

Paris, le 30 janvier 2003

NOR/INT/D/03/00026/C

**Le Ministre de l'Intérieur, de la Sécurité Intérieure
et des Libertés Locales**

**Le Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement,
du Tourisme et de la Mer**

A

**Mesdames et Messieurs les Préfets
Monsieur le Préfet de Police**

NOR/INT/D/03/00026/C

OBJET : Mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière

Le Président de la République en faisant de la lutte contre l'insécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat, a engagé une mobilisation nationale et souhaité un programme d'actions permettant une véritable rupture dans la lutte contre ce fléau inacceptable pour notre société.

Lors des Etats Généraux de la sécurité routière le 17 septembre, les acteurs de la société civile se sont également prononcés en demandant avant tout de faire respecter les règles existantes, notamment pour les infractions relatives aux principaux facteurs de l'insécurité routière (alcool, vitesse, ceinture). Ils ont manifesté leur volonté de continuer à s'en gager aux côtés des pouvoirs publics pour contribuer à l'amélioration de la situation.

Dans ce contexte, le Comité Interministériel de Sécurité Routière réuni sous la présidence du Premier ministre le 18 décembre 2002 a marqué le point de départ d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et fixé les grandes orientations de l'action publique autour des thèmes suivants :

- Accroître les contrôles et aggraver les sanctions pour changer les comportements et faire respecter la règle :
 - o Mettre en place un système de contrôle et de sanction automatisé
 - o Améliorer la détection des infractions et renforcer les sanctions des comportements dangereux
- Agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture sécurité routière et impliquer tous les acteurs :

- Assurer un meilleur encadrement des conducteurs
- Prévenir le risque routier par la mobilisation des partenaires et le développement de nouvelles approches.

- 2 -

Cette rupture souhaitée par le Gouvernement pour donner une toute autre envergure à la lutte contre l'insécurité routière, qui doit faire partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et des objectifs de lutte contre l'insécurité, relève notamment de l'engagement, au niveau local, de l'ensemble du corps social –institutions, collectivités territoriales, entreprises et associations.

La sécurité routière doit donc être traitée dans le cadre des nouveaux dispositifs territoriaux de prévention et de lutte contre la délinquance –le Conseil départemental de prévention, le Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance, la Conférence départementale de sécurité - mis en place par décret du ministère de l'intérieur du 17 juillet 2002.

Vous veillerez à ce que la sécurité routière soit intégrée dans les objectifs de prévention de la délinquance et les objectifs de lutte contre la délinquance fixés par ces différentes organisations.

Nous vous demandons de vous impliquer personnellement dans la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière en mobilisant autour de vous les Administrations de l'Etat et l'ensemble des acteurs locaux selon les principes définis en annexe et en prenant en compte la stratégie de communication pour 2003.

Le Ministre de l'Intérieur,
de la Sécurité Intérieure
et des Libertés locales

Le Ministre de l'Equipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

SIGNE

SIGNE

Nicolas SARKOZY

Gilles de ROBIEN

ANNEXES
à la circulaire interministérielle relative à la mise en œuvre de la politique locale
de Sécurité Routière

ANNEXE 1

A – L'organisation départementale

B – Les priorités de l'Etat pour l'action départementale

C – Les programmes pour l'animation de la politique départementale

D – Des expérimentations

E – Les modalités administratives

ANNEXE 2

La communication de la sécurité routière en 2003

ANNEXE 1

A - L'ORGANISATION DEPARTEMENTALE

La sécurité routière doit faire partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et des objectifs de lutte contre l'insécurité. Elle doit donc être traitée dans le cadre des nouveaux dispositifs territoriaux de sécurité et de coopération pour la prévention et la lutte contre la délinquance mis en place par décret du ministère de l'intérieur du 17 juillet 2002.

Le Conseil départemental de prévention présidé par le Préfet et dont les vice-présidents sont le président du Conseil général et le Procureur de la République a vocation à encourager les initiatives dans ce domaine et à en assurer leur évaluation. A ce titre, il remplace l'instance départementale de concertation proposée dans le cadre de l'organisation locale de la sécurité routière mise en place depuis 2000. Il est l'instance d'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) à cinq ans et du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) et d'évaluation des résultats. Pour l'Etat, la préparation de ces travaux se fera dans le cadre du pôle de compétence sécurité routière. Il conviendra également de veiller à la représentation de personnes qualifiées et d'associations impliquées dans la sécurité routière, dans le 4^{ème} collège.

