

**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE LA MER**

**CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

N° 004640-08

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER
ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES**

**INSPECTION GÉNÉRALE
DE L'ADMINISTRATION**

N° 09-095-01

**INSPECTION GÉNÉRALE
DE LA POLICE NATIONALE**

INSPECTION DE LA GENDARMERIE NATIONALE

**AUDIT DES POLITIQUES LOCALES
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

RAPPORT DE SYNTHÈSE

– NOVEMBRE 2009 –



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE LA MER**

**CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

N° 004640-08

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER
ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES**

**INSPECTION GÉNÉRALE
DE L'ADMINISTRATION**

N° 09-095-01

**INSPECTION GÉNÉRALE
DE LA POLICE NATIONALE**

INSPECTION DE LA GENDARMERIE NATIONALE

**AUDIT DES POLITIQUES LOCALES
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
RAPPORT DE SYNTHÈSE**

**Marc D'AUBREBY,
Ingénieur Général des Ponts, des Eaux
et des Forêts**

**Claude LIEBERMANN,
Ingénieur Général des Ponts, des Eaux
et des Forêts**

**Dominique LEBRUN,
Inspecteur Général de l'Administration du
Développement Durable**

**Tristan FLORENNE,
Inspecteur Général de l'Administration**

**Olivier DIEDERICHS,
Inspecteur Général de l'Administration**

**Christian BERNARD,
Commissaire Divisionnaire
inspection générale de la police nationale**

**Colonel Michel VENEL
inspection de la gendarmerie nationale**

Sommaire

<u>Résumé.....</u>	<u>3</u>
<u>Introduction.....</u>	<u>6</u>
<u>1. ANALYSE DES POLITIQUES LOCALES ET EVOLUTIONS CONSTATEES DEPUIS L'AUDIT DE MAI 2007.....</u>	<u>11</u>
<u>1.1. Les principales causes d'accidents.....</u>	<u>11</u>
<u>1.1.1. Le comportement des conducteurs reste le facteur majeur d'accidents.....</u>	<u>11</u>
<u>1.1.2. Les types de déplacements et la coexistence entre les différents modes de transports, éléments du risque routier.....</u>	<u>12</u>
<u>1.1.2.1. Les types de déplacement.....</u>	<u>12</u>
<u>1.1.2.2. La coexistence entre modes de transport.....</u>	<u>13</u>
<u>1.2. La mise en œuvre des politiques locales dans les départements visités.....</u>	<u>14</u>
<u>1.2.1. L'action des services de l'État.....</u>	<u>15</u>
<u>1.2.1.1. L'organisation institutionnelle.....</u>	<u>15</u>
<u>1.2.1.2. La mise en œuvre du volet répressif.....</u>	<u>15</u>
<u>1.2.1.3. L'action des procureurs de la République.....</u>	<u>18</u>
<u>1.2.1.4. La mise en œuvre du volet préventif.....</u>	<u>19</u>
<u>1.2.2. Une réelle implication des élus locaux mais une volonté insuffisante de coordination, avec l'État.....</u>	<u>21</u>
<u>1.2.3. L'harmonisation des limitations de vitesse n'est toujours pas résolue.....</u>	<u>23</u>
<u>2. DES PISTES POUR AMELIORER LES POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE.....</u>	<u>26</u>
<u>2.1. Mettre tous les moyens d'action au service des enjeux prioritaires.....</u>	<u>26</u>
<u>2.1.1. Créer et faire partager la culture de la sécurité routière.....</u>	<u>26</u>
<u>2.1.2. Développer les retours d'expérience systématiques pour tous les accidents graves....</u>	<u>27</u>
<u>2.1.3. Mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers efficaces.....</u>	<u>28</u>
<u>2.1.4. Remettre en ordre les limitations de vitesse et réduire l'insécurité provoquée par les poids lourds.....</u>	<u>28</u>
<u>2.1.5. Mieux évaluer l'impact des PDASR.....</u>	<u>29</u>
<u>2.2. Développer et multiplier les partenariats pour mobiliser le plus grand nombre.....</u>	<u>29</u>

<i>2.2.1. Poursuivre la mobilisation de l'Éducation Nationale</i>	30
<i>2.2.2. Rendre les administrations et les entreprises publiques exemplaires</i>	30
<i>2.2.3. Inciter les entreprises privées à sensibiliser leurs salariés à la sécurité routière</i>	30
<i>2.2.4. Mobiliser les collectivités territoriales</i>	31
<i>2.2.5. Encourager les associations</i>	32
2.3. Amplifier les moyens d'information et de communication en utilisant tous les vecteurs disponibles	32
2.4. Réaliser des progrès dans l'organisation des services de l'Etat	33
<i>2.4.1. L'organisation autour du Préfet</i>	33
<i>2.4.2. L'implication des principaux services déconcentrés de l'État</i>	34
<u>Conclusion</u>	36
<u>Annexes</u>	37

Résumé

La mission d'audit des politiques locales de sécurité routière réalisée dans treize départements entre juillet 2008 et juin 2009 a permis, par-delà la diversité des situations, de dégager les grandes lignes d'un constat d'ensemble concernant l'accidentalité et les moyens actuellement mis en œuvre pour combattre l'insécurité routière.

Par rapport à la précédente vague d'audits réalisés entre 2006 et 2007, la situation a peu changé. La mobilisation est toujours forte et les principales causes d'accidents restent le comportement des usagers : non respect des règles du code de la route, comportements dangereux (plus particulièrement la vitesse et l'alcool), etc...

Si la mise en place du contrôle automatique des vitesses a contraint un grand nombre de conducteurs à modifier leur comportement, une minorité d'automobilistes et certaines catégories d'usagers, pourtant vulnérables, continuent de transgresser la règle. Mais les excès de vitesse sont loin d'être la cause unique de l'accidentalité : la conduite sous l'empire de l'alcool et, de plus en plus fréquemment, de stupéfiants, les comportements dangereux de certains usagers particulièrement vulnérables comme les motards ou les cyclomotoristes, mais également les piétons ou les cyclistes, notamment en ville, sont des facteurs d'accidents qui s'accroissent avec le développement des modes de circulations douces.

S'agissant des infrastructures, si des améliorations sont toujours possibles et parfois nécessaires, ici ou là, en particulier lorsque le trafic de poids lourds sur certains itinéraires départementaux est inadapté à cette circulation de transit, pour l'essentiel, elles ne peuvent plus être considérées comme un facteur majeur d'accidentalité à deux réserves près :

- certains réseaux secondaires sont parfois inadaptés à l'augmentation des trafics individuels domicile/travail dans le cadre du développement de la rurbanisation;
- le réseau routier de certaines régions touristiques est le plus souvent inapproprié aux flux de circulation, et pas seulement en saison touristique;

Pour agir sur les comportements des conducteurs, les pouvoirs publics ont recours simultanément aux deux outils habituels susceptibles de les faire changer : la répression, avec les contrôles opérés par les forces de l'ordre, et la prévention qui se traduit par différentes formes de sensibilisation, généralement ciblées sur les publics les plus vulnérables (scolaires, jeunes, seniors, conducteurs de deux-roues, etc.).

Ces actions sont mises en œuvre dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), élaborés à partir d'un diagnostic de la situation locale synthétisé dans le document général d'orientation (DGO).

Pour permettre la réussite de cette politique locale la contribution de nombreux acteurs est nécessaire. Plusieurs services déconcentrés de l'État (parquet, préfecture, DDEA, police, gendarmerie, inspection académique, DDTEFP, DDJS parfois, pour ne citer que les principaux) y concourent en liaison avec les collectivités locales (départements, communes), les associations et les représentants des entreprises.

Les services de l'État sont mobilisés, sous l'impulsion des préfets et de leurs directeurs de cabinet, chefs de projet. Ils entretiennent le plus souvent de bonnes relations de travail avec les Parquets.

L'implication des associations, des représentants socio-professionnels mais surtout des collectivités locales, est très variable selon les départements. Certains élus considèrent que la sécurité routière est une politique de l'État, d'autres s'y impliquent, parfois fortement, mais en privilégiant plutôt l'aspect technique (traitement des infrastructures, signalisation) et l'aspect prévention. Ils restent le plus souvent en retrait sur les aspects répressifs. Cette approche qui peut s'expliquer puisque les conseils généraux sont gestionnaires d'un réseau important où se produit la majorité des accidents mortels, devrait cependant évoluer vers un partenariat renforcé avec l'État et, plus généralement, vers une meilleure coordination pour engager des actions communes qui doivent porter sur l'ensemble des composantes de la sécurité routière.

La mission fait, par ailleurs, le même constat qu'en 2007 et note un manque de corrélation sur le court terme, entre l'action menée au plan local et le bilan annuel des accidents de la route dans chaque département.

En tout état de cause, les résultats obtenus ne peuvent être valablement expertisés, au plan départemental, que sur une période de plusieurs années (cinq ans est une bonne mesure), et non d'une année puisque sur une période courte, avec des chiffres donc peu élevés, toute variation, même minime, à la hausse ou à la baisse provoque des différences importantes en pourcentage.

L'audit réalisé dans les treize départements visités conduit la mission à formuler, outre les suggestions qui figurent dans les monographies établies pour chacun des départements, vingt cinq propositions plus générales avec l'objectif :

- de mettre tous les moyens d'action au service des enjeux prioritaires,
- d'améliorer l'organisation locale sous l'autorité des préfets ;
- de développer les instruments d'analyse et de diagnostic ;
- de définir et de mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers efficaces et qui assurent la cohérence des actions entre services ;
- de renforcer le partenariat entre tous les acteurs de la politique de sécurité routière : les collectivités locales, les associations, les entreprises et les organismes socio-professionnels ;

- d'amplifier les moyens d'information et de communication ;
- de remettre en ordre et d'harmoniser les limitations de vitesse sur un même itinéraire.

Comme elle l'avait déjà écrit en 2007, la mission a constaté que ces audits étaient utiles, voire attendus par les responsables des départements pour au moins deux raisons :

- ils obligent les partenaires locaux à réfléchir à leur pratique quotidienne et sont l'occasion pour certains d'entre eux de découvrir des initiatives prises dans le département et jusqu'alors inconnues ;
- ils répondent à l'attente d'un jugement extérieur sur la pertinence et l'efficacité des politiques mises en œuvre, et à l'attente de conseils sur les projets à privilégier.

Introduction

Par lettre du 14 mai 2008 jointe en annexe 1, le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'intérieur de l'outre-mer et des collectivités locales et le secrétaire d'État aux transports, ont demandé à l'inspection générale de l'administration et au conseil général des ponts et chaussées de procéder, conformément à la décision prise lors du CISR du 13 février 2008, à un audit des politiques locales de sécurité routière dans douze départements choisis par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). L'inspection générale de la police nationale et l'inspection de la gendarmerie nationale ont également participé à cette vague d'audit et ont apporté leur concours technique pour l'analyse de l'activité des services placés sous leur contrôle.

