



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Bilan provisoire de l'accidentalité routière 2011

De nouvelles mesures pour la sécurité routière

Dossier de presse

5 janvier 2012

Pour plus d'informations :

www.securite-routiere.gouv.fr

SOMMAIRE

A- Bilan provisoire de l'accidentalité routière 2011	p. 3
B- De nouvelles mesures pour la sécurité routière	p. 5
I. L'interdiction des avertisseurs de radars à partir du 5 janvier 2012	p. 6
II. Le durcissement des sanctions contre l'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant	p. 7
III. Un équipement rétro-réfléchissant et des plaques d'immatriculation plus visibles pour les usagers de deux-roues motorisés	p. 8
IV. La sécurisation renforcée des chantiers routiers et de la bande d'arrêt d'urgence	p. 9

Annexes

- Annexe 1 : Le décret portant diverses mesures de sécurité routière p. 10
- Annexe 2 : Mise en œuvre du protocole signé entre Claude Guéant ministre de l'intérieur, de l'Outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, et l'Association française des fournisseurs et utilisateurs de technologies d'aide à la conduite (Aftac) p.17

- A -

Bilan de l'accidentalité routière 2011 : 10^{ème} année de baisse consécutive de la mortalité routière

Moins de 4 000 morts sur les routes en 2011

Le bilan provisoire de l'année 2011 est de **3 970 personnes tuées** sur la route contre 3 992 en 2010.

Au total, **22 vies ont été épargnées en 2011** par rapport à 2010. Le recul est plus net pour les **personnes hospitalisées (-6,1%)**, dont le nombre passe **pour la première fois sous la barre des 30 000** (avec 28 546 hospitalisations). Les personnes blessées sont également en diminution de -4,2%, ce qui représente 3 516 blessés en moins. Le nombre d'accidents corporels baisse de -3,1%, soit 2 055 accidents évités.

L'année 2011 : deux séquences bien contrastées

Janvier-avril 2011 : un retournement inquiétant

Les quatre premiers mois de 2011 ont marqué un rebond très sensible de la mortalité routière : les données « quasi définitives » font apparaître, par rapport à la même période 2010, une hausse d'ensemble de +12% des tués, recouvrant des hausses respectives de +11%, +40%, +20%, +17%, +13% pour les voitures, les poids lourds, les motocyclettes, les cyclomoteurs et les piétons (à l'inverse, la mortalité des cyclistes était en baisse à -23%).

La rupture principale, par rapport au passé récent, aura été la forte implication des véhicules légers dans la hausse de ce quadrimestre. Certes, les deux-roues motorisés y ont participé nettement (sur 4 mois, 42 tués de plus sur une hausse totale de 131) ; mais la mortalité des véhicules légers avait augmenté de 71 tués (+11%), ce qui était tout à fait inédit au cours des années 2000.

La baisse observée à nouveau à partir de juillet 2011

Après le Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai, on a ensuite connu un début de stabilisation, après quoi juillet a engagé (spectaculairement, avec une baisse de 21% de juillet à juillet), un mouvement durable de correction.

Les mauvais résultats du premier semestre étaient ainsi totalement compensés et le total sur une année glissante était repassé sous les 4 000 tués dès septembre (la première fois datait de décembre 2010, avec 3 992 tués).

En année glissante, le nombre de personnes tuées était ainsi, fin novembre, en baisse significative (de 1,9%, soit -76 tués) par rapport à la même période, un an auparavant. Avec 3 927 tués, il était à son plus bas niveau depuis l'immédiat après-guerre.

Dans ce contexte, décembre apparaît comme un mois médiocre dont les résultats s'expliquent en bonne partie par la comparaison avec ceux exceptionnels de décembre 2010, mois particulièrement hivernal (le plus froid depuis 1963) avec des successions d'épisodes neigeux très propices à la baisse de la mortalité routière. La douceur de cette fin d'année a au contraire incité

de nombreux usagers à circuler, notamment à deux-roues. Et 338 personnes ont perdu la vie sur les routes en décembre 2011, soit une augmentation de 14,6% par rapport au mois de décembre 2010.