Le Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance présidé par le maire et dont le Préfet et le Procureur de la République sont membres de droit doit s'accorder sur des objectifs dont la sécurité routière fait partie. Il sera notamment chargé de mettre en œuvre les programmes d'actions proposés dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

La Conférence départementale de sécurité, placée sous l'autorité du Préfet et celle du Procureur de la République, doit coordonner l'action des services de l'Etat dans la lutte contre l'insécurité en général, y compris l'insécurité routière. Il lui appartiendra notamment de définir les objectifs et les programmes d'actions du plan de contrôles routiers, puis d'en évaluer les résultats. A partir des travaux du pôle de compétence sécurité routière, elle devra également arrêter les orientations d'actions de l'Etat du DGO pour les 5 ans à venir et leur programmation annuelle dans le cadre des PDASR.

Enfin, **les pôles d'animation sécurité routière** constitués de chargés de mission ont pour fonctions principales l'appui aux acteurs locaux pour la mise en œuvre des priorités de l'Etat, la formation et l'échange d'expériences. Le programme d'actions 2003 pour chacun de ces pôles sera élaboré en concertation avec les chefs de projet et les coordinateurs sécurité routière de façon à

répondre au plus près aux attentes des responsables locaux dans le cadre de la mise en place de cette nouvelle organisation et des priorités de l'Etat pour l'action départementale définie ci-après.

.../...

B - LES PRIORITES DE L'ETAT POUR L'ACTION DEPARTEMENTALE

LA METHODE DE TRAVAIL

1 - Traiter la sécurité routière en tant qu'élément de la sécurité intérieure

La lutte contre l'insécurité routière s'inscrit dans la politique de sécurité intérieure. Elle doit par conséquent être intégrée dans les priorités des conférences départementales de sécurité, des conseils départementaux de prévention et des conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance.

2- Mieux associer les collectivités territoriales

Dans le cadre des Conseils départementaux de prévention et des Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance, les collectivités territoriales seront associées à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière (Document Général d'Orientations, Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière, REAGIR, LABEL -VIE). Par ailleurs une meilleure coordination avec les autres politiques publiques doit être recherchée (voir paragraphe 5 de « Champs d'actions prioritaires »).

3 – Mieux traiter l'insécurité routière comme un problème de santé publique

Il convient de développer l'implication et le partenariat avec les acteurs de la santé de façon à décliner les préoccupations sécurité routière dans l'ensemble des programmes de santé publique.

4 - Mieux articuler les différents domaines d'action contribuant au respect de la règle

Une règle est d'autant mieux respectée qu'elle est connue, comprise et acceptée par l'utilisateur de la route. Il est donc important de ne pas opposer les actions de prévention et celles de contrôle et de sanction mais au contraire de rechercher une cohérence et une bonne articulation entre les actions d'éducation, de formation et de communication et celles relatives à la politique de contrôle et de sanctions décidées dans chaque département (voir chapitre « Plan de communication nationale »).

5 – Mieux évaluer et rendre compte aux citoyens

Il appartient à chaque Préfet de faire connaître sa politique de lutte contre l'insécurité dans ses différentes composantes mais aussi les résultats obtenus et l'évaluation qui en est faite, notamment en ce qui concerne son plan départemental de contrôles. Un partenariat spécifique devra être recherché avec les médias locaux.

6 – Donner une réalité au concept d'exemplarité de l'Etat

L'ensemble des chefs des services déconcentrés, dans chaque département, doivent être sensibilisés de façon à prendre les décisions nécessaires pour que dans l'organisation de leurs services, la politique qu'ils mettent en œuvre, le comportement de leurs agents... les services de l'Etat soient exemplaires. Ceci devra en particulier se décliner dans la mise en œuvre et le suivi d'un plan de prévention du risque routier, le port de la ceinture de sécurité et plus globalement le respect des règles par tous les agents, l'équipement des véhicules neufs de dispositifs d'aide à la conduite (limitateurs de vitesse adaptables par le conducteur - dispositif d'enregistrement des données avant accident).

.../...

LES CHAMPS D' ACTIONS PRIORITAIRES

En fonction des spécificités de l'accidentologie du département et de ses particularités, il convient, en Conférence départementale de sécurité et à partir des travaux du pôle de compétence, de déterminer les priorités d'actions de l'Etat et d'étudier leurs possibilités de déclinaison dans les champs d'actions prioritaires proposés ci-après.

1 – Les plans de contrôle et la politique de sanctions

Le non respect de la loi est encouragé par la faible probabilité de se faire contrôler et sanctionner. Le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 18 décembre dernier s'est prononcé sur la mise en place d'un système de contrôle et de sanction automatisé, l'amélioration de la détection des infractions et le renforcement des sanctions des comportements dangereux.