Ce choix a été fait sur la base de quatre paires de départements ayant connu soit une amélioration, soit une détérioration régulières de leurs résultats depuis 1999, répartis dans la typologie économique-géographique de l'INSEE : départements ruraux, départements touristiques, départements industriels du nord, métropoles régionales.

A ces huit départements ont été ajoutés deux départements d'Ile-de-France, le Val de Marne et les Yvelines, mais également la Haute Corse dès lors que la Corse du Sud figurait dans l'échantillon et un département d'Outre-mer (La Réunion), soit 12 départements au total.

Les caractéristiques des départements retenus sont les suivantes :

Au titre des évolutions défavorables de l'IAL

		95-99	98-02	2002-2006	2005	2006	Evolution 02-06/95-99	Typologie INSEE
	IAL TUES							
4	2A-Corse-du-Sud	1,25	1,47	1,84	1,66	2,08	+46,8%	Touristiques Sud
11	08-Ardennes	0,77	0,88	1,01	1,08	1,16	+30,9%	Industriels du Nord
14	69-Rhône	0,59	0,63	0,76	0,74	0,75	+29,5%	Métropoles régionales
19	94-Val-de-Marne	0,80	0,94	0,99	0,82	1,10	+23,6%	IDF
20	49-Maine et Loire	0,85	1,03	1,04	1,05	0,98	+22,2%	Rural
45	2B- Haute-Corse	1,44	1,35	1,53	1,25	1,78	+6,3%	Touristiques Sud

Au titre des évolutions favorables de l'IAL

		95-99	98-02	2002-2006	2005	2006	Evolution 02-06/95-99	Typologie INSEE
	IAL TUES							
1	40- Landes	1,20	1,02	0,51	0,43	0,37	-57,6%	Rural
2	21- Côte d'Or	1,14	0,88	0,57	0,60	0,50	-50,2%	Métropoles régionales
4	73-Savoie	0,95	0,79	0,64	0,51	0,49	-32,9%	Touristiques Sud
6	57- Moselle	1,17	1,04	0,92	0,81	1,07	-21,4%	Industriels du Nord
7	78-Yvelines	0,85	0,81	0,69	0,79	0,81	-18,6%	IDF

Les deux inspections ont été saisies le 20 mai 2008 pour l'IGA et le 2 juin 2008 pour le CGPC. A la demande de la déléguée interministérielle à la sécurité routière le département de Hérault qui avait déjà fait l'objet d'un audit en 2006, a été ajouté en raison de la recrudescence des accidents mortels dans ce département.

Aux termes de l'ordre de mission, l'audit devait répondre aux objectifs suivants :

- accompagner les préfets dans une démarche d'auto-évaluation sur la base du premier cadre proposé dans le rapport de juin 2007 concernant la « première vague » d'audit des politiques locales de sécurité routière (PLSR),
- identifier les points forts et les points faibles dans la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière (pilotage, organisation et moyens, plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), plan de contrôle, mobilisation des partenariats avec les collectivités locales, les entreprises, les associations, les médias...),
- dégager des enseignements au niveau local et proposer des mesures à mettre en œuvre à court terme afin d'obtenir rapidement des améliorations sensibles dans le département,
- conforter et enrichir au niveau national les premiers principes généraux d'action qui se dégagent du rapport de juin 2007 et qui sont susceptibles d'améliorer la prise en charge locale de la sécurité routière dans l'ensemble des départements.

Composition de la mission

La mission a été composée de la façon suivante :

✱Pour l'inspection générale de l'administration

Tristan FLORENNE, inspecteur général de l'administration
Olivier DIEDERICHS, inspecteur général de l'administration

✱Pour l'inspection générale de la police nationale

Christian BERNARD, commissaire divisionnaire

✱Pour l'inspection de la gendarmerie nationale

Colonel Michel VENEL

✱Pour le conseil général de l'environnement et du développement durable

Marc d'AUBREBY, ingénieur général des ponts et chaussées

Dominique LEBRUN, inspecteur général de l'équipement

Claude LIEBERMANN, ingénieur général des ponts et chaussées

La méthode retenue

La mission a cherché à répondre aux questions suivantes :

✱Comment est élaboré le diagnostic local de l'accidentalité ? Celui-ci est-il pertinent, régulièrement actualisé et partagé entre les différents acteurs ?

✱Quelles actions locales spécifiques sont conduites pour répondre à ce diagnostic : document général d'orientations, plan départemental d'actions de sécurité routière, actions de prévention, actions sur les infrastructures ?

✱Comment fonctionne le volet contrôles et sanctions ?

✱Comment fonctionnent l'animation de la politique locale de sécurité routière, son pilotage, la mise en réseau et quels sont les moyens mis en œuvre ?

✱Comment s'effectuent l'implication des principaux décideurs locaux et la coordination avec les collectivités locales et les autres partenaires concernés ? En particulier, existe-t-il un véritable travail en réseau ?

Sur chacun de ces aspects, la mission a cherché à identifier les principaux points faibles et points forts, en s'efforçant par ailleurs de dégager de ces audits particuliers des propositions générales.

Il a été décidé d'utiliser un schéma type de rencontres dont le contenu était adressé préalablement au directeur de cabinet du préfet. Il a permis une large consultation des acteurs locaux, à partir d'un questionnaire à remplir par les services concernés, préalablement à une visite de deux jours dans le département.

Les visites sur place ont été organisées à l'initiative des directeurs de cabinet du préfet, avec des modulations possibles selon la taille ou les caractéristiques du département.

Les visites dans les treize départements ont été effectuées selon le calendrier suivant :

- Hérault : 1er et 2 juillet 2008
- Côte d'or 30 septembre – 1er octobre 2008
- Ardennes : 14 – 15 octobre 2008
- Moselle : 12 – 14 novembre 2008
- Réunion : 24 – 26 novembre 2008
- Val de Marne : 11 – 12 décembre 2008
- Savoie : 29 – 30 janvier 2009
- Yvelines : 11 – 12 février 2009
- Maine et Loire : 5 – 6 mars 2009
- Rhône : 25 – 26 mars 2009
- Corse du Sud : 12 – 13 mai 2009
- Haute Corse : 14 – 15 mai 2009
- Landes : 3 – 4 juin 2009

* *
*

En premier lieu, la mission doit souligner que l'échantillon des départements retenus s'est révélé être d'une bien meilleure représentativité que lors de la première vague d'audit, notamment pour les raisons suivantes :

- *une plus grande hétérogénéité entre les départements tant en termes de population qu'en termes d'activités économiques ou touristiques.
- *La présence de départements comprenant de très grandes agglomérations, comme par exemple la région parisienne ou la région lyonnaise. Ce choix pertinent a permis d'analyser les phénomènes de croissance des accidents corporels en zone urbaine.
- *une meilleure répartition géographique des départements sur l'ensemble du territoire.

Conséquence de la faiblesse des chiffres de référence, comme elle l'avait fait remarquer lors de son premier rapport en 2007, la mission rappelle de nouveau qu'il faut considérer avec prudence les Indices d'Accidentologie Locale (IAL), surtout lorsqu'ils sont calculés sur une courte période en raison de l'impact important, en plus ou en moins, de quelques accidents graves et des éventuelles distorsions statistiques entraînées par les coefficients de correction appliqués par l'IAL qui rendent la comparaison entre départements plus complexe. Même sensibles, les variations d'une année sur l'autre concernent seulement quelques unités.

Elle note par ailleurs, on le verra dans la suite du rapport, la difficulté à percevoir un lien pertinent, au moins à court terme, entre la qualité et l'ampleur des politiques menées localement, telles qu'elles peuvent être expertisées, et les résultats en termes d'accidentalité.

Ce constat paraît normal s'agissant de politiques qui reposent sur des actions de contrôle relativement homogènes sur l'ensemble du territoire, et pour une bonne part sur des actions multiples en termes de prévention, dont par définition, les résultats et les effets ne peuvent être perceptibles que dans le temps, surtout lorsque celles ci se donnent pour objectif de changer les comportements.

Le présent rapport de synthèse des audits effectués dans les treize départements avec les annexes qui s'y rattachent fait, dans une première partie, une analyse de la situation et présente certaines particularités relevées ou évolutions constatées lors de cette deuxième vague d'audit par rapport aux situations rencontrées lors du précédent audit de 2007.

Dans une seconde partie il avance un certain nombre de préconisations, susceptibles de renforcer et d'améliorer les politiques locales de sécurité routière.

Ce rapport fait suite aux treize monographies rédigées et publiées entre juillet 2008 et décembre 2009 pour chacun des départements audités.

1. ANALYSE DES POLITIQUES LOCALES ET EVOLUTIONS CONSTATEES DEPUIS L'AUDIT DE MAI 2007.

Par-delà la diversité des situations locales, le constat d'ensemble de cette seconde vague d'audits sur les politiques et les moyens mis en œuvre pour lutter, dans chacun des départements visités, contre l'insécurité routière n'est pas fondamentalement différent de celui porté dans le rapport de synthèse publié en mai 2007 à la suite de l'audit effectué entre juin 2006 et mai 2007.

C'est la raison pour laquelle ce second rapport de synthèse suivra le même plan en précisant, le cas échéant, les éléments nouveaux apparus au cours de cette seconde vague d'audits, ou la façon dont certaines préconisations ont pu être prises en compte.

Dans cette première partie sont analysés dans un premier lieu les principales causes d'accidents telles qu'elles ressortent des diagnostics locaux avant d'évoquer dans un second temps la façon dont sont mises en œuvre les politiques locales.

1.1. Les principales causes d'accidents

1.1.1. Le comportement des conducteurs reste le facteur majeur d'accidents

Si la multiplication des contrôles et le renforcement de leur efficacité a eu pour conséquence immédiate la baisse du nombre d'accidents et de leur gravité, le comportement des conducteurs reste la cause majeure des accidents, avec des différences assez marquées selon les régions et les départements (le non port du casque est plus fréquent dans les zones touristiques qu'en Ile de France ou dans la région lyonnaise par exemple).

Si la très grande majorité des usagers de la route a accepté de modifier sa conduite en reconnaissant le bien fondé du respect des règles, une minorité reste encore rétive à toute évolution, en particulier les usagers les plus fragiles, qui paient un lourd tribut à l'insécurité routière.

