	690	44	255	48	259	712
2003	621	46	217	50	210	665
2004	608	34	177	35	181	713
2005	731	51	252	52	241	772
2006	848	55	287	59	302	811
2007	778	42	264	46	275	771
2008	604	33	234	35	235	602
2009	536	28	263	29	278	438
2010	456	35	225	37	237	356
2011	481	23	210	24	217	438
2012	351	29	178	31	190	274
2013	340	28	205	28	211	247

Quelques définitions :

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :
 - provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
 - survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
 - implique au moins un véhicule.

Tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessés hospitalisés (BH) : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

Blessés légers (BL) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Victimes graves (VG) : tués + blessés hospitalisés.

Total victimes (TV) : tués + blessés hospitalisés + blessés légers.

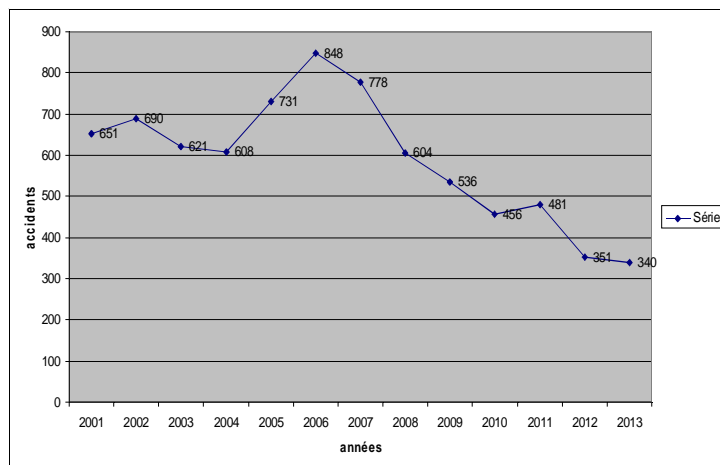
Gravité : nombre de tués pour 100 accidents

Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

NOMBRE D'ACCIDENTS - NOMBRE DE TUÉS

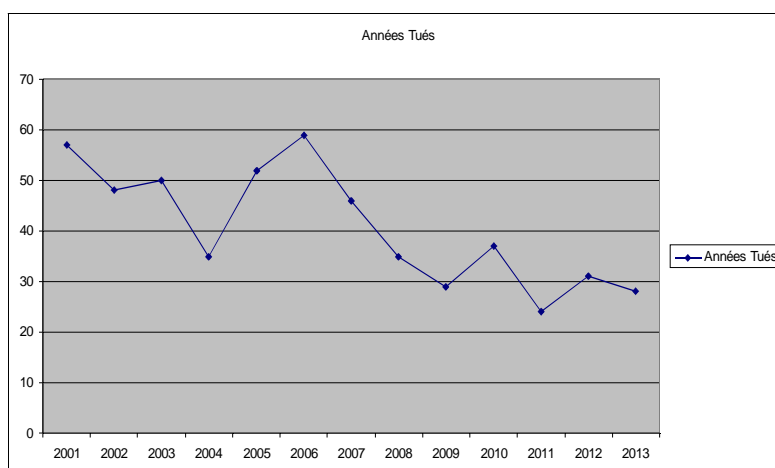
De 2009 à 2013, le nombre d'accidents corporels a chuté de 36 % après avoir atteint un pic en 2006 (848 accidents).



Après avoir atteint un pic de 59 tués en 2006, le nombre de tués a baissé très sensiblement à partir de 2008, la moyenne se situant autour de 30 tués par an entre 2009 et 2013. L'année 2011 avec 24 tués aura été exceptionnelle.

La gravité (nombre de tués pour 100 accidents) a cependant augmenté depuis 2009, passant de 5,22 en 2009 à 8,23 en 2013 : moins d'accidents mais plus graves.

Depuis 2006, la baisse des tués suit sensiblement la baisse des accidents avec un léger décrochage en 2010 (37 tués).