Dans ce cadre et dès cette année, un certain nombre de mesures législatives seront incluses dans le projet de loi en cours de préparation, les expérimentations du contrôle automatisé seront poursuivies et sa première phase de déploiement mise en œuvre. L'équipement des forces de l'ordre pour la lutte contre l'alcoolémie sera renforcé.

Concernant les plans de contrôle mis en œuvre dans les départements, des disparités fortes subsistent d'un département à l'autre par rapport à la note méthodologique adressée aux Préfets, quant à la qualité de leur définition, de leur mise en œuvre et de la communication qui en a été faite.

Il est essentiel en Conférence départementale de sécurité, d'en faire une évaluation, puis une mise à jour pour 2003 en s'attachant à respecter la méthodologie proposée et en y intégrant la politique de sanctions en concertation avec le ou les procureurs du département.

2 – La mobilisation des jeunes

Les jeunes sont une cible privilégiée de la lutte contre l'insécurité routière. Il convient de poursuivre les actions permettant leur implication notamment dans le cadre du programme LABEL VIE, reconduit en 2003 dans les mêmes conditions qu'en 2002, avec le même souci de simplification des procédures de labellisation des projets et de recherche de promotion auprès de différents acteurs locaux.

Les opérations sur « le conducteur désigné » doivent être poursuivies et médiatisées. Dans ce cadre, les courts métrages réalisés à l'issue du concours national de scénario organisé en 2002 doivent être largement utilisés.

Une attention particulière doit être portée à l'association des directions départementales de la Jeunesse et des Sports aux travaux du pôle de compétence Etat pour l'élaboration du PDASR et la mise en œuvre des actions.

Dans le même esprit, les structures du réseau d'information jeunesse (CRIJ, BIJ, PIJ) qui se sont fortement impliquées lors de la semaine de la sécurité sur la route 2002, devront être partie prenante du PDASR.

3 – La mobilisation du monde de l'emploi

Le risque routier doit être traité comme un risque professionnel et dans ce cadre, la prévention du risque routier encouru par les salariés doit être intégrée dans les actions des services du ministère du travail ainsi que celles de la CRAM, avec un souci de recherche de cohérence et de concertation notamment dans le cadre de la convention de partenariat CRAM - Préfecture signée dans le département.

L'Etat doit se montrer exemplaire dans :

- l'élaboration des Plans de Prévention du Risque Routier intégrant l'organisation du travail, la formation des salariés conducteurs et l'équipement des véhicules. En 2003, un premier bilan des plans mis en place devra être réalisé
- l'équipement des véhicules neufs en régulateur limiteur de vitesse adaptable, témoin de port de la ceinture de sécurité, dispositif d'enregistrement des données au moment de l'accident
- le respect des règles du code de la route

4 – la formation de l'utilisateur de la route

L'implication de l'Education Nationale

L'éducation à la sécurité routière doit se faire dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans les établissements.

Il convient de développer l'information auprès des enseignants pour leur donner les moyens de dispenser cette éducation et leur rappeler notamment la mise en œuvre de l'attestation de première éducation à la route en primaire et le nouveau rôle de l'ASSR de 2^{ème} niveau, première étape du permis de conduire à partir du 1^{er} janvier 2004 pour les jeunes nés à partir de 1988.

Cette information devra également permettre aux enseignants et aux chefs d'établissements de repérer leurs principaux interlocuteurs dans ce domaine, -le correspondant académique, le coordinateur sécurité routière, les chargés de missions du pôle d'animation sécurité routière - ainsi que l'existence du centre de ressources et les moyens mis à leur disposition

La formation du conducteur

L'information des usagers sur les différentes filières de formation à la conduite initiale (l'AAC), continue (les formations post permis) et sur les centres de récupération de points doit être développée.

Il est important également de faire connaître les obligations auxquelles sont tenues les auto-écoles et les formateurs et d'aider les usagers dans le choix de l'auto-école ou des formateurs en associant à cette réflexion les associations de consommateurs.

.../...

5 – la coordination des différentes politiques publiques

Des liens seront systématiquement recherchés pour intégrer la sécurité routière dans les diverses politiques publiques partenariales auxquelles sont associées les collectivités territoriales et notamment :

- les actions avec la MILDT : actions d'information et de prévention sur les problèmes d'alcool, de drogues et les dangers de leur absorption pour la conduite automobile,
- les contrats éducatifs locaux : apprentissage d'un partage harmonieux de la rue, respectueux de tous les usagers
- les programmes visant l'insertion sociale et professionnelle des jeunes prenant en compte l'apprentissage de la conduite
- la politique de la ville : amélioration du cadre de vie et de la sécurité routière, projet Label Vie montés par des jeunes des quartiers sensibles
- les contrats locaux de sécurité avec un volet sécurité routière : actions de formation ou de sensibilisation au respect de la règle, actions de contrôle des infractions routières avec l'appui des polices municipales et de matériel fourni par les collectivités territoriales....