La sensation de liberté subjective que peut procurer la conduite d'un véhicule à deux roues motorisé (moto, mobylette...) conduit parfois à s'exonérer soi-même des règles les plus élémentaires en matière de sécurité ; or ce sont précisément ces usagers qui sont le moins protégés en cas d'accident avec un véhicule motorisé classique. Ils paient donc un tribut proportionnellement plus lourd. Par ailleurs, l'essor important des politiques de développement du vélo dans les grandes métropoles a modifié le comportement des cyclistes, dont une partie considère, à tort, que ce moyen de locomotion n'est pas concerné par le code de la Route ce qui génère des comportements dangereux, d'abord

pour eux-mêmes (feux rouges grillés, non respect des passages piétons, conduite alcoolisée considérée comme licite parce que le véhicule n'est pas motorisé).

Ces comportements dangereux sont naturellement exacerbés et renforcés par la consommation d'alcool et/ou la consommation (en accroissement permanent) de produits stupéfiants qui amortissent la perception des risques, mais également par le non respect de certaines précautions élémentaires comme le port du casque et de la ceinture. L'utilisation du téléphone portable en conduisant, qui a tendance à connaître un nouveau développement, est un élément supplémentaire d'aggravation des risques.

Par ailleurs, et compte tenu du vieillissement de la population, il est regrettable que la question de l'aptitude médicale à la conduite reste un sujet tabou dont personne ne semble vouloir assumer la responsabilité.

Pour faire changer les comportements, et en particulier pour agir sur ceux qui s'avèrent les plus dangereux, la politique locale de sécurité routière s'organise autour des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) qui visent à sensibiliser le public aux dangers de la route et à faire travailler ensemble tous les acteurs locaux.

Mais ces initiatives ne peuvent avoir d'effet qu'à moyen ou à long terme. Sur le court terme, les seules initiatives ayant une incidence réelle sur la réduction du nombre des accidents sont celles qui portent sur le volet éducatif pour les plus jeunes en âge scolaire, mais surtout celles qui portent sur le volet répressif, en particulier avec les contrôles des vitesses, et ceux portant sur la conduite sous l'emprise de l'alcool et /ou de stupéfiants.

1.1.2. Les types de déplacements et la coexistence entre les différents modes de transports, éléments du risque routier

1.1.2.1. Les types de déplacement

Les structures de l'habitat et les types d'activités, expliquent la nature et la fréquence des déplacements, facteur important du risque routier. Deux phénomènes différents, mais aux conséquences assez proches en termes de risque routier, ont été relevés au cours de cette mission : la rurbanisation d'une part, le développement touristique d'autre part.

- Le phénomène de « rurbanisation » c'est à dire d'habitat dispersé autour de métropoles régionales, est particulièrement sensible dans le Rhône, le Maine et Loire, la Savoie, la Côte d'Or. En entraînant l'accroissement des flux de circulation pendulaire et la part de voiture individuelle dans les déplacements, souvent sur des réseaux peu adaptés, ce phénomène accroît l'exposition au risque routier. Il se traduit par des comportements dangereux liés à des vitesses excessives pour rattraper des retards sur le trajet quotidien domicile-travail ou à des défauts d'inattention liés à la routine.

- Le développement touristique particulièrement sensible en Corse, à la Réunion et dans une moindre mesure dans les Landes peut également être générateur d'accidents si l'augmentation des flux de trafics ne s'accompagne pas d'un développement adapté du réseau routier. Or dans les deux premières régions, pour des raisons qui tiennent

largement à la géographie des lieux, il est très difficile voire impossible, malgré les efforts financiers consentis, de réaliser des infrastructures adaptées à la circulation, tout particulièrement en période de vacances. Le phénomène d'encombrement et d'exaspération qui en résulte touche les autochtones impatients de remplir dans les meilleurs délais leurs obligations familiales ou professionnelles, et peut être aggravé par le comportement de conducteurs étrangers qui, bien qu'en vacances n'en sont pas moins impatients et estiment pouvoir s'exonérer des règles en raison d'un sentiment, parfois réel, d'impunité.

1.1.2.2. La coexistence entre modes de transport

La coexistence parfois difficile entre modes de transport, notamment entre les poids lourds, les voitures, les deux roues motorisées, les vélos et les piétons est une situation qui apparaît de plus en plus sensible au regard de la sécurité routière.

Si de nombreuses villes, à juste titre, font de gros efforts pour développer les circulations douces, ces initiatives, souvent rapides dans leur mise en œuvre ne vont pas sans poser des problèmes de cohabitation entre les différents modes de transport.

Dans plusieurs villes, comme Chambéry, Angers ou Lyon, a été relevée la présence de « zones de rencontre », de pistes cyclables à contre sens, ou implantées sur les trottoirs réservés aux piétons avec des aménagements souvent très insuffisants voire mal sécurisés alors que chacun se croit protégé par le « code de la rue » et le décret du 30 juillet 2008 sur la création des zones de rencontre dans les centres urbains. A titre d'exemple à Angers, une piste cyclable a été installée le long de véhicules stationnés en baïonnettes, ce qui présente un danger évident pour les cyclistes en raison de l'absence de visibilité lorsque les automobilistes quittent leur emplacement. Cette politique a pour conséquence de rendre encore plus vulnérables ceux qui le sont déjà le plus : les piétons ou les cyclistes. La situation est d'autant plus inquiétante que les accidents sur les trottoirs ne sont pas a priori comptabilisés dans les statistiques puisqu'ils ne se produisent pas sur une voie publique. A titre d'exemple, alors que dans les Yvelines les accidents corporels de la route augmentent de 11,5 % entre 2007 et 2008, les patients traités pour accidents sur la voie publique par le SAMU diminuent de 6,1% sur la même période. Ceci illustre la différence de calcul entre la notion d'accident corporel de la route et d'accident sur la voie publique.

D'une manière générale la mission estime qu'il n'est pas bon de multiplier les exceptions à la règle. En agissant ainsi on fragilise la compréhension du code de la route et donc la sécurité routière. Il faut ajouter que les exceptions aux règles générales peuvent générer des comportements dangereux (par exemple, prendre l'habitude de rouler à contresens pour un vélo parce que de plus en plus de pistes cyclables sont à contresens) dans la mesure où elles brisent symboliquement des tabous admis par tous depuis longtemps.

La cohabitation difficile des poids lourds avec les autres modes de transports a une nouvelle fois été signalée. Leur circulation excessive en transit sur certains itinéraires départementaux inadaptés, a de nouveau été critiqué comme par exemple dans la périphérie de Saumur (Maine et Loire) ou dans la traversée de Nuits Saint Georges (Côte d'Or).

A l'inverse, les importants travaux d'infrastructures réalisés sur la RN 10 associés à une politique de contrôle et de sanction particulièrement efficace et pertinente ont permis de réduire de façon très significative la sinistralité dans la traversée des Landes, axe considéré pendant très longtemps, et à juste titre, comme très dangereux en raison de l'importance du trafic de transit des poids lourds. En 2008, aucun accident mortel impliquant des poids lourds n'a été déploré sur la RN 10 dans le département des Landes.

1.2. La mise en œuvre des politiques locales dans les départements visités

Les politiques locales de sécurité routière, mises en œuvre sous l'autorité des préfets, dont l'implication personnelle est apparue dans certains cas moins marquée que lors de la précédente mission, porte sur les deux volets complémentaires et indissociables que sont le volet répressif et le volet préventif :

-le volet répressif est de la compétence des forces de l'ordre et des magistrats chargés d'assurer le contrôle du respect des règles du code de la route, et en cas d'infractions, d'appliquer les sanctions correspondantes. Dans certains cas les sanctions sont automatiques pour les excès de vitesse (radars automatiques fixes et mobiles) et dans un avenir proche pour le non respect des feux. (les expérimentations effectuées à Metz semblent concluantes).

-le volet préventif, implique un plus grand nombre d'acteurs puisqu'il porte sur des actions diverses comme l'éducation, la sensibilisation, la communication qui font intervenir parallèlement les services de l'État, les collectivités locales, les associations, les entreprises, les médias.... Depuis l'année 2000, l'organisation, chaque année à l'automne, de la semaine de la sécurité routière constitue au plan local un moment fort et suivi de sensibilisation du public aux dangers de la route.

L'ensemble de ces initiatives s'expriment à travers les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) qui ont pour objectif d'en réaliser la synthèse, en s'appuyant sur une analyse locale élaborée à partir du document général d'orientation (DGO) sur la base des données provenant des observatoires départementaux de sécurité routière rattachés aux DDEA. Cette approche, ciblée sur les enjeux, est d'autant plus indispensable que les comportements face au risque peuvent varier d'un département à l'autre mais surtout d'une grande région à l'autre. Par exemple, les motards ou conducteurs de motocyclettes ont tendance à moins bien se protéger (faible port du casque, vêtements plus légers sans protection) dans le sud que dans le nord, l'utilisation des deux roues motorisés est plus fréquente en zone urbaine qu'en zone rurale.

1.2.1. L'action des services de l'État

1.2.1.1.L'organisation institutionnelle

Dans tous les départements visités, les directeurs de cabinet se présentent, sous l'autorité des préfets, comme chefs de projet.

Dans les faits, cette responsabilité n'est pas assumée partout de la même façon. Certains directeurs de cabinet en délèguent l'exercice, à des degrés plus ou moins importants, soit à un coordonnateur choisi dans les services de la préfecture, soit à un coordonnateur appartenant à la DDEA. A cet égard, à l'exception notable du Val de Marne, du Maine et Loire, des Yvelines et de la Savoie, de nombreuses DDEA rencontrent des difficultés pour assumer cette mission. Seul l'engagement personnel d'un certain nombre d'agents de qualité permet d'y parvenir et de masquer l'inquiétude d'agents qui souffrent d'une absence de visibilité sur l'avenir de leurs missions dans le cadre de la réorganisation de l'administration départementale de l'État.

Comme lors du premier audit, la mission n'a pas perçu la place et le rôle du réseau des chargés de mission de sécurité routière, désormais organisés en pôles régionaux, dans la mesure où les responsables locaux y font rarement référence. Il en est de même des cellules d'éducation routière, qui à quelques exceptions près, (Maine et Loire, Landes) n'apparaissent pas comme des acteurs visibles de la politique locale de sécurité routière.

La mission a d'autre part relevé les critiques unanimes faites aux enquêtes ECPA, considérées comme trop lourdes à mettre en œuvre, en particulier pour constituer les équipes d'experts, et peu utiles en termes d'enseignements pour les quelques dizaines qui ont été produites. La nostalgie du réseau des inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR) et des enquêtes REAGIR est très présente et peut expliquer pour une part les difficultés actuelles pour mobiliser les experts.

Par ailleurs tous les interlocuteurs déplorent les délais excessivement longs pour obtenir le retour des résultats consolidés des fiches BAAC qui parviennent aux départements en général six à huit mois après la constatation de l'accident.