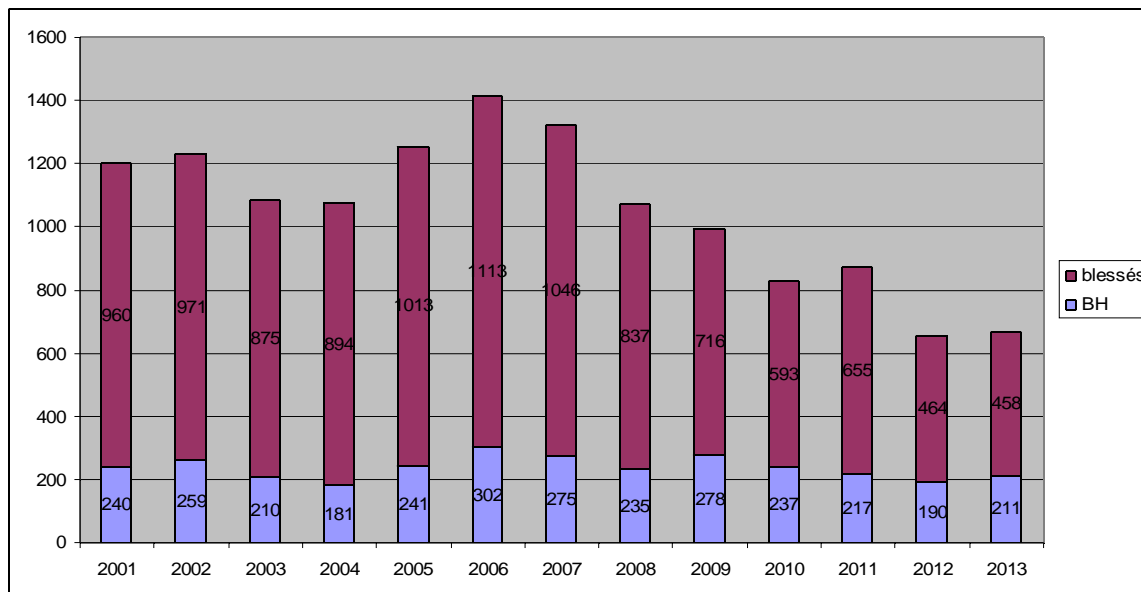


Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

NOMBRE DE BLESSÉS ET BLESSÉS HOSPITALISÉS

De 2009 à 2013, le nombre de blessés (blessés hospitalisés + blessés légers) a baissé de 36 %, les blessés hospitalisés ont baissé de manière moins importante (- 24%) par rapport aux blessés légers (- 44%). La moyenne annuelle de blessés se situant autour des 577 depuis 2009.



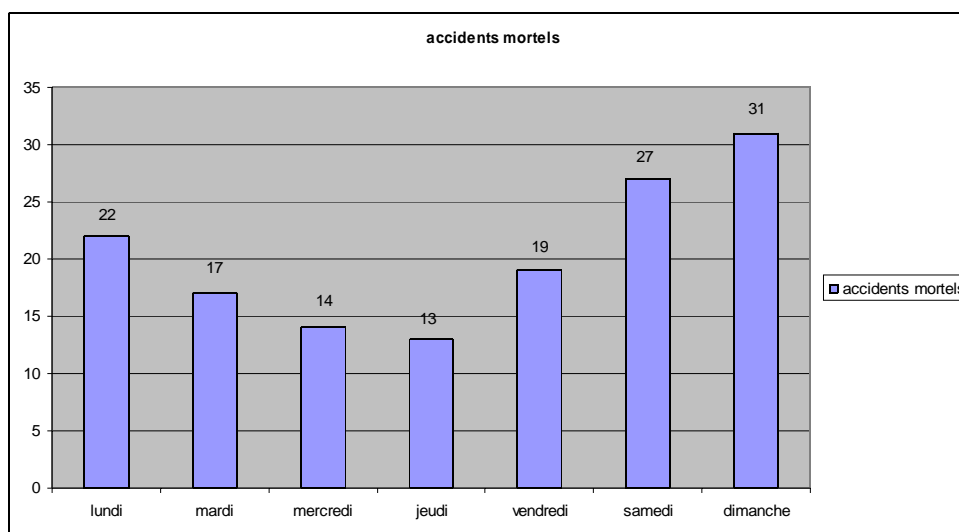
LES ACCIDENTS SUIVANT L'HEURE

Les blessés suivant les heures : sur la période 2009-2013, il est constaté un pic important d'accidents corporels entre 16 heures et 20 heures (27 % des blessés)

LES ACCIDENTS SUIVANT LE JOUR DE LA SEMAINE

59 % des accidents mortels se concentrent sur les fins de semaine, veilles de fêtes et jours de fêtes. Il est de 54 % pour les accidents corporels sur cette même période.