Les Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance constituent le cadre dans lequel ces liens pourront être recherchés.

6 – La sécurité routière un problème de santé publique

Comme précisé précédemment, il convient de développer l'implication et d'organiser le partenariat avec les acteurs de la politique de santé publique.

Il s'agit en particulier de repérer dans les orientations du Programme régional de santé celles pouvant avoir des conséquences sur la sécurité routière et de proposer la mise en œuvre d'actions dans ce cadre au niveau du département.

Les moyens de développer l'information des usagers sur les dangers des substances dont l'absorption est incompatible avec la conduite doivent également être recherchés.

7- Communication locale, communication nationale, semaine de la sécurité routière

Vous trouverez en annexe 2, la stratégie de communication de la sécurité routière en 2003.

La semaine de la sécurité routière est fixée du 15 au 22 octobre.

.../...

C - LES PROGRAMMES POUR L'ANIMATION DE LA POLITIQUE DEPARTEMENTALE

Le plan départemental d'actions de sécurité routière

L'Etat ne peut agir et réussir seul. Le plan départemental d'actions de sécurité routière est l'outil devant permettre d'impliquer et d'associer l'ensemble des acteurs pour mettre en place une synergie d'actions, améliorer les connaissances et faire évoluer durablement les comportements.

La concertation des acteurs, le pilotage de l'élaboration du PDASR et l'évaluation des résultats sont désormais du ressort du Conseil départemental de prévention.

Le programme d'action de l'Etat défini par le pôle de compétences Etat, compte tenu des orientations arrêtées en conférence départementale de sécurité, doit être clairement affiché. Le PDASR doit être présenté selon les trois grands domaines d'intervention :

- l'infrastructure
- l'éducation, la formation, la prévention, la communication
- le contrôle et les sanctions

REAGIR

Le programme REAGIR est avant tout un outil de mobilisation sociale pour la lutte contre l'insécurité routière et de formation à la compréhension des accidents corporels de la circulation pour les responsables locaux, administrations, collectivités, entreprises, associations.

Le choix des enquêtes à réaliser doit être orienté par rapport aux cibles ou thèmes prioritaires d'actions retenus dans le département. La présence d'IDSR représentant les milieux concernés sera systématiquement recherchée (associations de jeunes, préventeurs CRAM...).

Il est rappelé que la formation initiale des IDSR est basée sur une formation théorique de trois jours et la réalisation d'au moins une enquête qui sera examinée en comité de lecture. Toute nouvelle demande de formation d'IDSR ne sera prise en compte par le pôle d'animation sécurité routière qu'après engagement du coordinateur sécurité routière d'une nomination rapide dans une commission d'enquête des IDSR en formation.

L'effort entrepris en 2002 pour améliorer la qualité du programme, et notamment la réalisation des enquêtes doit être poursuivi par la mise en place des comités de lecture. Des fiches techniques vont être diffusées aux coordinateurs sécurité routière sur la diffusion des rapports d'enquête, la couverture des personnes et des biens dans le cadre des enquêtes et la responsabilité civile et pénale des IDSR. Les pôles d'animation sont en mesure en 2003 d'assurer, outre la formation initiale des IDSR, la formation des membres des comités de lecture, la formation à l'outil de communication « l'insécurité routière, pour en savoir plus » et le perfectionnement des IDSR sur l'infrastructure, le véhicule....

LABEL VIE

De façon à accélérer la réalisation des projets déposés par les jeunes et le versement des dotations demandées il est indispensable de simplifier la procédure de labellisation des projets et de la confier à un groupe limité à quelques responsables locaux et très réactifs (Préfecture, Education nationale, Jeunesse et sport, association de jeunes).

.../...

-7-

Dans un souci de promotion de ce programme, il convient de développer l'implication de nouveaux partenaires associatifs, d'utiliser les outils de communication mis à votre disposition et de faire connaître le site Internet : www.label-vie.net.

Le Document Général d'Orientations 2004-2008

En 2003, chaque département doit élaborer, dans le cadre d'une démarche partenariale, son Document Général d'Orientations qui a pour objectifs de fixer les enjeux et les orientations d'actions de la politique de sécurité routière dans le département pour les 5 années à venir 2004-2008.

Le Document général d'orientations est un outil politique, de programmation et de mobilisation de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière du département et en particulier des responsables politiques qu'il appartient d'informer et de sensibiliser.