1.2.1.2.La mise en œuvre du volet répressif

➤ l'action des forces de l'ordre

L'activité de contrôle des forces de l'ordre est variable d'un département à l'autre. Si le taux d'occupation de la voie publique par les services de la police est en général légèrement en dessous de l'objectif LOLF de 6 %, plusieurs départements sont au dessus comme par exemple en Moselle dans les Ardennes, en Côte d'Or, ou dans les Yvelines.

En ce qui concerne la gendarmerie, l'activité dépend encore trop largement de celles des équipes départementales de sécurité routière (EDSR) particulièrement performantes

notamment en Moselle, en Maine et Loire et en Corse du Sud. Pour une meilleure efficacité du système, il est nécessaire de décloisonner l'activité des EDSR et des unités de gendarmerie territoriales.

La mission a relevé un certain nombre d'insuffisances montrant que les moyens disponibles pourraient être utilisés de façon plus efficace :

– le taux d'utilisation des radars automatiques mobiles, malgré les progrès enregistrés, n'est toujours pas optimal, que ce soit pour la police ou pour la gendarmerie. Un effort significatif est encore nécessaire pour s'affranchir de certaines pratiques routinières ou de facilité et pour faire porter l'effort sur les axes et les secteurs identifiés comme les plus dangereux.

– les plans de contrôle routier (PCR) connaissent des déclinaisons très différentes selon les départements audités. Cela va du document purement formel, sans réel intérêt opérationnel, se bornant par exemple à répertorier les emplacements susceptibles d'accueillir le stationnement des radars embarqués (dans les Landes), au texte plus élaboré et bien observé par les services (en Moselle). Dans certains départements l'existence des PCR est méconnue par les services de police. A Angers, il est même rédigé à la mi-année de son exécution.

Ni catalogue des moyens, ni corset des missions, le PCR devrait être plus opérationnel afin d'assurer sa fonction primordiale de coordination de l'action des services : gendarmerie, sécurité publique, CRS. L'appropriation de cet instrument par les services chargés de la répression passe par leur réelle participation à la conception et à l'évolution du document afin qu'il ne soit pas vécu comme un instrument de surveillance tatillonne de leurs activités. Cela suppose également un réel travail de partenariat avec les parquets. Dans de trop nombreux départements, la signature du PCR par le procureur est purement formelle.

– les conventions de coordination entre les services locaux de la police nationale et ceux de police municipale sont un instrument essentiel pour la gestion de leurs activités, et particulièrement en matière de sécurité routière depuis que le législateur a accordé aux policiers municipaux des pouvoirs juridiques importants, leurs effectifs n'ayant parallèlement cessé de croître.

Or toutes les situations ont été rencontrées par la mission : depuis l'absence totale de convention malgré l'obligation légale, en passant par l'existence de conventions, pas toujours renouvelées à l'issue de leur période quinquennale de validité, souvent purement formelles au niveau de la sécurité routière, c'est à dire se bornant à reprendre l'insipide libellé de la convention type en la matière, jusqu'aux très rares documents « vivants », c'est à dire d'actualité et assurant sinon un partage des missions, au moins une harmonisation de l'activité des deux services nationaux et municipaux.

La mission souhaite que les conventions de coordination soient véritablement considérées, notamment par les élus qui n'affichent pas toujours la volonté nécessaire en la circonstance, comme le pivot de la politique communale de sécurité routière en assurant le partenariat et la complémentarité entre les deux institutions.

➤ Les contraintes opérationnelles

Ces contraintes portent sur les personnels et les matériels pour la police comme pour la gendarmerie.

Quelques éléments particuliers méritent d'être soulignés :

– au niveau des personnels, les effectifs de police dédiés spécifiquement à la circulation et à la sécurité routière sont en régression notable depuis plusieurs années. Ainsi en quelques années (5 à 6 ans), les effectifs ont littéralement fondus dans tous les départements audités, - à l'exception du Maine et Loire -, leur variation négative s'étageant entre -12 et -61% (Yvelines). Cela vaut tant pour les Formations Motocyclistes Urbaines (FMU) que pour les Compagnies de Circulation, pour les départements qui en disposent.

– la baisse est moins brutale en ce qui concerne les effectifs des gendarmes motocyclistes affectés aux Escadrons de Sécurité routière (EDSR), mais dans tous les départements visités, ces effectifs baissent depuis 2002.

Dans ces conditions, nombre de missions qui sont traditionnellement l'apanage de ces formations sont assurées par les différentes unités du service général qui n'ont pas forcément ni la fibre, ni la culture de cette problématique. La qualité de la prestation peut s'en ressentir tant ces missions exigent une connaissance fine d'une réglementation touffue et complexe, et une psychologie forgée par la pratique et adaptée à ce type très particulier de délinquance.

Des manques ou des insuffisances ont également été relevés en matière de contrôle, au niveau des unités de contrôle technique de la Direction centrale de la sécurité publique (DCSP) (fumées, pollution, nuisances sonores, état des pneumatiques...).

– au niveau des matériels, les renforcements sont indispensables, en particulier pour les éthylomètres embarqués, les véhicules banalisés, voitures et motocyclettes, les matériels de dépistage de consommation de stupéfiant, etc... parfois financés dans le cadre des PDASR, alors que cela n'entre pas dans sa mission.

A cet égard, la conduite après usage de produits stupéfiants et sa vérification par les tests salivaires alimentent des débats nombreux au sein des services. Il est vrai que l'usage de ce moyen de contrôle est encore en phase de rodage.

Les interrogations sont de plusieurs ordres et portent notamment sur la fiabilité des tests et sur la lourdeur des procédures, le souhait général des services, relayé ici par la mission, résidant dans la sûreté de la vérification pour arriver à terme à la simplification et à l'harmonisation des dispositifs légaux et réglementaires en matière d'usage de stupéfiants avec ceux en vigueur pour l'alcoolémie.

1.2.1.3. L'action des procureurs de la République

Les procureurs rencontrés ont montré une réelle implication. Beaucoup cherchent à communiquer, mais à la différence de la première vague d'audit, on peut regretter une moins bonne coordination que par le passé avec les Préfets.

Quelques initiatives ont été relevées en termes de communication sur la politique pénale comme des séances de sensibilisation dans l'enceinte même du tribunal, par exemple lors d'audiences consacrées exclusivement aux délits en matière de sécurité routière.

Trois difficultés ont cependant été relevées :

– devant la surcharge de travail et l'encombrement de certains tribunaux, des procureurs, comme à la Réunion, peuvent être amenés à prendre des mesures alternatives pour certaines infractions routières (MACIR) qui sont susceptibles de créer des disparités importantes entre justiciables. Il est souhaitable qu'une meilleure harmonisation soit recherchée, sous l'autorité des procureurs généraux.

– dans plusieurs départements les procureurs ne font que signer les plans de contrôle routier, sans participation à leur élaboration, faute de temps ou parfois parce qu'ils n'y ont pas été formellement invités.

– la mission a par ailleurs constaté que les instruments de procédure pénale utilisés par les différents services répressifs en matière de traitement des conduites délictueuses sous l'empire d'un état alcoolique n'étaient pas identiques, créant en réalité un traitement différencié des contrevenants en fonction du lieu de commission de l'infraction.

C'est ainsi que l'usage de la mesure de garde à vue semble quasi systématique en zone de police -à l'exception notable de la Haute Corse- alors qu'il est appliqué avec plus de retenue en zone de gendarmerie, cette dernière privilégiant pour les « petits taux délictueux » le dégrisement sur place ou la reconduite du contrevenant à son domicile par un tiers, préalablement à son audition.

Plusieurs facteurs semblent sous-tendre la rigueur procédurale des services de police.

- le plus fréquemment avancé est celui du principe de précaution qui conduit à empêcher par la contrainte physique (la garde à vue) la commission d'une autre infraction -et donc la mise en cause éventuelle des policiers- tant que l'état d'alcoolisation du conducteur n'est pas dissipé.

- des soucis de gestion des personnels peuvent être aussi sous-jacents et militer en faveur de l'emploi de ce moyen juridique coercitif. A titre d'exemple, dans un des départements audités, les responsables de la DDSP ont expliqué à la mission que la garde à vue pour les alcoolémies était systématique dès que le taux délictuel (0,4 mg/l) était atteint pour des raisons de facilité administrative : les policiers pouvaient expédier les formalités d'audition du contrevenant pendant ou à l'issue de la garde à vue sans avoir à le reconvoquer ultérieurement, ce qui allège la charge en personnel.

La position des Parquets et Parquets Généraux, lorsque ceux-ci ont été rencontrés par la mission, est très différente d'un ressort à l'autre.

– pour nombre de procureurs, la décision de placer une personne en garde à vue étant une prérogative de l'officier de police judiciaire, il n'est pas question de donner quelque instruction en la matière.

– pour d'autres, des instructions verbales, voire écrites, ont été données aux deux institutions (police et gendarmerie) en confirmant cependant la dualité de traitement en fonction des services de répression et donc des lieux de commission des infractions.

D'autres enfin envisagent de traiter par note de cette question, à l'effet d'enrayer la systématisation de l'emploi de la garde à vue en zone de police.

L'article 63 du code procédure pénale dispose que « l'officier de police judiciaire peut, pour les nécessités de l'enquête, garder à sa disposition une ou plusieurs personnes ».

La mission s'interroge sur le fait de savoir si cette possibilité différemment interprétée et utilisée par les services répressifs ne crée pas en vérité une inégalité de traitement des usagers contrevenants. Elle souhaite que le discernement nécessaire à toute restriction des libertés publiques soit et reste le fondement des décisions en la matière et qu'une harmonisation des pratiques procédurales puisse s'établir. Elle rappelle que la France est déjà l'un des pays développés pratiquant le plus de gardes à vue (600.000 / an)

1.2.1.4. La mise en œuvre du volet préventif

Elle se fait principalement à travers les plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR). L'examen de ces plans communiqués par les préfets et complété par les rencontres sur le terrain, a permis de constater la volonté de faire en sorte que les actions de prévention engagées soient en adéquation avec les enjeux locaux.

Certaines observations doivent cependant être faites :

– Comme la mission l'avait déjà fait remarquer dans son rapport de 2007, trop d'actions retenues et financées apparaissent comme une simple addition d'initiatives et de réponses à des demandes de subventions, sans que le lien avec les objectifs prioritaires du DGO ne soit précisément établi et sans véritable évaluation à posteriori de l'efficacité des actions engagées. Ces actions qui peuvent être menées sous la responsabilité des services déconcentrés de l'État, des associations ou encore au sein de l'entreprise concernent encore un trop faible nombre de partenaires. Enfin comme en 2007, la mission regrette une insuffisante coopération avec les collectivités locales.