41 % des accidents mortels se produisent le week-end :



Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

CATÉGORIE D'USAGERS IMPLIQUÉS

Dans les accidents, les VL sont impliqués à hauteur de 61 % et les deux-roues motorisés à 24 % alors qu'ils représentent environ 2 % du trafic.

BLÉSSÉS

Près de la moitié (48%) des blessés dans un accident, sont usagers de VL (48%). 31 % sont des usagers de deux-roues motorisés.

TUÉS

Plus de 2 tués sur 5 est un usager de deux-roues motorisés. Près d'1 tué sur 5 est un piéton. 1 tué sur 3 est usager de VL.

CATÉGORIE D'AGES

TRANCHE 15 - 24 ANS

Les jeunes de 15-24 ans sont fortement impliqués dans les accidents de la route (25%). Ils représentent 32 % des tués alors que cette classe d'âge ne représente que 13 % de la population du département (16 % à la Réunion)

- **Surreprésentation des jeunes de 15 à 24 ans tués dans les accidents de la route (moyenne nationale 24 % en 2012)**

TRANCHE 25 - 44 ANS

Les usagers 25-44 ans représentent 35 % des tués (moyenne nationale 30 % en 2012) et représentent 32 % de la population du département (29 % à la Réunion)

La tranche des 15 à 24 ans

RÉPARTITION

La tranche des 25 à 44 ans

Sur la période 2009-2013, 27 % des accidents mortels sont liés à une alcoolémie positive (alcoolémie connue), soit 38 accidents mortels sur 143.

Dans un accident mortel avec conducteur alcoolisé/alcool connu, le taux Martinique est de 50 % (le taux métropole est de 31%).

1 piéton tué sur 5 présentait une alcoolémie positive (5 sur 28).

REPRÉSENTATION DES CONDUCTEURS AVEC ALCOOL IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (VL, motards, cyclomotoristes, pas de cyclistes alcoolisés sur la période)

Alcool

La réglementation : Tout conducteur ou accompagnateur d'élève conducteur en état d'ébriété compromet gravement la sécurité de ses passagers et des autres usagers de la route.

En conséquence, il est absolument interdit de conduire avec un taux d'alcool pur dans le sang égal ou supérieur à 0,5 g/l de sang (soit 0,25mg/l d'air expiré)

RÉPARTITION DU NOMBRE DE TUÉS PAR CLASSES D'AGES ET CATÉGORIES D'USAGERS

Pour la période 2009-2013:

31,5 % des tués font partie de la classe d'âge des 18-24 ans (20,6% en métropole). Cette classe d'âge est concernée par l'utilisation:

- du cyclomoteur (66,7% des tués)

Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

10/18

- de la moto (28% des tués)
- de la voiture (38,8% des tués)
- du vélo (50% des tués)

Cette classe d'âge est surreprésentée (rappel: 9% de la population et 31,5% des tués)!

Plus d'un piéton sur deux sont des personnes âgées de 45 ans et plus (39,3 % des 45-64 ans et 32,1 % des 65 ans et plus).

Deux tués sur trois à moto (64%) concernent une personne de la classe d'âge 25 - 44 ans (soit comme conducteur, soit comme passager), ce chiffre est de 48,6% dans l'hexagone.

LES PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUES DANS LES ACCIDENTS

Les principaux facteurs sont des facteurs qui participent à l'occurrence des accidents ou des facteurs qui influent sur la gravité des accidents.

Ces facteurs sont très souvent en interaction les uns avec les autres et il est souvent difficile d'identifier quel est le facteur prépondérant, usuellement dénommé « cause » de l'accident.

La vitesse :

La vitesse des véhicules dans le flux de circulation est un facteur de risque d'accident transversal dans la mesure où il est présent la plupart du temps dans les collisions comme facteur d'occurrence et/ou comme facteur de gravité. En France on estime qu'au moins 26% des accidents mortels ont pour cause identifiée la vitesse (bilan ONISR 2011), ce chiffre est comparable à celui observé en Martinique.

La vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes qui se situait autour de 90 km/h en 2000, se situe désormais autour de 80 km/h depuis 2009, tous réseaux confondus.