Il doit en effet permettre à l'issue d'une étude réalisée par l'Etat d'une part, et par les principales collectivités territoriales (Conseil Général, Maires des principales communes, Présidents des groupements ou communautés de communes) d'autre part, de définir et d'approfondir un certain nombre d'enjeux communs ou propres à chacun et de définir pour ceux-ci les orientations d'actions pour les 5 ans à venir.

Cette démarche partenariale doit être menée dans le cadre du Conseil départemental de prévention. Pour l'Etat, les enjeux et orientations d'actions doivent être fixés dans le cadre de la Conférence départementale de sécurité à partir des travaux du pôle de compétence sécurité routière.

Elle nécessite une mobilisation forte du chef de projet sécurité routière pour proposer cette démarche aux services de l'Etat et surtout aux collectivités territoriales et l'implication de la DDE dans les études techniques.

La modernisation du dispositif

Le déploiement de nouveaux systèmes informatiques mis en œuvre depuis deux ans ont pour vocation d'améliorer la gestion des PDASR et le fonctionnement du programme REAGIR, et de constituer un véritable outil d'information.

En 2003, tous les départements saisiront les données du PDASR dans le cadre de l'outil informatique mis à leur disposition et à l'utilisation duquel, une personne au moins, dans chaque département, a été formée.

Outre la saisie des acteurs, des actions locales et l'édition du PDA SR, les autres fonctionnalités « tableaux » « documents » « événements » seront mis à votre disposition début 2003.

En ce qui concerne REAGIR, la saisie du dossier d'enquête doit être effectuée par les IDSR et sa validation assurée par le coordinateur sécurité routière. En 2003 un effort particulier doit être engagé pour assurer l'intégration dans le nouveau système des dossiers d'enquêtes non encore saisis.

.../...

D – DES EXPERIMENTATIONS

La politique locale de sécurité routière se caractérise aujourd'hui par de nombreuses initiatives, fruit de la mobilisation des administrations de l'Etat, des associations ou des collectivités territoriales. Dans un certain nombre de départements, les PDASR élaborés avec l'ensemble des partenaires, ressemblent plus à un catalogue d'actions non coordonnées qu'à une réflexion structurée autour de projets prioritaires.

La réflexion engagée en 2003 pour dégager des enjeux prioritaires d'actions et le souci affirmé par de nombreux acteurs locaux de professionnaliser la démarche, conduisent à proposer des expérimentations d'actions répondant à plusieurs critères :

- la définition précise des objectifs de l'action et d'indicateurs de suivi,
- l'élaboration d'un programme d'actions concernant l'ensemble d'une cible (accueil des familles de victimes, sensibilisation des jeunes de 18 à 25 ans sur l'alcool au volant, mobilisation des professionnels de la formation du conducteur pour l'élaboration d'une charte, sensibilisation et coordination de l'ensemble des préventeurs pour la prise en compte du risque routier dans les entreprises...) ou d'un thème particulier (promotion et amélioration de la qualité de l'AAC,...)
- la mobilisation de moyens (humains et financiers) nécessaires à la réalisation des projets
- la mise en place d'un dispositif d'évaluation et réalisation d'un compte rendu d'expérimentation.

Ces expérimentations, qui doivent relever d'une démarche de projet, pourront s'appuyer sur l'assistance de prestataires extérieurs.

Les financements seront mis en œuvre, après une réunion de travail à la DSCR, sur présentation d'un dossier précisant les objectifs de l'action, son contenu, les partenaires impliqués, le financement demandé, la structure de l'équipe de projet.

E - LES MODALITES ADMINISTRATIVES

Le plan départemental d'actions de sécurité routière 2003 et le bilan d'exécution 2002 doivent parvenir à la DSCR pour le 30 mars 2003 et le Document général d'orientations 2004 -2008 pour le 15 décembre 2003.

L'augmentation des crédits affectés à la sécurité routière en 2003 sur le chapitre 37-06 – article 20, permet d'augmenter la dotation initiale 2002 de 10 % pour tous les départements.

Pour les départements dont le risque routier est supérieur à la moyenne nationale (Indicateur d'Accidentologie Locale supérieur à 1,1) l'augmentation de la dotation initiale 2002 est portée à 20 %.

Enfin, pour les départements dont le taux de mandatement en 2002 des crédits affectés en début d'année est inférieur à 90 %, la dotation 2003, calculée comme indiqué précédemment, est diminuée de la moitié de la somme non mandatée en 2002.

Les financements apportés pour les expérimentations seront affectés en sus des dotations précédentes.

En ce qui concerne l'opération LABEL VIE, les besoins budgétaires 2003 doivent être indiqués à la DSCR par chaque département pour permettre une dotation sur le chapitre 44 -20 – article 50 dès le début de l'année. Des dotations complémentaires pourront être allouées, en fonction des besoins, après engagement de la première dotation et dans la limite des crédits disponibles.