– Alors que l'efficacité de la communication est primordiale puisque la mobilisation des médias est une des conditions des changements de comportement, les initiatives locales sont souvent timides et peuvent être très différentes d'un département à l'autre. Cela tient au poids des facteurs personnels, au type de communication mis en œuvre par les préfets, ainsi qu'aux partenariats qui ont pu être engagés localement sachant qu'il est intéressant de constater une évolution positive des médias locaux, souvent prêts à accompagner la politique engagée et à relayer les messages de sécurité routière.

En dehors de la communication sur les résultats mensuels et de celle qui est faite ponctuellement, soit à l'occasion d'accidents graves, soit à l'occasion des opérations de contrôle des forces de l'ordre, rares sont encore les plans de communication locale structurés, comportant notamment des campagnes thématiques ciblées, comme si la sécurité routière n'était toujours pas une préoccupation majeure de la société.

A noter que l'objectif initial d'une action de communication mensuelle est apparu, à juste titre, trop ambitieux à la préfecture de Maine et Loire qui a craint un risque de saturation des médias.

➤ Les actions menées par l'Éducation nationale

Même si elle progresse, l'initiation à la sécurité routière dans les établissements scolaires reste fréquemment confiée à des intervenants extérieurs, les enseignants se considérant insuffisamment formés pour cette mission. Il s'agit le plus souvent de représentants d'associations dont l'intervention est prise en charge par les PDASR,.

Stimulées par le caractère obligatoire des ASSR et par la mobilisation voulue par les ministres successifs, les inspections académiques commencent à se mobiliser et à s'organiser. Des exemples intéressants ont été relevés dans le Maine et Loire avec la présence d'un chargé de mission sécurité routière auprès du centre régional de documentation pédagogique ou en Savoie avec un réseau étoffé de correspondants scolaires et des actions en direction de l'enseignement supérieur.

➤ Les actions menées par les autres services de l'État

Les autres services de l'État, en particulier les Directions départementales de l'Action sanitaire et sociale (DDASS), pour la prévention des conduites addictives, alcool et stupéfiants, les Directions départementales du travail et de l'emploi et de la formation professionnelle (DDTEFP) et les Directions départementales de la Jeunesse et des Sports (DDJS), en raison de leur responsabilité dans les milieux associatifs, sportifs et de jeunesse semblent encore, à quelques exceptions près, insuffisamment impliquées compte tenu du rôle de prévention qui devrait être le leur.

Par contre les missions locales, qui dépendent des collectivités locales, généralement avec un appui financier de l'État, ont été présentes à l'ensemble des réunions organisées pour la venue de la mission. Elles ont apporté des témoignages intéressants sur les initiatives privées en particulier dans le domaine de l'apprentissage de la conduite et de l'aide au déplacement pour les jeunes des quartiers défavorisés. Elles sont apparues mieux associées aux groupes de travail des PDASR que lors de la précédente mission.

➤ Les actions menées par les associations

Les associations sont toujours des éléments moteurs tant dans l'analyse que dans la mobilisation et l'information des usagers. Or à l'exception des grandes associations nationales traditionnelles, comme la Prévention Routière, l'Automobile Club de France, la Prévention MAIF ou l'Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP), Fédération française des motards en colère (FFMC) ou encore Rotary ou Lions qui ont en général une représentation au niveau local, la mission n'a pas véritablement rencontré d'associations locales prenant des initiatives originales marquantes, ni d'ailleurs d'associations de victimes qui pourtant portent souvent des initiatives marquantes. Il est vrai que beaucoup d'associations locales, créées à la suite d'événements familiaux dramatiques, ont des effectifs numériquement faibles, qui les rendent peu aptes à s'engager sur la durée. Des fédérations départementales pluralistes seraient sans doute plus efficaces.

➤ Les actions menées par les entreprises

Alors que les accidents de la route représentent 50% des accidents mortels du travail, la mobilisation locale pour les plans de développement des risques routiers (PPRR) est apparue encore trop modeste, avec des différences marquées d'un département à l'autre. Il convient de rappeler que le document unique devrait prendre en compte non seulement les déplacements dans le cadre direct du travail, mais également être étendu aux déplacements dans le cadre des missions et même des trajets domicile-travail.

Malgré les préconisations faites lors du premier audit, des administrations ou des entreprises publiques dans lesquels les déplacements professionnels sont nombreux, comme par exemple la Poste, l'Éducation nationale ou les services du MEEDAT, n'ont toujours pas établi de PPRR.

Sans être exhaustif, quelques exceptions notables cependant, comme par exemple les initiatives de formation prises par la Poste des Yvelines, les « trophées départementaux sécurité routière en entreprises » organisés par la préfecture des Landes ou encore la création du Club Entreprise dans le Rhône en partenariat avec la CRAM et la MACIF.

1.2.2. Une réelle implication des élus locaux mais une volonté insuffisante de coordination avec l'État

Depuis presque quarante ans, l'État a mis en place une véritable politique nationale de sécurité routière. Si la sécurité routière est devenue progressivement une préoccupation de la société française, son organisation dans un système administratif et politique a encore des difficultés pour s'adapter au nouveau contexte issu de la décentralisation et pour trouver un fonctionnement efficient. Le travail en commun entre les représentants de l'État et les élus, en particulier ceux du conseil général, principal gestionnaire du réseau routier où est localisée la majorité des accidents mortels, est encore relativement récent et souvent peu développé. Les difficultés rencontrées par la mission pour nouer, dans certains départements, des contacts avec des

élus ayant un réel pouvoir en la matière, et non pas seulement avec les fonctionnaires en charge de ces dossiers au conseil général ou à la mairie, est significatif d'un manque de coordination entre les collectivités et les services de l'État alors que le PDASR, pour être efficace, doit être un outil partenarial commun à l'État et aux collectivités territoriales.

Par-delà les réactions habituelles de susceptibilité, cette situation peut s'expliquer par le fait que :

– l'État, se considère encore trop souvent comme le seul garant et le seul responsable de la politique de sécurité publique sur des routes dont il n'est pourtant désormais gestionnaire que d'une infime partie. Dans le même temps les élus regrettent un manque d'information et le fait d'être le plus souvent sollicités ou avertis des accidents avec retard. Ils reprochent en particulier la lenteur avec laquelle leur sont transmis les fichiers BAAC... quand ils leur sont transmis !

– les départements et les communes considèrent que leur priorité va à l'entretien et au développement du réseau et le cas échéant à la prévention. Ils répugnent le plus souvent à s'impliquer sur le volet répressif qu'ils estiment impopulaire et de la compétence de l'État.

Il en résulte, malgré les actes d'intention de coopération, comme la charte de partenariat signée le 22 novembre 2005 entre le délégué interministériel et le président de l'Association des Maires de France, et certaines chartes déclinées au niveau local, une méconnaissance réciproque des actions engagées par chacun des partenaires. A cet égard la délégation interministérielle manque probablement d'informations en retour pour évaluer l'efficacité de son action et les décideurs locaux ne disposent pas toujours des références sur lesquelles s'appuyer pour décider ou des instances de coordination qui leur permettraient d'agir en liaison avec des territoires voisins.

Des progrès importants ont pourtant été réalisés depuis deux ans avec la nomination dans de très nombreuses communes d'élus référents pour la sécurité routière, qui dans beaucoup de départements reçoivent même une formation pour assurer cette mission. Il est à cet égard encourageant de constater que dans la très grande majorité des départements les collectivités locales (à l'exception du conseil général de la Moselle) ont participé à l'élaboration des DGO en y apportant une vraie contribution. De nombreuses communes ou ville mènent de véritables actions originales de sécurité routière, comme par exemple la ville d'Angers qui a mis en place une école de la mobilité pour sensibiliser les scolaires ou une école des « recommençants adultes » pour les réadapter au vélo.

Sans être exhaustif, il faut signaler également l'implication de villes comme Cholet, Saumur, Chambéry, Cachan, Vitry ou de conseils généraux comme ceux des Yvelines pour ses aides financières à l'aménagement des traversées de communes, de la Savoie, du Maine et Loire pour la mise en place d'observatoires des accidents débouchant sur des micro aménagements routiers.

L'effort financier consenti par le conseil général des Landes pour accompagner le PDASR et une auto école associative (ALPCD) mérite d'être souligné, comme ceux des

collectivités territoriales de Corse et de La Réunion pour améliorer, dans un environnement contraint et difficile, la sécurité d' un réseau routier largement saturé.

De même plusieurs expériences positives de partenariat méritent d'être soulignées comme par exemple les démarches de prévention de plus en plus fréquentes des polices municipales en milieu scolaire ou auprès de la société civile.

Les difficultés de coopération ou les désaccords peuvent également se retrouver dans les relations entre collectivités locales comme par exemple en cas de désaccord entre les départements et les communes sur l'harmonisation des vitesses, comme cela a été constaté dans les Ardennes, ou lorsque se manifeste une certaine forme d'«imperium» des grandes villes ou des villes centres par rapport aux villes ou aux communes périphériques.

1.2.3. L'harmonisation des limitations de vitesse n'est toujours pas résolue

La mise en place des radars automatiques, fixes et mobiles, accompagnée de la sanction systématique, avec une marge technique faible (5km/h pour une limite inférieure à 100 km/h, 5 % de la limite de vitesse au-delà) a fait apparaître, dans un certain nombre de cas, une inadéquation entre limites de vitesse et dangers effectifs de la route tels qu'ils sont perçus par l'utilisateur. Le cas de la Corse est révélateur de ces incohérences puisque le panneau d'entrée d'agglomération est placé parfois plusieurs centaines de mètres avant les premières habitations par crainte que le changement de signalisation puisse avoir des conséquences sur le périmètre d'urbanisation (certains élus croient, à tort, que le point où se situe le panneau d'agglomération marque la limite de la zone constructible). Les deux exemples figurant dans la monographie du Rhône (page 18) sont également intéressants en ce qu'ils comportent tous les éléments propres à discréditer, aux yeux des usagers de la route, la politique de limitation de vitesse menée par les pouvoirs publics et, au-delà, le discours même sur la sécurité routière : limitations inadaptées au type de voie, changements successifs et peu lisibles (qui répondent parfois davantage à des exigences privées qu'à des préoccupations de sécurité routière. Il en résulte une source légitime de mécontentement, les conducteurs ayant le sentiment de se faire piéger sans raison. Or pour être respectée la signalisation doit être respectable.