Cette réduction très significative a eu un impact majeur dans la réduction de la mortalité durant la même période (une baisse de 1% de la vitesse moyenne engendre une baisse de 4% des accidents mortels). Même si l'insécurité routière a fortement reculé en Martinique ces 6 dernières années, notamment du fait de la mise en place du contrôle automatisé fin 2005, des progrès importants sont encore possibles pour que davantage d'automobilistes respectent les limitations de vitesses.

Depuis 2006, année particulièrement catastrophique en Martinique, on constate une baisse de plus de 40% du nombre des accidents, de plus de 50% du nombre des tués et de 28% du nombre de blessés hospitalisés. Cette situation favorable semble pérenne même s'il faut rester très vigilant du fait de la situation des deux roues motorisés toujours préoccupante mais en nette amélioration depuis fin 2012. Parallèlement, la situation des piétons semble s'être dégradée.

La vitesse reste donc une des causes principales d'accident avec l'alcool. En effet, la vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est toujours présent dans une collision.

Suivant la vitesse pratiquée, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc peut être très réduite (90 km/h = 25m/s). La gravité de l'accident est d'autant plus élevée que la vitesse est élevée du fait de l'énergie du choc.

Contrairement aux idées reçues, les accidents en agglomération où la vitesse est limitée à 50 km/h ne sont pas rares et sont graves : de 2006 à 2011 en Martinique : 1 accident sur 2, 1 tué sur 3 et près d'1 blessé hospitalisé sur 2 !

A 50 km/h il faut 28 mètres pour s'arrêter contre 36 mètres à 60 km/h !

Tout choc avec un piéton ou un deux roues à plus de 35 km/h par une voiture peut laisser des séquelles à vie ou entraîner des conséquences encore plus graves. Au-dessus de 55 km/h, l'issue est presque toujours fatale.

L'alcool et les drogues :

Sur la période 2009-2013, 27 % des accidents mortels sont liés à une alcoolémie positive (alcoolémie connue), soit 38 accidents mortels sur 143.

Dans un accident mortel avec conducteur alcoolisé/alcool connu, le taux Martinique est de 50 % (le taux métropole est de 31%).

1 piéton tué sur 5 présentait une alcoolémie positive (5 sur 28).

En 2013 l'alcool a été présent dans 10 accidents mortels sur 28, soit 36 %.

En 2013, la drogue a été présente dans 7 accidents mortels sur 28, soit 25 %.

En 2014 au 30 septembre, l'alcool a été présente dans 12 accidents mortels sur 23, soit 52 % !

La moyenne des taux connus avoisine les 2 g/l

Le port du casque :

Rappel : Les conducteurs de deux-roues motorisés meurent le plus souvent de blessures à la tête. Le port du casque peut réduire de 40% le risque de décès et de 70% le risque de blessures graves !

De 2009 à 2013 : 2 tués sur 3 usagers de deux-roues motorisés ne portaient pas le casque et 1 blessé hospitalisé sur 2 ne portait pas le casque.

La ceinture :

Dans les accidents de VL, le non port de la ceinture accentue la gravité des blessures.

De 2009 à 2013, sur 93 accidents mortels de VL, 54% des tués n'avaient pas la ceinture ! (19% des tués au niveau national n'ont pas la ceinture).

Pour une victime d'accident, le non-port de la ceinture correspond à un sur-risque de décès considérable, de l'ordre de 10 !

Le téléphone au volant :

Téléphoner en conduisant avec ou sans kit mains libres est susceptible d'entrer en concurrence avec les activités de conduite, de perturber les capacités attentionnelles et de dégrader les performances de conduite. Parce qu'elle capte l'attention, une communication téléphonique multiplie par 3 le risque d'accident matériel ou corporel selon une expertise collective IFSTTAR-INSERM.

D'après cette même source, près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

Aujourd'hui, plus de 24 millions de Français ont un smartphone, et ils sont près d'un tiers à l'utiliser en conduisant. Ce chiffre est à multiplier par deux lorsqu'il s'agit des moins de 35 ans.

Le smartphone est le seul dispositif qui cumule les quatre sources de distraction qui peuvent détourner l'attention d'un conducteur :

auditive visuelle physique cognitive

Ecrire un message en conduisant multiplie par conséquent le risque d'accident par 23 : il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route en moyenne 5 secondes !

Distance parcourue pendant 5 secondes :

A 30 km/h = 42 mètres !

A 50 km/h = 69 mètres !

A 70 km/h = 97 mètres !

A 90 km/h = 125 mètres !