Il convient de veiller particulièrement à l'engagement de l'ensemble des crédits dès la réalisation du P.D.A.S.R. et à leur mandatement dès réalisation des actions.

Un relevé de l'utilisation des crédits délégués (crédits engagés, crédits mandatés, prévisions d'engagement et de mandatement) sera adressé à la DSCR pour le 30 juin 2003. A partir de ce bilan, des redistributions éventuelles seront effectuées en cas de consommation insuffisante.

ANNEXE 2

LA COMMUNICATION DE LA SECURITE ROUTIERE EN 2003

Contexte et stratégie

La stratégie de communication pour 2003 devra consolider, sans les aggraver, les perceptions nouvelles d'insécurité et impacter les **attitudes individuelles**.

Aujourd'hui, il est socialement devenu difficile d'affirmer que l'on transgresse sur la route, les conducteurs transforment leur attitude et tentent maintenant de se trouver des excuses. C'est sur ces alibis et faux semblants que la stratégie de communication va agir en tentant de mettre l'opinion en contradiction avec elle-même : comment réclamer plus de sécurité sur la route, et continuer à faire (même involontairement) le choix de l'irrespect des règles de conduite ?

Face à l'écart entre bonne conscience sociale et mauvaise foi individuelle, l'objectif de communication est donc de déstabiliser les faux alibis des conducteurs et de les re-responsabiliser. En réponse à cet objectif, la communication s'articulera autour d'une idée principale : « **il n'y a jamais de bonnes raisons de transgresser les règles** ».

La communication de la sécurité routière, en particulier publicitaire, servira cette idée en cherchant à démontrer que les alibis que les conducteurs se donnent sont de mauvaises raisons :

- Soit par la mise en avant d'une **preuve** qui contrera l'alibi par lequel on s'autorise le non-respect de la règle.
- Soit par la mise en avant d'une **solution** qui fait envisager la possibilité de faire autrement que de transgresser la règle.

Dès la première campagne de l'année 2003, une nouvelle signature publicitaire sera lancée pour symboliser cette nouvelle volonté de la Sécurité Routière : celle d'un appel renforcé à **la responsabilité individuelle**.

Toutefois, par rapport aux acquis de 2001/2002, un certain nombre de principes restent inchangés :

- la notion de respect absolu et non relatif de la règle, et la condamnation de la "marge d'appréciation" individuelle ;
- le ciblage sur « Monsieur et Madame Toulemonde »
- une communication impliquante, émotionnellement forte, qui rende le danger perceptible, pour être vue et entendue.

Principes du plan d'action 2003

Concentrer les efforts : un thème prioritaire par semestre

- Pour renforcer cohérence et lisibilité du plan d'actions, la programmation 2003 est aménagée pour agir prioritairement sur un même facteur de risque de façon continue pour une période de six mois : **la vitesse** pour le premier semestre avec une campagne en avril, **l'alcool** pour le second semestre avec une campagne sur l'alcool en octobre 2003, dans le cadre de la Semaine de la Sécurité sur la route.

Ce choix privilégie la puissance et l'impact sur un temps relativement court.

Pour éviter d'avoir des périodes de silence trop importantes entre les temps forts, le dispositif sera par ailleurs complété par deux rappels en radio (durant l'été sur la vitesse, en décembre sur l'alcool) permettant d'entretenir la présence à l'esprit du public.

Le choix d'une thématique prioritaire par semestre n'exclut cependant pas la possibilité de lancer d'autres actions thématiques, liées en particulier à l'actualité politique et réglementaire.

Créer les conditions d'une meilleure synergie avec le réseau et les collectivités territoriales

L'efficacité de l'action locale nécessite une professionnalisation du réseau en matière de communication. Il convient donc de lui apporter un soutien technique et de prendre en compte ses contraintes. Un dispositif sera mis en place pour lui permettre de mieux anticiper et donc, de mieux relayer, les actions de communication nationales.

De même, les collectivités territoriales devront être impliquées en amont via l'information et la proposition de mise à disposition d'outils leur permettant de mener des actions de communications locales en cohérence avec le dispositif national. Elles seront encouragées à utiliser les supports disponibles sur leur territoire pour diffuser les affiches sécurité routière existantes.

Le choix d'un thème prioritaire sur 6 mois devrait par ailleurs contribuer à une plus grande coordination entre les actions nationales et les actions de terrain menées par le réseau et les collectivités locales.