Moins de jeunes tués sur les routes, mais plus de motards

Cette baisse de la mortalité routière a été **particulièrement marquée pour les enfants** (-11% de tués chez les moins de 18 ans) et pour les usagers de **cyclomoteurs** (-16%). Si les usagers de véhicules légers (-2%) et de bicyclettes (-7%) en ont également bénéficié, **la situation des motocyclistes s'est à nouveau nettement dégradée** (+10%, avec 772 personnes tuées dans cette catégorie) après une année 2010 qui leur avait été beaucoup plus favorable. Au total, les décès parmi les deux-roues motorisés représentent un quart (24,7%) des personnes tuées sur les routes.

Sécurité routière, l'affaire de tous

Grâce aux mesures prises par le gouvernement lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011, à la mobilisation des forces de l'ordre sur le terrain et à la prise de conscience de tous les usagers, **2011 est la 10^{ème} année de baisse consécutive de la mortalité routière** malgré un premier quadrimestre qui avait vu le nombre de personnes tuées augmenter significativement. Les résultats obtenus montrent l'importance de la mobilisation de tous et le nécessaire maintien de la vigilance pour faire reculer les drames sur les routes.

- B -

De nouvelles mesures pour la sécurité routière

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal officiel, met en application les mesures réglementaires décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011.

La première d'entre elles vise à dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars.

Les autres sont destinées :

- à renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant ;*
- à sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles ;*
- à augmenter la sécurité des personnes intervenant sur la route en sanctionnant plus sévèrement le non-respect des règles de circulation aux abords des chantiers routiers et sur les bandes d'arrêt d'urgence (BAU).*

-|-

L'interdiction des avertisseurs de radars à partir du jeudi 5 janvier 2012

Ce qui change

Les appareils indiquant la localisation des radars sont interdits d'usage. Selon l'article 22 du décret portant diverses mesures de sécurité routière : la détention, le transport et l'usage d'un dispositif visant à avertir ou à informer de la localisation des contrôles routiers (dont l'implantation de radars) sont formellement prohibés. À partir du jeudi 5 janvier 2012, le non-respect de cette interdiction sera passible d'une amende de 1 500 €, de la saisie de l'appareil et d'un retrait de 6 points sur le permis de conduire.

Pourquoi cette mesure ?

Cette mesure a été prise par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) pour renforcer le taux de respect des règles de circulation (dont les limitations de vitesse). Ces dispositifs nuisaient à la sécurité routière en alimentant le sentiment d'impunité des conducteurs qui ne craignaient plus d'être contrôlés en dehors de lieux bien identifiés et en particulier aux abords immédiats des radars fixes ou mobiles. 717 vies auraient été sauvées en 2010 si les limitations de vitesse avaient été respectées par tous.

Un protocole a été signé le 28 juillet 2011 entre l'État et l'Association française des fournisseurs et utilisateurs de technologies d'aide à la conduite (Afttac) dont les membres se sont engagés à ne plus indiquer la localisation des contrôles routiers.

Dans ce cadre, a été lancé un recensement national des zones du réseau routier à l'intérieur desquelles le conducteur d'un véhicule doit faire preuve d'**une vigilance accrue**.

En contribuant à l'information des conducteurs sur ces sections ainsi que sur les limitations de vitesse réglementaires et sur les points de danger précis (dont les passages à niveaux, les tunnels, les établissements scolaires...), de tels outils ont toute leur place dans le combat engagé contre l'insécurité routière.

Ainsi, tous les dispositifs d'aide à la conduite (informations sur la localisation, les itinéraires, les trafics, les limitations de vitesse, ...) ne sont évidemment pas interdits, sous réserve qu'ils soient en conformité avec la loi et ne fassent pas figurer d'information sur la localisation d'un radar ou d'un contrôle routier. Pour ce faire, tous les opérateurs doivent mettre à disposition de leurs clients une procédure de mise à jour des bases de données de ces dispositifs.

-II-

Le durcissement des sanctions contre l'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant

Ce qui change

L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est désormais puni d'une contravention de 4^{ème} classe (au lieu de 2^{ème} classe), d'un montant de 135 € (au lieu de 35 €) et d'un retrait de 3 points du permis de conduire (au lieu d'un retrait de 2 points).

L'utilisation d'un téléviseur, d'une console de jeu vidéo, d'un « smartphone » ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé dans le champ de vision et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation est sanctionnée d'une contravention de 5^{ème} classe (au lieu de 4^{ème} classe) d'un montant de 1 500 € au maximum (au lieu de 135 €). L'appareil pourra être saisi par les forces de l'ordre et définitivement confisqué après condamnation du contrevenant par le tribunal. Cette infraction est désormais passible d'un retrait de 3 points sur le permis de conduire (au lieu d'un retrait de 2 points).