NB : la principale infraction relevée en Martinique (en dehors des excès de vitesse de moins de 20 km/h) est le non port de la ceinture, sanctionné par un retrait de 3 points. (source : bilan du permis à points 2011).

Contact réservé aux médias :

Audrey HAMANN 05-96-39-39-20 ou 06-96-28-34-42- audrey.hamann@martinique.pref.gouv.fr

12/18

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS EN 2015 :

JANVIER : les deux-roues motorisés

FEVRIER : l'alcool et les drogues au volant

MARS : les obligations administratives du conducteur

AVRIL : les distracteurs

MAI : les contrôles routiers

JUIN : la vitesse

JUILLET : la sécurité dans les transports en commun et les poids lourds

AOUT : les grands principes du code de la route

SEPTEMBRE : les piétons dans la circulation

OCTOBRE : le contrôle technique

NOVEMBRE : le port de la ceinture de sécurité

DECEMBRE : le permis de conduire

Le plan d'action national pour la sécurité routière 2015 vise à mobiliser l'ensemble des registres d'intervention en matière de sécurité routière. De la formation des conducteurs à la sécurité des véhicules et des infrastructures, il constitue un plan global et cohérent.

Les 26 mesures présentées par le ministre de l'Intérieur répondent, pour chacune d'entre elles, à des causes d'accidents déjà identifiées. Elles permettront de prévenir et de traiter l'ensemble des comportements à risque.

Ces 26 mesures s'articulent autour de 4 axes :

- Sensibiliser, prévenir, former
- Protéger les plus vulnérables
- Lutter sans relâche contre les infractions graves.
- Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures

Sensibiliser, prévenir, former

Mesure	Modernisation accrue de l'enseignement de la conduite, en lien avec les formateurs agréés. La réforme du permis de conduire ouvre la conduite accompagnée dès 15 ans avec possibilité de passer l'examen de conduite à 17 ans et demi : des jeunes conducteurs mieux formés, c'est une accidentalité réduite.
N°1	
Mesure	Généralisation d'un module de sensibilisation à la sécurité routière en classe de seconde dès la rentrée 2015, ainsi que lors des journées de défense et de citoyenneté suivies par les jeunes à partir de leur 18ème année. Alors que la formation à la sécurité routière s'interrompt aujourd'hui en classe de 3ème, il s'agira de mieux préparer les jeunes à devenir des usagers responsables jusqu'à l'âge du permis de conduire.
N°2	
Mesure	Développement des opérations de sensibilisation aux risques liés aux pratiques addictives et à l'utilisation du téléphone portable au volant. Sensibilisation de l'opinion à la question des blessés de la route – une campagne nationale d'information sera lancée dès le mois de février.
N°3	
Mesure	Création d'un site internet du Conseil national de la sécurité routière (CNSR). Il permettra de mieux sensibiliser le public aux enjeux de la sécurité routière.
N°4	
Mesure	Mise en place sur le site de la Sécurité routière (DSCR) d'une rubrique « à l'épreuve des faits », délivrant à nos concitoyens une information de qualité et réactive face aux idées reçues et fausses affirmations sur la sécurité routière (technique du <i>fact-checking</i>).
N°5	
Mesure	Abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices (3 ans après le permis, ramenés à 2 ans après le permis s'il a été précédé d'un apprentissage par conduite accompagnée). Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 18-25 ans.
N°6	
Mesure	Renforcement des contrôles des exploitants de débits de boissons autorisés à fermer entre 2h00 et 7h00 qui ont obligation de mise à disposition de dispositifs d'autocontrôle. Sanctionner administrativement en cas de non-respect, jusqu'au retrait des autorisations d'ouverture tardive, voire de vente de boissons alcoolisées.
N°7	
Mesure	Formation de tous les médecins agréés au dépistage précoce des problèmes d'alcool et de stupéfiants. Les médecins agréés pour l'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite réalisent 1 million de consultations par an. Environ 400 000 consultations sont réalisées en commissions médicales en préfecture pour toutes les infractions liées à l'alcool et aux stupéfiants. Les 600 000 autres sont réalisées en cabinet de ville pour les conducteurs professionnels, les usagers porteurs de problèmes médicaux et les infractionnistes, hors alcool et stupéfiants.
N°8	