Assurer la visibilité à la Semaine de la sécurité routière, en lui donnant un thème fédérateur, facilitant l'engagement

Le rendez-vous annuel est maintenant installé comme en témoigne le bilan de sa dernière édition. Il conviendra de lui garantir le maximum de visibilité en lui donnant un thème fortement mobilisateur en lien avec un facteur de risque majeur. La visibilité de la Semaine sera recherchée en lui donnant des parrains à fort potentiel médiatique et en permettant au grand public d'exprimer son engagement individuel. En 2003, la semaine de la sécurité routière est fixée du 15 au 22 octobre ; la thématique de l'alcool et la généralisation de l'usage de l'alcootest seront mises en avant, ainsi que la nécessité d'une conduite apaisée et du port de la ceinture de sécurité. Il s'agit de s'engager pour lutter contre les trois fléaux principaux : l'alcool, la vitesse, le non-port de la ceinture et du casque.

Un premier semestre prioritairement centré sur la vitesse

La vitesse sera le thème prioritaire de la communication et sera abordée sous différents angles : vitesse en ville, vitesse sur autoroutes et sur départementales/nationales. Deux arguments principaux plaident en faveur du choix de ce thème pour le premier semestre 2003 : la vitesse est un enjeu considérable de vie ; la vitesse est une infraction de plus en plus pratiquée et de moins en moins légitime dans l'opinion.

Avril 2003 : le temps fort de la campagne

Un dispositif bimédia TV/Radio

Pour ce temps fort, le mix média qui s'impose au regard des objectifs de forte visibilité et du bon accompagnement de la situation de conduite est TV + Radio.

Ce mix média a souvent été utilisé par la Sécurité Routière mais jamais encore avec des niveaux de pression aussi élevés qu'en 2003.

Des actions d'accompagnement de la campagne « vitesse »

En mars, la mobilisation du réseau et des collectivités locales. Une plaquette de présentation de la campagne vitesse sera adressée au réseau cette plaquette leur présentera l'ensemble du dispositif média et les actions hors média.

- En mars, une adaptation du site Internet de la DSCR au thème de la vitesse
- En avril une opération spéciale en direction des grands rouleurs

Cette opération sera conçue au travers d'un programme spécial sur les radios d'autoroute au mois d'avril.

- A partir d'avril, une série d'opération dans les universités: « *vitesse, alcool et handicap* »
- En avril, des messages de sensibilisation sur les sites Internet d'itinéraires : Viamichelin.fr, et Mappy/iti.fr,
- En mai, une action conjointe entre les DDE et les Sociétés d'autoroute sur le thème « vitesse et risque pour les agents de la route »

Une opération de sensibilisation visera à informer les usagers des risques encourus par les agents d'entretien des DDE, des sociétés d'autoroute et des entreprises de travaux publics, lorsque les vitesses autorisées à l'approche et le long des chantiers ne sont pas respectées. Les services d'urgence seront également concernés par cette action.

- Des relations presse sur la vitesse autour de la campagne seront organisées. A titre d'exemple :
Une opération en direction de la presse moto sur le thème « vitesse et deux-roues »
La visite d'une équipe médicale spécialisée en traumatologie montrant aux journalistes les liens indéniables entre différentes vitesses et les séquelles induites.
La rencontre avec les centres de recherche des grands constructeurs autour des limiteurs de vitesse et autres technologies dédiées en cours et à venir
Etc.
- En juin/juillet, seconde vague publicitaire sur la vitesse au moment des grands départs
Pour les rappels, la radio est le média qui s'impose afin d'entretenir la présence à l'esprit de la Sécurité Routière auprès du public, avec une reprise des messages déjà développés en avril.

La communication sur d'autres thématiques au premier semestre 2003

D'autres sujets inscrits dans l'agenda de la Sécurité Routière pourront donner lieu à des actions de communication entre janvier et juin 2003. Certaines opérations peuvent déjà être mentionnées :

- A partir de janvier 2003, élargissement de la diffusion des 5 courts-métrages « alcool au volant » issus du concours de scénario de 2002
 - Fin janvier, le réseau de la sécurité routière recevra une vidéo des courts métrages avec une plaquette de présentation et des idées de diffusion au plan local.
 - Une diffusion auprès des relais en contact avec des jeunes.
 - Une démarche de partenariat à engager auprès de nouvelles chaînes de TV et des producteurs de DVD.
 - Une diffusion des films en amont des grands concerts de l'année 2003.
 - Une présence dans les festivals de cinéma
 - Une tournée « La Nuit des Publivores » consacrée à la Sécurité routière
 - La mobilisation des entreprises partenaires de la Sécurité Routière en vue d'une diffusion auprès de leurs salariés
- En mars, une sensibilisation des collégiens à l'ASSR
 - L'année 2003 sera marquée par le caractère obligatoire de l'ASSR en vue de l'obtention du permis. Une opération sera menée conjointement avec *Okapi*, et Avenance. Un livret de 32 pages au format de poche sera réalisé sur le thème « les collégiens et la sécurité routière ». Il sera proposé avec le numéro d'Okapi du 12 mars et sera diffusé dans les cantines scolaires gérées par la société Avenance.
- En mai, une opération avec la Fédération française du Bâtiment (FFB) et la fédération nationale des Travaux publics (FNTP) sur le risque routier professionnel
- En juin, une opération sur le port de la ceinture, en partenariat avec les Taxis