Pourquoi cette mesure ?

Aujourd'hui, huit Français sur dix sont équipés d'un téléphone portable et près de la moitié des conducteurs utilisent un téléphone en conduisant. De plus en plus de conducteurs envoient également des SMS ou consultent des écrans à bord de leur véhicule.

En moyenne, le nombre d'usagers dans la circulation qui, à un instant « t », utilisent un téléphone portable, est estimé en France à 2,3% pour le téléphone tenu à la main¹.

En France, téléphoner au volant multiplie par 3 le risque d'accident. Cette dangerosité a été confirmée par l'expertise pilotée par l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm) en association avec l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), rendue publique en mars 2011.

¹ Source : Rapport « Téléphone et sécurité routière » piloté par l'Inserm en association avec Ifsttar, mai 2011

-III-

Un équipement rétro-réfléchissant et des plaques d'immatriculation plus visibles pour les usagers de deux-roues motorisé

Ce qui change

En termes d'équipement :

À partir du 1^{er} janvier 2013, le port visible d'un équipement rétro-réfléchissant de taille de 150 cm², en une ou plusieurs parties hors du casque (par exemple incrustation ou brassard sur la manche du blouson), pour les conducteurs et passagers d'une moto de plus de 125 cm³ ou d'un tricycle motorisé de plus de 15 kilowatts sera obligatoire. Le non-respect de cette disposition sera passible d'une amende de 68 € et d'un retrait de 2 points sur le permis de conduire du conducteur.

En termes de plaque d'immatriculation :

L'article 13 du décret augmente la sanction pour l'usage de plaque d'immatriculation non conforme (y compris pour les automobilistes) : de 68 €, elle passe à 135 €.

Aujourd'hui, quatre modèles de plaques peuvent être montés sur les deux-roues motorisés (170 x 130 mm, 210 x 130 mm, 170 x 140 mm, 210 x 140 mm). Au 1^{er} juillet 2012, seront mises sur le marché des plaques d'immatriculation de **180 x 200 mm**, soit la même dimension que celles nouvellement introduites en Allemagne. Dès cette date, ces nouvelles plaques équiperont obligatoirement les deux-roues motorisés pour toute nouvelle immatriculation, mutation ou tout changement de plaque. À cette date, les autres tailles de plaque ne pourront plus être posées.

Ces nouvelles plaques devront être homologuées par l'Utac (Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle).

Pourquoi ces mesures ?

En imposant le port d'équipements rétro-réfléchissants au conducteur et au passager d'une moto de plus de 125 cm³, ou d'un tricycle de plus de 15 kilowatts le gouvernement entend améliorer la visibilité des motards afin de limiter les causes d'accident. Dans un choc entre moto et voiture, un automobiliste sur deux déclare ne pas avoir vu le deux-roues motorisé.

Quant au changement de taille des plaques d'immatriculation, il s'agit d'une mesure d'égalité de traitement entre usagers de la route. L'efficacité des contrôles routiers automatisés qui luttent contre les excès de vitesse est conditionnée par la lecture correcte des plaques d'immatriculation, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement.

-IV-

La sécurisation renforcée des chantiers routiers et de la bande d'arrêt d'urgence (BAU)

Ce qui change

Pour lutter contre les comportements de conduite dangereux aux abords des chantiers, le non-respect des prescriptions de fermeture totale ou partielle de segments routiers sera désormais sanctionné par l'article 17 du décret d'un retrait de 3 points du permis de conduire (s'ajoutant à l'amende de 135 €).

La bande d'arrêt d'urgence (BAU) est une voie de secours réservée à l'arrêt ou au stationnement de véhicules en cas de nécessité absolue. Les articles 20 et 21 du décret augmentent les sanctions en cas de non-respect de cette règle. Le chevauchement ou franchissement du marquage au sol d'une BAU, hors situation d'urgence, est désormais passible d'une amende de 135 € et d'un retrait de 1 point sur le permis de conduire. Le fait de circuler sur cette voie devient une amende de 135 € au lieu de 35 €, et maintien d'un retrait de 3 points sur le permis de conduire.

Pourquoi ces mesures ?