Certains départements à l'initiative des services de l'État ou des départements, en particulier en Côte d'or, dans le Maine et Loire, dans les Landes et même dans le Rhône ont, en liaison avec les élus concernés, entrepris des opérations de remise en ordre sur quelques itinéraires, avec des résultats encourageants, mais encore modestes, car toute modification exige la prise d'arrêtés par les gestionnaires de voirie concernés, ce qui rend l'opération longue et aléatoire. Une mention particulière pour une initiative prise par le préfet de Haute Corse sur la RN 198, entre Casamozza et Solenzara (soit 83 km) où ont été recensés pas moins de 43 panneaux indiquant un changement de vitesse. A partir d'une réflexion menée par la gendarmerie en association avec l'AMF, une concertation a pu s'engager avec les élus communaux pour dégager des critères d'harmonisation. Au final d'un processus qui s'est déroulé sur six mois seulement, ce

sont plus de dix changements de limitation de vitesse qui ont été supprimés et de nombreux panneaux d'entrée d'agglomération qui ont été déplacés.

La décision prise par le comité interministériel de la sécurité routière du 6 novembre 2006 de généraliser à l'ensemble des départements les commissions consultatives d'usagers devrait être plus souvent mise en œuvre. L'expérimentation qui vient d'être lancée dans les Landes, avec en particulier la création d'un espace Internet pour faire émerger les propositions des usagers, sera suivie avec intérêt.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

Le constat consécutif à cette seconde vague d'audits est assez proche de celui effectué lors de la précédente mission effectuée en 2006/2007.

La mobilisation locale en faveur de la sécurité routière est toujours bien réelle, même si ça ou là, un sentiment de lassitude est perceptible.

L'organisation est désormais bien rodée, le plus souvent sous l'autorité réelle d'un chef de projet et d'un coordonnateur motivés et compétents.

Cette appropriation par les responsables locaux des objectifs prioritaires de la sécurité routière permet de faire évoluer positivement l'action locale même si un certain nombre de priorités sont encore insuffisamment prises en compte comme d'ailleurs l'évaluation des actions menées.

Il en est ainsi de la coordination avec les collectivités locales, de l'implication du milieu associatif qui a tendance à s'estomper et de la question de l'harmonisation des vitesses pour lesquelles les initiatives prises peinent encore à trouver une concrétisation.

D'une manière générale, l'action des PDASR, en particulier dans le domaine de la prévention, ne peut avoir d'effet qu'à moyen ou à long terme, ce qui rend souvent peu évidents les liens entre les actions menées et les résultats enregistrés en termes d'accidentologie.

Pour être efficace, la lutte contre l'insécurité routière nécessite pourtant ce combat quotidien mené au plus près des citoyens. La déclinaison des grandes priorités nationales dans chaque département en les adaptant aux particularités locales est en effet essentielle pour gagner l'adhésion des citoyens et ainsi faire changer le comportement des conducteurs.

2. DES PISTES POUR AMELIORER LES POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE

Les audits réalisés dans les départements ont montré, à de rares exceptions près, une vraie mobilisation des préfets et des services de l'État les plus concernés (DDEA, forces de l'ordre, parquets pour le volet répressif) pour mettre en œuvre la politique nationale de lutte contre l'insécurité routière, en l'adaptant au niveau local, dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) qui s'appuient sur les constats spécifiques aux départements concernés établis par les Documents Généraux d'Orientation (DGO). L'implication des autres services de l'État s'est avéré plus variable, selon les cas, mais assez bonne dans l'ensemble ; l'Éducation nationale, en particulier, semble plus mobilisée qu'il y a deux ans.

Cependant, la mobilisation et le partage des objectifs et des actions par les différents partenaires locaux, en particulier par les collectivités locales, les associations et les entreprises, sont encore insuffisants et ont peut-être même tendance, dans certains cas, à s'estomper au fil du temps.

Les pistes d'amélioration des politiques locales de sécurité routière découlent de ces constats. Il s'agit principalement de :

- *mettre en œuvre tous les moyens d'action au service des enjeux prioritaires ;
- *multiplier les partenariats pour la mobilisation du plus grand nombre ;
- *renforcer la communication et l'information, en utilisant tous les vecteurs disponibles ;
- *réaliser des progrès dans l'organisation des services de l'État au service de la sécurité routière.

2.1. Mettre tous les moyens d'action au service des enjeux prioritaires

2.1.1. Créer et faire partager la culture de la sécurité routière

Une amélioration de la sécurité routière passe nécessairement par un changement du comportement de chacun. Il convient de trouver les moyens de diffuser les pratiques de prudence et de convaincre chacun de leur bien-fondé.

Les enjeux prioritaires sont la plupart du temps bien connus et correctement actualisés dans le cadre des documents généraux d'orientations (DGO). Tout progrès nécessite donc le concours de tous pour faire baisser rapidement le nombre des victimes sur la route.

Au moment où les associations sont apparues plus discrètes, probablement pour partie en raison des succès de la politique engagée depuis 7 ans, il est nécessaire de mobiliser dans la durée tous les partenaires autour d'objectifs concrets.

Proposition n° 1 : faire émerger au plan local une culture commune capable de rassembler et de mobiliser. En faire progressivement un thème de société, et non plus une exigence défendue principalement par les pouvoirs publics ou certaines associations militantes. Assurer la mobilisation de tous les professionnels de la route, de l'automobile, des écoles de conduite, des entreprises de transport, des assureurs, des garagistes, des concessionnaires automobiles insuffisamment actifs comme acteurs de proximité.

2.1.2. Développer les retours d'expérience systématiques pour tous les accidents graves

Cette deuxième vague d'audit a confirmé les difficultés de mise en place du dispositif ECPA dans les départements. Le moment est venu d'effectuer une analyse précise des raisons de ces difficultés et de rechercher les moyens à mettre en œuvre pour y remédier.

Proposition n° 2 : réaliser un audit sur les conditions de mise en œuvre des Enquêtes Comprendre Pour Agir (ECPA) portant sur leur nombre, les experts mobilisés, leurs résultats et les difficultés rencontrées. En tirer des conclusions, notamment en termes de souplesse et de réactivité, pour relancer un dispositif qui pourrait consister en un programme mieux adapté autour d'équipes pluridisciplinaires constituées auprès des Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et auxquelles les préfets de départements pourraient faire appel pour effectuer des enquêtes sur des thèmes nationaux fixés chaque année en fonction de la fluctuation des types de sinistralité.

Les collectivités locales considèrent qu'elles sont tenues à l'écart des procès verbaux et de fichiers BAAC, ce qui les conduit à mettre en place leur propre système d'analyse et d'information. Les préfetures se plaignent des délais d'attente pour le retour des bilans annuels consolidés ; d'ailleurs, la mission a pu constater que les « bons » départements étaient souvent ceux où préfeture, DDEA et forces de l'ordre n'attendaient pas le retour des fiches BAAC et avaient inventé leurs propres méthodes de comptabilisation (tableaux de bords, analyses comparatives, etc.) pour obtenir des chiffres fiables

Proposition n° 3 : sans remettre en cause les initiatives locales, et en particulier les analyses rapides effectuées localement, permettre aux services départementaux (préfet, forces de l'ordre, DDE, procureur) de disposer des fiches BAAC dans un délai de 3 mois. En assurer la transmission systématique et dans les mêmes délais au gestionnaire de voirie concerné.

2.1.3. Mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers efficaces

Il doit exister un plan départemental de contrôles routiers dans chaque département qui doit répertorier comment les différents moyens, radars fixes automatiques, radars mobiles automatiques, contrôles par les forces de l'ordre sur les vitesses, l'alcool, la ceinture, les drogues... sont utilisés de manière complémentaire et coordonnée.

Dans chaque département, le plan doit faire l'objet d'une politique de communication commune entre le préfet, si possible le procureur de la République, la police et la gendarmerie.

Proposition n° 4 : établir, faire contrôler et approuver par les préfets et les procureurs de véritables plans de contrôle départementaux associant les actions de la police et de la gendarmerie. Améliorer les conditions d'utilisation des radars fixes et des radars mobiles en développant leur complémentarité et les contrôles de vitesse avec interception, plus orientés vers le contrôle des véhicules étrangers ou des motocyclistes. Veiller à ce que les plans de contrôle routier (PCR) ne se bornent pas à reprendre les objectifs qualitatifs des DGO.

2.1.4. Remettre en ordre les limitations de vitesse et réduire l'insécurité provoquée par les poids lourds

L'utilisateur doit connaître en permanence et sans ambiguïté le niveau de vitesse auquel il est autorisé à rouler. Cela suppose que la succession de limitations de vitesse n'introduise pas la confusion et soit justifiée par le profil de la route dans une logique d'itinéraire. Il est urgent de veiller à la lisibilité pour les usagers des limitations de vitesse en corrigeant les incohérences relevées sur certains parcours. Le choix des emplacements des radars fixes doit se faire, là où l'on observe une concentration d'accidents dû au non respect de la vitesse autorisée, et après concertation avec le gestionnaire de la voirie.

Proposition n° 5 : réaliser sans tarder, dans tous les départements, à l'initiative des DIR et des DDT, un audit des limitations de vitesse débouchant sur la recherche d'une remise en ordre, en liaison avec les gestionnaires de voirie (conseils généraux et municipalités) concernés. Cet audit devrait être rendu public après avoir reçu les observations des collectivités locales. Partout où ce n'est pas encore fait, instituer la concertation avec les gestionnaires de voirie sur le choix des sites pour l'implantation des radars fixes.

Proposition n° 6 : A défaut, étudier une modification législative permettant, sur les axes les plus fréquentés, de donner à l'État le pouvoir de fixer de manière homogène les limites de vitesse, après consultation des gestionnaires de voirie et des maires. (Les élus rencontrés par la mission, dans leur grande majorité, répondant à un souci de cohérence et d'harmonisation et dans le but de sortir des

impasses actuelles, ne sont pas hostiles à ce que la compétence de fixer les limites de vitesse sur les itinéraires de liaison importants puisse relever de l'État seul).

Proposition n°7 : développer une politique nationale incitant les poids lourds à utiliser les autoroutes, chaque fois que possible, de façon à éviter les axes secondaires et les traversées de bourgs ou de villages. La mise en place, à partir de 2011, de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises ira dans ce sens. Étendre le nombre de voies interdites aux poids lourds.

2.1.5. Mieux évaluer l'impact des PDASR

Les actions engagées au niveau local comme au niveau national doivent être coordonnées et dans toute la mesure du possible, évaluées.

Cette démarche implique de traduire les grandes orientations de la politique en objectifs mesurables et de dégager des indicateurs permettant leur évaluation. Le dispositif d'évaluation des PDASR était presque toujours un point faible dans les treize départements visités par la mission.

Pour ce faire il faut établir des indicateurs de comportements faciles à mettre en œuvre et informer les décideurs locaux de l'efficacité de leurs actions, comme par exemple :

- le taux de port de la ceinture ou du casque dans une agglomération ;
- l'usage des dispositifs de retenue des enfants ;
- l'impact d'une distribution d'éthylotests dans une discothèque par rapport au nombre de conducteurs constatés en infraction.