Un second semestre 2003 centré prioritairement sur l'alcool

Octobre 2003 : une semaine de la sécurité routière consacrée à l'engagement sur le thème de l'alcool, mais également sur la vitesse et la ceinture

Une campagne TV/radio aura pour objectif d'installer le réflexe de l'éthylotest. Si demain, l'éthylotest était beaucoup plus répandu, les Français auraient le moyen de ne plus prendre le volant après avoir consommé de l'alcool au-delà de 0,5 g/l. En tout cas, ils n'auraient plus aucune excuse pour le faire.

C'est dans ce sens que doit aller la communication et faire de l'éthylotest un objet de prévention, à l'instar du préservatif qui est aujourd'hui devenu un réflexe face au risque sida.

Pour ce second temps fort de l'année 2003, le mix TV + radio est reconduit. Les messages de la campagne devront toucher à la fois un public de jeunes et d'adultes.

4

Les actions d'accompagnement de la Semaine

- Des actions hors média autour de la promotion et de la diffusion massive d'éthylotests seront mises en œuvre.

- Trois initiatives complémentaires pourront renforcer la visibilité de la Semaine

Une réunion nationale du réseau pour optimiser la préparation de la Semaine,

La mobilisation d'un réseau spécifique des associations de retraités de la Police nationale, de la Gendarmerie et de l'Équipement pourraient être les partenaires majeurs de l'opération en 2003 et assurer la diffusion d'éthylotests sur le terrain,

Enfin, une rubrique sur le site Internet de la DSCR permettra à tous les organisateurs de manifestations locales de contribuer à l'élaboration et la mise en ligne du programme de la Semaine, destiné à la fois aux médias et au grand public.

En décembre 2003, deuxième vague de la campagne radio sur l'alcool

En décembre, un rappel de la campagne d'octobre est planifiée en radio.

Les actions complémentaires sur l'alcool au second semestre 2003

- En septembre, la diffusion au réseau d'une exposition sur l'alcool, dans la continuité de l'exposition vitesse diffusée en 2002
- En septembre, la relance des actions en Universités
- En octobre, une nouvelle opération « gros rouleurs » sur le thème de l'alcool
- En novembre, une opération « entreprise » sur le thème de l'alcool avec notamment une sensibilisation aux dangers que représentent les « pots en entreprise » trop alcoolisés.
- En décembre, la diffusion d'affichettes discothèques via *Entreprise et Prévention*

- Les relations presse d'accompagnement sur l'alcool pendant le deuxième semestre seront engagées : par exemple « *alcool & modification des perceptions et réflexes* » en lien avec une équipe médicale spécialisée en alcoologie, les « pots » en entreprises, etc.
- De juillet à décembre, la poursuite de la diffusion des courts-métrages « alcool » par les réseaux-relais

Le développement des autres thématiques au second semestre

- Durant l'été, une action concernant la vigilance, en partenariat avec le Ministère de la santé et les professionnels du Café.
- A la rentrée, une action dans les maternités sur les dispositifs de retenue pour enfants
- En décembre, la diffusion de conseils pratiques sur la viabilité hivernale avec la Direction des routes

5

Les actions transversales

Indépendamment des actions thématiques liées à la vitesse (premier semestre) ou à l'alcool (deuxième semestre), d'autres initiatives transversales, seront menées sur l'ensemble de l'année 2003.

Relations presse d'accompagnement des mesures gouvernementales et de l'action de l'Etat

Elles porteront sur les suites du CISR, le rendez-vous bilan 2002 et accompagneront systématiquement la sortie des textes législatifs et réglementaires notamment ceux concernant l'alcool, la vitesse, la ceinture, le débridage des cyclomoteurs, les radars....

La présence de la Sécurité routière lors d'événements grand public

La politique de présence de la Sécurité routière lors de grands événements, festifs ou spécialisés, sera poursuivie notamment au travers des opérations Calmos, de la présence lors de grandes manifestations telles que Les Franco Folie's, le Printemps de Bourges, le Tour de France Cycliste ainsi que dans de grandes manifestations et salons : Salon de l'étudiant, Mondial des 2 roues, etc.