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

Pour prévenir d'un danger les usagers de la route ou protéger les abords d'un accident ou encore en raison de l'établissement d'un chantier, l'exploitant routier peut être amené à interdire temporairement la circulation sur une voie. Ces restrictions de circulation sont matérialisées et signalées à l'attention des conducteurs par l'utilisation de dispositifs de signalisation adaptés (notamment des flèches lumineuses de rabattement sur routes à chaussées séparées...).

ANNEXE 1

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer,
des collectivités territoriales
et de l'immigration

NOR : [A1126729D](#)

Décret portant diverses mesures de sécurité routière

Publics concernés : usagers de la route et professionnels (magistrats, gendarmes, policiers, guideurs privés de transports exceptionnels, gardiens de fourrière).

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication, à l'exception des dispositions de l'article 23 qui sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2013.

Notice : Afin de lutter contre l'insécurité routière et prévenir les comportements de conduite dangereux, le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 11 mai 2011 a décidé de concentrer son action sur la lutte contre les vitesses excessives et l'alcoolémie au volant. Une attention toute particulière a été également portée, par cette instance, aux véhicules à deux-roues motorisés et au problème de baisse de vigilance des conducteurs. Le présent projet de décret met en œuvre les principales mesures réglementaires appliquant ces décisions. Par ailleurs, il réalise une adaptation juridique de la partie réglementaire du code de la route pour tenir compte de certaines dispositions relatives à la lutte contre l'insécurité routière instituées par la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI) du 14 mars 2011. L'ensemble de ce dispositif vise à réprimer de manière plus efficace les principales causes d'accidents mortels : conduite en l'état d'alcoolémie ou après usage de stupéfiants, grand excès de vitesse et conduite sans permis. Il procède également à une mise en cohérence de certaines dispositions du code de la route relatives à la réglementation de la mise en fourrière des véhicules et complète le dispositif de sanction mis en place dans le cadre de la création de l'activité de conducteurs de véhicule de protection ou de guidage des transports exceptionnels.

Références : les textes modifiés par le présent décret peuvent être consultés, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance <http://www.legifrance.gouv.fr>.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration,

Vu le code pénal, notamment son article 131-16 ;

Vu le code de procédure pénale, notamment son article 157 ;

Vu le code de la santé publique, notamment son article R. 3354-20 ;

Vu le code de la route ;

Vu la loi n° 71-498 du 29 juin 1971 relative aux experts judiciaires ;

Vu le décret n° 2011-1475 du 9 novembre 2011 portant diverses mesures réglementaires de transposition de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire ;

Vu l'avis du Groupe interministériel permanent de la sécurité routière du 1^{er} juin 2011 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

DECRETE

Article 1er

Le code de la route est modifié conformément aux articles 2 à 24 du présent décret.

Article 2

A l'article R. 130-6, après les mots : « R. 433-14 à R. 433-16, » sont insérés les mots : « R. 433-20, ».

Article 3

L'article R. 221-8 est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa du II :

a) Après les mots : « la conduite d'une motocyclette légère » sont insérés les mots : « ou d'un véhicule de la catégorie L5e » ;

b) Les mots : « couvrant l'usage d'un tel véhicule » sont remplacés par les mots : « couvrant l'usage de l'un ou l'autre de ces véhicules » ;

2° Au deuxième alinéa du III :

a) Après les mots : « la conduite d'un véhicule de la catégorie L5e » sont insérés les mots : « ou d'une motocyclette légère » ;

b) Les mots : « couvrant l'usage d'un tel véhicule » sont remplacés par les mots : « couvrant l'usage de l'un ou l'autre de ces véhicules ».

Article 4

L'article R. 225-4 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après les mots : « autorités judiciaires, » sont insérés les mots : « les juridictions administratives dans le cadre des recours formulés contre les décisions de retrait de point du permis de conduire, » ;

2° Au deuxième alinéa, après les mots : « autorités judiciaires » sont insérés les mots : « , aux juridictions administratives mentionnées à l'alinéa précédent ».

Article 5

Après l'article R. 234-5, est inséré un nouvel article R. 234-6 ainsi rédigé :

« *Art. R. 234-6.* - Tout conducteur d'un véhicule obligatoirement équipé d'un éthylotest antidémarrage doit utiliser ce dispositif préalablement au démarrage du véhicule.