Il convient également de développer des outils simples et homogènes au plan national pour évaluer les actions du PDASR (nombre de visites sur une action, nombre de participants à une manifestation, par exemple)

Proposition n° 8 : élaborer les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) en généralisant progressivement l'évaluation des résultats et en évitant la reconduction systématique d'une aide financière sans justification précise.

Proposition n° 9 : mettre en place une méthode de répartition fondée sur les résultats à attendre d'une action et sur la qualité des projets présentés. L'appel à projets doit être, dans la mesure du possible, systématisé.

2.2. Développer et multiplier les partenariats pour mobiliser le plus grand nombre

Ceux qui pilotent les politiques locales, préfets, chefs de projet, coordonnateurs doivent s'approprier un nouvel esprit de partenariat et chercher à mobiliser tous les acteurs locaux.

Cette mobilisation doit porter en premier lieu sur le noyau dur des services de l'État et des entreprises publiques, mais aussi s'étendre aux collectivités locales, aux entreprises

du secteur privé, aux acteurs de la jeunesse, de la santé, de l'aide sociale et de l'insertion professionnelle.

2.2.1. Poursuivre la mobilisation de l'Éducation Nationale

L'éducation Nationale a une responsabilité particulière, d'une part parce que l'éducation routière figure, à juste titre, dans le sixième pilier de compétences sociales et civiques du socle commun de connaissances et de compétences (décret du 11 juillet 2006) et que le comportement futur face au risque routier dépend largement de ces premiers acquis, d'autre part parce qu'avec plus de 900 000 agents, il est opportun de relancer un plan de prévention des risques routiers (PPRR) à l'éducation nationale mérite d'être mis en œuvre. Ces initiatives doivent d'ailleurs être étendues à l'enseignement supérieur.

Proposition n° 10 : sous l'impulsion des inspecteurs d'académie, mobiliser les enseignants et tous les personnels des établissements pour la préparation aux Attestations Scolaires de Sécurité Routière (APER, ASSR), favoriser l'évocation des questions de sécurité routière dans les comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC) et dans les conseils de la vie lycéenne (CVL), poursuivre la désignation dans chaque établissement d'un enseignant référent et d'un Plan de Prévention des Risques Routiers portant notamment sur les trajets domicile-travail des agents de l'éducation nationale. Finaliser le projet de convention cadre avec la conférence des Présidents d'université qui favoriserait la désignation d'un référent sécurité routière dans chaque université et l'inscription d'actions de prévention dans le programme annuel d'activités des services universitaires de médecine préventive et de promotion de la santé.

2.2.2. Rendre les administrations et les entreprises publiques exemplaires

Le développement des Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) dans les administrations constitue une exigence prioritaire pour apporter à ses agents une culture sécurité routière de façon à faire évoluer leurs comportements sur la route.

Proposition n° 11 : doter l'ensemble des services déconcentrés et des grandes entreprises (La Poste, France Télécom, EDF, SNCF...) de Plans de Prévention des Risques Routiers, dont la mise en œuvre et les résultats seront suivis et évalués.

2.2.3. Inciter les entreprises privées à sensibiliser leurs salariés à la sécurité routière

Parce qu'il s'agit d'un gisement important de sécurité routière, la démarche des Plans de Prévention des Risques Routiers doit progresser de façon urgente dans les entreprises, dans le cadre des orientations fixées au niveau national. La désignation de correspondants sécurité routière, la sensibilisation aux risques routiers, la formation continue des conducteurs, notamment la remise à niveau du code de la route, les mises en situation réelles de conduite, les stages de réflexion sur les comportements sur la route, la prise en compte de son aptitude physique sont autant de pistes à explorer.

Sensibiliser et former le personnel d'une entreprise, c'est aussi un moyen de faire rayonner la culture de la sécurité routière en l'étendant aux membres de la famille, aux proches, aux amis etc.

Proposition n° 12 : mettre en place des comités départementaux de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel associant, sous l'autorité des préfets, les services de l'État concernés et notamment l'inspection du travail, les CRAM, les autres régimes de protection sociale, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie et les acteurs socio - professionnels chargés d'appliquer, au niveau départemental, le programme d'action national. Les initiatives prises par certains organismes socio-professionnels pour favoriser l'apprentissage de la conduite, comme par exemple la CAPEB, doivent être soutenues et étendues partout où c'est possible. Mettre l'accent sur les risques du trajet domicile-travail, trop fréquemment négligés.

2.2.4. Mobiliser les collectivités territoriales

Chaque collectivité doit exercer pleinement ses responsabilités en matière de sécurité routière.

✱ Le conseil régional peut inciter, par des aides, les entreprises à mettre en place des Plans de Prévention des Risques Routiers, introduire des notions de sécurité routière dans la formation des apprentis et dans les dispositifs de formation professionnelle.

✱ Le conseil général, principal gestionnaire d'infrastructure depuis la décentralisation des routes départementales joue un rôle essentiel en termes d'aménagement (sorties, abords des établissements scolaires, obstacles latéraux, etc.) et dispose de pouvoirs de police. Il peut agir parallèlement sur la sensibilisation et la prévention dans les collèges, sur la sécurité des transports scolaires, sur les actions sociales et de santé en direction des jeunes ou des plus défavorisés.

✱ La commune peut apporter sa contribution à la formation et à la sensibilisation des jeunes en créant des conseils de prévention. Elle peut développer les consultations locales ou les groupes de travail dans les quartiers afin que les habitants donnent leur avis sur les aménagements et participent à des campagnes de prévention ou de mise à niveau des connaissances. Des citoyens motivés et bien informés sont des vecteurs d'information et de modifications des comportements.

✱ La mise en place des plans de circulations douces et les aménagements nécessaires à leur développement doivent faire l'objet d'études préalables avec l'appui des organismes techniques compétents (CERTU) et de concertations entre tous les acteurs. Les premiers bilans des actions engagées doivent être réalisés.

✱ Les missions locales, souvent d'initiative communale, peuvent faciliter l'accès des jeunes à l'éducation routière et en particulier au permis de conduire.

Proposition n° 13: relancer la mobilisation des collectivités locales dans le cadre de la charte passée avec l'AMF. Nommer dans toutes les collectivités, régionales et

départementales, communes ou communautés de communes, un élu référent en charge de la sécurité routière, puis le former.

Proposition n° 14 : inciter les collectivités gestionnaires de voirie à mettre en place sur leur réseau les diverses actions de mise en sécurité : audits de sécurité au moment de la mise en service de voiries nouvelles, retours d'expérience pour chaque accident mortel, dotation budgétaire de mise en sécurité, etc...

Proposition n° 15: Les modalités de mise en place des modes de circulation douce (zones de rencontre, pistes cyclables) qui répondent aux besoins de développement de transport tout en limitant l'impact sur l'environnement, doivent faire l'objet de concertation préalable et être soumises à études techniques prenant en compte le risque routier. Il serait urgent de faire, sans parti pris ni a priori, l'évaluation et le bilan, tant d'un point de vue statistique que par une large consultation des différents acteurs concernés, y compris les comités d'usagers, des expériences de ce type là où elles ont été mises en œuvre.

Proposition n° 16 : inciter les différentes collectivités locales à établir un Plan de Prévention des Risques Routiers en y associant leurs agents. Les encourager à donner des moyens supplémentaires au travail en profondeur réalisé par les missions locales.

2.2.5. Encourager les associations

Les associations sont des partenaires essentiels tant dans l'analyse des comportements que dans la mobilisation de la société et l'information des usagers. Qu'il s'agisse d'associations à vocation nationale ou locale consacrées exclusivement à la cause de la sécurité routière ou partiellement mobilisées sur le sujet (associations de parents d'élèves, associations culturelles, mouvement sportifs ou étudiants), toutes doivent être encouragées et associées à l'action.

Proposition n° 17 : associer toutes les associations volontaires à l'élaboration et à la mise en œuvre des PDASR. Ne pas se limiter aux associations spécialisées dans le domaine de la sécurité routière, mais élargir, chaque fois que possible, à d'autres plus généralistes (associations de parents d'élèves, anciens élèves, seniors, etc) et aux associations militant dans le domaine du social et de l'insertion.

Proposition n° 18 : choisir, en fonction de la spécificité de chaque département, des associations sportives ou culturelles, leaders d'opinion (clubs de football, de basket ou de rugby, compagnies théâtrales, groupes musicaux...) pour passer avec elles des conventions de partenariat.

2.3. Amplifier les moyens d'information et de communication en utilisant tous les vecteurs disponibles

Mener une politique active de prévention, de formation et susciter la participation du plus grand nombre nécessite de développer la communication et les moyens de sensibilisation.

Au niveau local une politique coordonnée avec les collectivités sur des messages convergents est un gage d'efficacité.

Les journaux de la presse quotidienne régionale, ainsi que les radios et télévisions régionales et locales, doivent être associées et jouer un rôle moteur dans cette politique de communication.

Proposition n° 19 : associer chaque fois que possible le président du conseil général et les maires à la communication du préfet, des procureurs et des forces de l'ordre. Susciter grâce à la diffusion de documents conjoints un langage commun entre les élus et l'État. Encourager les partenariats avec les radios, les télévisions et la presse quotidienne régionale.

2.4. Réaliser des progrès dans l'organisation des services de l'Etat

2.4.1. L'organisation autour du Préfet

Il n'existe évidemment pas d'organisation type des services de l'État en charge de la sécurité routière. Plusieurs principes peuvent néanmoins être retenus :

*le préfet, responsable de la sécurité générale, doit nécessairement être le chef de file. Il s'appuie dans l'exercice quotidien de la fonction, sur son directeur de cabinet, chef de projet ;

*la fonction de coordonnateur doit impérativement être valorisée (catégorie A) pour lui donner l'autorité suffisante permettant de rassembler et de mobiliser les différents acteurs, services de l'État, des collectivités locales, des organisations professionnelles ou des associations.

Une organisation efficace des services de l'État sous l'autorité du préfet ne devrait pas comporter, outre la réunion de police hebdomadaire qui permet de faire le point régulièrement sur la politique de sécurité routière, plus de deux structures :

*une structure de pilotage, qui définit les grandes orientations de la politique de sécurité routière dans le département et valide les actions conduites ; cette structure, qui ne devrait pas se réunir plus d'une fois par trimestre, devrait rassembler tous les services de l'État concernés par la sécurité routière, le conseil général et les principales villes. Les organisations professionnelles et les principales associations concernées pourraient, le cas échéant et en tant que de besoin, participer à ces réunions ;

*une structure technique et opérationnelle rassemblant, sous l'autorité du directeur de cabinet du préfet, les responsables des services qui sont en charge au quotidien de la politique de sécurité routière : coordonnateur, police, gendarmerie, DDEA et, en tant que de besoin, inspection académique. Selon le contexte local, un représentant des services concernés au conseil général et dans les principales villes pourraient utilement être associés. Conformément à la circulaire de la directrice de la sécurité et de la circulation routières en date du 31 décembre 2007 il est important d'étendre à l'ensemble des départements la mise en place de la commission consultative d'usagers pour la signalisation routière, comme vient de le faire le département des Landes.