Protéger les plus vulnérables

Mesure	Interdire le stationnement des véhicules (à l'exception des deux-roues) 5 mètres avant les passages piétons pour améliorer la visibilité entre piétons et conducteurs.
N°9	
Mesure	Permettre aux maires d'abaisser la vitesse sur de grandes parties, voire sur la totalité de l'agglomération (et non plus uniquement dans quelques rues), pour réduire le nombre et la gravité des collisions.
N°10	
Mesure	En lien avec la Chancellerie, renforcer les sanctions pour les conducteurs qui, stationnant sur les passages piétons, sur les trottoirs ou sur les pistes cyclables, mettent en danger les piétons en les obligeant à les contourner.
N°11	
Mesure	Relancer le déploiement de radars feux rouges et leur associer systématiquement un module de contrôle de la vitesse, notamment en agglomération.
N°12	
Mesure	Uniformiser la taille et le format des plaques d'immatriculation des deux-roues motorisés, afin de faciliter les contrôles.
N°13	
Mesure	Rendre obligatoire pour les usagers de deux-roues motorisés le port du gilet de sécurité en cas d'arrêt d'urgence, comme c'est déjà le cas pour les automobilistes.
N°14	
Mesure	Généraliser à terme l'utilisation de supports de panneaux de signalisation « fusibles », qui ne nécessitent pas de glissière de sécurité, et diminuent les risques pour les deux-roues motorisés.
N°15	

Lutter sans relâche contre les infractions graves

Mesure	Poursuivre la modernisation du parc des 4 200 radars afin de mieux lutter encore contre la vitesse excessive ou inadaptée sur les routes (radars chantiers pour la sécurité des personnels, radars mobile de nouvelle génération).
N°16	
Mesure	Lutter contre les contournements de la loi en matière de contrôle automatisé, notamment : en déployant des radars double-face qui permettront aux enquêteurs de mieux identifier les auteurs des infractions ; en rappelant sur les avis de contraventions que les personnes morales ne peuvent se substituer aux personnes physiques pour l’acquittement des amendes qui, comme les éventuels retraits de points de permis, s’appliquent au conducteur en infraction.
N°17	
Mesure	Exiger, lors de la demande de certification d’immatriculation d’un véhicule, la désignation d’une personne titulaire du permis de conduire correspondant au type de véhicule à immatriculer. Cette personne sera responsable en cas d’infraction constatée, à défaut d’identification du conducteur en infraction.
N°18	
Mesure	Agir contre le défaut d’assurance en se donnant les moyens techniques de vérifier l’adéquation entre les véhicules assurés et les véhicules immatriculés.
N°19	
Mesure	Observer, sur certains tronçons de route à double sens identifiés comme particulièrement accidentogènes, l’impact d’une diminution de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h.
N°20	
Mesure	Expérimenter dans 11 départements, en lien avec la Mildeca, la technique du double prélèvement salivaire en matière de dépistage des stupéfiants, en vue de la généraliser et d’augmenter ainsi le nombre de contrôles.
N°21	
Mesure	Interdire de porter tout système de type écouteurs, oreillette, casque, ... susceptible de limiter tant l’attention que l’audition des conducteurs.
N°22	
Mesure	Préciser la réglementation du surteintage des vitres à l’avant des véhicules pour garantir le bon contrôle de certains comportements dangereux (utilisation du téléphone au volant, non port de la ceinture de sécurité ...)
N°23	

Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures

Mesure	Réduire les risques de contresens sur autoroute en alertant les conducteurs désorientés par l'installation de panneaux « sens interdit » sur fond rétro-réfléchissant sur les bretelles de sortie.
N°24	
Mesure	Soutenir les démarches européennes sur l'installation d'enregistreurs de données de la route (EDR) dans les véhicules pour mieux connaître les mécanismes d'accident.
N°25	
Mesure	Fournir aux collectivités locales des outils pour les soutenir dans leurs démarches d'amélioration de la sécurité routière : guides techniques pour les encourager à réaliser, comme le fait aujourd'hui l'État sur son réseau, des audits de sécurité ; partage de bonnes pratiques.
N°26	

L'objectif de la réduction par deux du nombre de tués sur les routes d'ici 2020 demeure.

Il appelle la mobilisation accrue des usagers et des pouvoirs publics : l'État, en concertation accrue avec les collectivités territoriales, gestionnaires de 98% du réseau routier français. Il doit être partagé par tous les acteurs de la sécurité routière.