Le fait pour le conducteur de conduire un véhicule équipé d'un tel dispositif soit après que celui-ci a été utilisé par un tiers pour permettre le démarrage, soit après l'avoir neutralisé ou détérioré ou l'avoir utilisé dans des conditions empêchant la mesure exacte de son état d'imprégnation alcoolique est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Le fait, par toute personne de faciliter sciemment, par aide ou assistance, la préparation ou la consommation de la contravention prévue à l'alinéa précédent est puni de la même peine. »

Article 6

L'article R. 235-3 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après les mots : « agent de police judiciaire » sont insérés les mots : « ou par un agent de police judiciaire adjoint, sur l'ordre et sous la responsabilité d'un officier de police judiciaire, » ;

2° Au deuxième alinéa, après les mots : « agent de police judiciaire » sont insérés les mots : « ou par un agent de police judiciaire adjoint dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, ».

Article 7

A l'article R. 235-4, les mots : « mentionné à l'article R. 235-3 ou complétées par ce dernier » sont remplacés par les mots : « ou à l'agent de police judiciaire adjoint ou complétées par ces derniers ».

Article 8

L'article R. 235-9 est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « L'officier ou l'agent de police judiciaire adresse les deux échantillons biologiques prélevés, accompagnés des résultats des épreuves de dépistage, à un laboratoire de biologie médicale, à un laboratoire de toxicologie, de pharmacologie ou de biochimie d'un établissement public de santé ou à un

laboratoire de police technique et scientifique, ou à un expert inscrit en toxicologie dans l'une des listes instituées en application de l'article 2 de la loi n° 71-498 du 29 juin 1971 relative aux experts judiciaires et de l'article 157 du code de procédure pénale, dans les conditions prévues par l'article R. 3354-20 du code de la santé publique » ;

2° A la deuxième phrase du deuxième alinéa, les mots : « les conditions dans lesquelles est conservé cet échantillon » sont remplacés par les mots : « les conditions de réalisation des examens de biologie médicale et de conservation des échantillons ».

Article 9

Au VI de l'article R. 317-8, le mot : « troisième » est remplacé par le mot : « quatrième ».

Article 10

Au deuxième alinéa de l'article R. 325-1, les mots : « de l'article L. 325-1-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1-1 et L. 325-1-2. »

Article 11

A l'article R. 325-1-1, les mots : « de l'article L. 325-1-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1-1 ou L. 325-1-2 ».

Article 12

L'article R. 325-22 est complété par un III ainsi rédigé :

« III. - Les dispositions du présent article sont applicables à la mise en fourrière prévue à l'article L. 325-1-2, lorsque le propriétaire du véhicule réside dans le département du représentant de l'Etat qui a prescrit cette mesure. »

Article 13

Au deuxième alinéa de l'article R. 325-27, après les mots : « la commission d'une infraction » sont ajoutés les mots : « , à l'exclusion des cas où elle est mise en œuvre par le préfet, dans le cadre des dispositions prévues à l'article L. 325-1-2 ».

Article 14

Au b) du 5° du II de l'article R. 325-32, les mots : « quarante-cinq jours » sont remplacés par les mots : « trente jours ».

Article 15

Au premier alinéa de l'article R. 325-43, les mots : « l'autorité administrative investie du pouvoir de police en matière de circulation décide » sont remplacés par les mots : « elle décide également ».

Article 16

Au a) du 3° du III de l'article R. 325-45, les mots : « en fourrière » sont supprimés.

Article 17

L'article R. 411-21-1 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après les mots : « fermeture temporaire d'une route », sont ajoutés les mots : « ou l'interdiction temporaire de circulation sur tout ou partie de la chaussée, matérialisée par une signalisation routière adaptée. » ;

2° Au deuxième alinéa, les mots : « l'interdiction de circuler sur une route dont la fermeture a été ordonnée » sont remplacés par les mots : « les interdictions de circuler prescrites » ;

3° Après le troisième alinéa, il est ajouté un quatrième alinéa ainsi rédigé : « Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire. »

Article 18

L'article R. 412-6-1 est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa, le mot : « deuxième » est remplacé par le mot : « quatrième » ;

2° Au troisième alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois ».

Article 19

L'article R. 412-6-2 est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa, le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « cinquième » ;

2° Après le deuxième alinéa, sont insérés deux nouveaux alinéas ainsi rédigés :

« L'appareil mentionné au premier alinéa est saisi.

Toute condamnation donne lieu de plein droit à la confiscation de l'appareil qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction. » ;

3° Au dernier alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois ».

Article 20

Au deuxième alinéa de l'article R. 412-8, le mot : « deuxième » est remplacé par le mot : « quatrième ».

Article 21

L'article R. 412-22 est ainsi modifié :

1° A la dernière phrase du premier alinéa, après les mots : « Elles ne peuvent être » sont ajoutés les mots : « chevauchées ou » ;

2° Il est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus.

Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de un point du permis de conduire. »

Article 22

L'article R. 413-15 est ainsi modifié :

1° Au IV, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « six » ;

2° Après le IV, il est ajouté un V ainsi rédigé :

« V. - Les dispositions du présent article sont également applicables aux dispositifs ou produits visant à avertir ou informer de la localisation d'appareils, instruments ou systèmes servant à la constatation des infractions à la législation ou à la réglementation de la circulation routière. »

Article 23

Après l'article R. 431-1-1, est inséré un nouvel article R. 431-1-2 ainsi rédigé :

« *Art. R. 431-1-2.* - Lorsqu'ils circulent ou lorsqu'ils sont amenés à descendre de leur véhicule immobilisé sur la chaussée ou ses abords à la suite d'un arrêt d'urgence, tous conducteurs et passagers d'une motocyclette d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, ou d'un véhicule de la catégorie L5e d'une puissance supérieure à 15 kw/h doivent porter un vêtement muni d'un équipement rétro-réfléchissant dont les caractéristiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de la sécurité routière.

Le fait pour tout conducteur ou passager d'une motocyclette ou tricycle visé au premier alinéa de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Cette contravention, lorsqu'elle est commise par le conducteur, donne lieu de plein droit à la réduction de deux points du permis de conduire. »

Article 24

Le troisième alinéa du 2° de l'article 10 du décret du 9 novembre 2011 est ainsi modifié :

1° Après les mots : « un véhicule de la catégorie L5e » sont insérés les mots : « ou d'une motocyclette légère » ;

2° Les mots : « d'un tel véhicule » sont remplacés par les mots : « de l'un ou de l'autre de ces véhicules ».

Article 25

Les conducteurs et passagers d'une motocyclette d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, ou d'un véhicule de la catégorie L5e d'une puissance supérieure à 15 kw/h doivent se conformer à l'obligation prévue à l'article 23 du présent décret au plus tard le 1er janvier 2013.

Article 26

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration et le ministre du travail, de l'emploi et de la santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal officiel de la République française.

ANNEXE 2

Mise en œuvre du protocole signé entre l'Etat et l'Association française des fournisseurs et utilisateurs de technologies d'aide à la conduite (Aftac)

Claude Guéant, ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, a signé le 28 juillet 2011 un protocole avec les représentants de l'Association française des fournisseurs et utilisateurs de technologies d'aide à la conduite (Aftac). Ce protocole prévoit que :

- Les entreprises disposaient de quatre mois (jusqu'au 28 novembre 2011) pour ne plus indiquer l'emplacement précis des contrôles routiers (dont les radars).
- Des « zones de danger » de longueur variable (de 300 mètres en ville à 4 kilomètres sur autoroute) doivent être indiquées par les appareils d'aide à la conduite. Ces « zones de danger » peuvent provenir de l'État et des industriels avec obligation réciproque : pour l'État, de remettre aux industriels les données disponibles avant le 28 janvier 2012, pour les industriels, d'intégrer ces données dans leurs appareils.
- Les fournisseurs d'outils d'aide à la conduite s'engagent à signaler, outre les zones de danger fournies par l'État, les points particuliers (passages à niveaux, tunnels...) qui présentent un enjeu de sécurité routière.
- Les fournisseurs doivent également informer sur les limitations de vitesse réglementaires *a minima* dans les « zones de danger » et diffuser des messages de prévention routière (alcool, vitesse, port de la ceinture, pause nécessaire au moins toutes les deux heures de conduite afin de lutter contre l'hypovigilance et la somnolence...).
- Pour vérifier la conformité des produits au cahier des charges, ils devront faire l'objet d'une certification.

Infocert a été retenu comme organisme de certification et a été mandaté par l'Aftac et agréé par l'État. Cette certification prendra la forme d'une marque « NF logiciel » d'application volontaire pour le fabricant. Les outils d'aide à la conduite, pour être certifiés, devront répondre aux objectifs fixés dans l'accord du 28 juillet 2011 et qui sont repris dans le référentiel de certification.

Pour plus d'informations : www.aftac.fr