2.4.2. L'implication des principaux services déconcentrés de l'État

Un certain nombre de services de l'État, notamment DDASS, DDJS ou DDTEFP, semblent toujours insuffisamment mobilisés. Ils doivent renforcer leur disponibilité et leurs actions sur les questions de sécurité routière.

Proposition n° 20 : renforcer les interventions des administrations déconcentrées en charge de la prévention, tout particulièrement celles en charge des jeunes en difficulté et des mouvements sportifs. Associer plus souvent les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) à la réflexion sur la formation et la prévention.

Les réformes qui vont intervenir dans les prochains mois dans le cadre de la réorganisation de l'administration départementale de l'État auront des conséquences sur l'organisation et l'activité des services déconcentrés en termes de sécurité routière.

Il est important qu'un certain nombre de missions soient préservées, en particulier celles remplies par les DDEA, dont l'expérience et le savoir faire en la matière sont reconnus et appréciés.

La mission suggère donc que les services de circulation et de sécurité routière qui comprennent en leur sein l'observatoire départemental et souvent la cellule « éducation routière », voient leur unité préservée dans le service où ils seront déployés, sachant qu'une intégration dans la direction départementale des Territoires semble la plus pertinente.

Par ailleurs, compte tenu du peu d'écho que leur activité suscite auprès des autorités locales lors des audits, les attributions des chargés de mission de sécurité routière (CMSR) et le rôle des pôles d'animation sécurité routière placés auprès des DREAL devront être précisés en tenant compte de la réforme nécessaire des procédures d'enquêtes ECPA.

Proposition n° 21 : pour maintenir leur unité opérationnelle, favoriser le regroupement des services sécurité routière, actuellement en DDEA, au sein des futures directions départementales des territoires (DDT).

Certaines différences, parfois importantes, ont été constatées entre les tribunaux rencontrés dans la mise en œuvre des politiques pénales ou dans le traitement des contrevenants, en ce qui concerne les mesures de garde à vue.

Proposition n° 22 : demander à la Chancellerie d'inciter les procureurs généraux à exercer un rôle d'harmonisation plus poussé des politiques pénales des parquets de leur ressort en matière de contentieux routier.

Proposition n° 23 : faire en sorte que le discernement nécessaire à toute restriction des libertés publiques soit et reste le fondement des décisions en matière de garde à vue et qu'une harmonisation des pratiques procédurales puisse s'établir. Créer une

groupe de travail entre OPJ issus de la police et de la gendarmerie visant à dégager des règles de conduite communes en matière de gardes à vue pour alcoolémie.

Afin de permettre aux forces de l'ordre d'effectuer des contrôles efficaces en matière de stupéfiants, la conduite sous l'empire de stupéfiants sera l'un des enjeux majeurs de la sécurité routière dans les années qui viennent. Les premières expérimentations sur le terrain montrent qu'à terme il est souhaitable que la sûreté de la vérification permette d'arriver à la simplification et à l'harmonisation des dispositifs légaux et réglementaires avec ceux en vigueur pour l'alcoolémie.

Proposition n° 24 : soumettre les conducteurs à des tests de dépistage de produits stupéfiants, sans que l'implication dans un accident ou la suspicion d'usage soit nécessaire. Mettre en place un système de dépistage immédiat faisant foi dans des conditions identiques à celles concernant l'alcool (article L.234-9 du code de la route). A défaut envisager d'étendre la possibilité de prélèvement sanguin aux infirmières.

Proposition n° 25 : utiliser la même formulation dans le code pénal pour la répression des infractions relatives à l'alcool et aux stupéfiants au volant (« sous l'emprise » dans les deux cas, actuellement il y a une différence de formulation qui induit une différence de traitement du contrevenant (« sous l'emprise » pour l'alcool, « après usage » pour les stupéfiants).

Conclusion

Cet audit de treize départements a de nouveau permis de constater une réelle mobilisation locale en faveur de la sécurité routière.

Comme lors de la précédente mission, elle est apparue utile pour au moins deux raisons :

- ✕ la première : obliger les partenaires locaux à réfléchir à leur pratique quotidienne, éventuellement à les remettre en cause, et pour certains d'entre eux, leur donner l'occasion de se rencontrer et d'échanger ;

- ✕ la deuxième : répondre à une attente forte d'un jugement extérieur sur la pertinence et l'efficacité des politiques locales menées et une attente de conseils pour les actions futures.

Autour du préfet, le pôle de compétence État est en effet attentif aux résultats mensuels et au bilan annuel de l'insécurité routière dans le département, sachant que ceux-ci ne sont pas toujours proportionnels aux efforts consentis, et aux initiatives prises.

La mission a également constaté que les partenariats se sont progressivement professionnalisés et ont gagné en efficacité, même si des progrès restent encore à faire, en particulier pour la coordination avec les collectivités locales.

Il en est de même de certaines catégories socio-professionnelles, comme par exemple les assureurs, les écoles de conduite ou les professions médicales et para-médicales dont le rôle est pourtant essentiel dans la prise de conscience du risque routier. Les entreprises doivent également être mobilisées pour sensibiliser et former leur personnel, ou apporter une contribution importante à la formation post-permis.

En tout état de cause, parce qu'elle concerne directement la vie quotidienne, la politique locale doit privilégier l'action éducative. Au-delà de l'intervention des enseignants, des associations, elle doit s'accompagner d'un renforcement des moyens à mettre en œuvre pour améliorer l'apprentissage de la conduite, dans le cadre des décisions prises lors du comité interministériel du 13 janvier 2009.

En diffusant au plus près du terrain la culture de la sécurité routière, l'action locale favorise les changements de comportement et permet à chacun de comprendre pourquoi le respect des règles, dont beaucoup d'usagers souhaitent parfois pouvoir s'affranchir, est le passage obligé pour obtenir des résultats dans la durée.

Annexes

ANNEXE I ORDRE DE MISSION

ANNEXE II LETTRE DE MISSION CONCERNANT L'HERAULT

**ANNEXE III OBSERVATOIRE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE
ROUTIERE (ONISR) : METHODE DE SELECTION DES DEPARTEMENTS**

ANNEXE IV LISTE DES SIGLES



*Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire*

*Le Ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer
et des collectivités territoriales*

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Paris, le 14 MAI 2008

Monsieur Claude MARTINAND, Vice-président
du Conseil général des ponts et chaussées
(CGPC)

Monsieur Thierry KLINGER,
Chef de l'Inspection générale de l'administration
(IGA)

Objet : audits des politiques locales de sécurité routière 2008

Lors du conseil des ministres restreint du 21 décembre 2007, le Président de la République a fixé de nouveaux objectifs très ambitieux en matière de sécurité routière sur la période 2008-2012. Les mesures décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008 confirment la détermination des pouvoirs publics à réaliser encore d'importants progrès au-delà des résultats exceptionnels obtenus sur la période 2002-2007.

Les politiques locales de sécurité routière conduites dans chaque département sous l'autorité du préfet sont décisives. La connaissance de l'accidentalité locale, l'identification des enjeux, le choix des orientations pluriannuelles, leur déclinaison dans des plans départementaux annuels, la collaboration avec les Procureurs de la République, l'implication de l'ensemble des services de l'État, le travail en partenariat avec les collectivités locales, le monde professionnel et la sphère associative, constituent autant de clés de politiques locales construites, mobilisatrices et efficaces.

Au regard des disparités de résultats relevées sur le territoire métropolitain ainsi qu'outre-mer, vous avez réalisé onze premiers audits des politiques locales de sécurité routière en 2006 et 2007. La richesse de leurs enseignements a conduit le CISR du 13 février 2008 à décider qu'une dizaine de nouveaux audits seront conduits en 2008.

Nous vous demandons donc de constituer à cette fin une mission conjointe en charge de mener ces audits.

Vous trouverez ci-joint la liste des dix départements sur lesquels vous réaliserez des audits au cours de l'année 2008. Cette liste a été établie par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) sur la base de la méthodologie décrite dans la note ci-jointe.

Cette méthodologie tient compte des suggestions formulées dans votre note de synthèse de mai 2007. Il s'agit de mieux cerner le lien entre l'organisation, la qualité et l'ampleur des politiques locales de sécurité routière et les résultats en termes d'accidentologie sur un ensemble de départements représentatifs.

Nous vous demandons ainsi d'auditer quatre paires de départements ayant connu soit une amélioration régulière, soit une détérioration régulière depuis 1999, répartis dans la typologie économique-géographique de l'INSEE : départements ruraux – départements touristiques – départements industriels du nord – métropoles régionales.

À ces huit départements, nous ajoutons un département d'Île-de-France et un département d'outre-mer.

Ces audits répondront aux objectifs suivants :

- accompagner les préfets dans une démarche d'auto-évaluation sur la base du premier cadre proposé dans votre rapport de juin 2007 concernant les audits antérieurs,
- identifier les points forts et les points faibles dans la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière (pilotage, organisation et moyens, plan départemental d'actions de sécurité routière - PDASR, plan de contrôle, mobilisation des partenariats avec les collectivités locales, les entreprises, les associations, les médias ...),
- dégager des enseignements au niveau local et proposer des mesures à mettre en œuvre à court terme afin d'obtenir rapidement des améliorations sensibles dans le département,
- conforter et enrichir au niveau national les premiers principes généraux d'action qui se dégagent de votre rapport de juin 2007 et qui sont susceptibles d'améliorer la prise en charge locale de la sécurité routière dans l'ensemble des départements.

Les administrations centrales et les services déconcentrés du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, et du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, prêteront leur concours à votre mission. Vous pourrez ainsi vous appuyer sur les services des directions concernées (DSCR au sein du MEEDDAT ; DGPN, DLPAJ, DGGN au sein des ministères en charge de l'intérieur et de la Défense).

Compte tenu de la part déterminante prise par le ministère de l'éducation nationale dans la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière, vous pourrez également opportunément consulter l'inspection générale de l'éducation nationale et l'inspection générale de l'administration de l'éducation nationale et de la recherche.

Vous vous rapprocherez du préfet de chaque département pour préciser les modalités de votre intervention au niveau local et faciliter vos contacts avec les acteurs concernés.

Votre rapport final, qui nous sera remis avant la fin de l'année 2008, devra comporter :

- une note de synthèse par département, assortie de propositions d'actions,
- un rapport de synthèse permettant de dégager des propositions pour améliorer les politiques locales de sécurité routière.

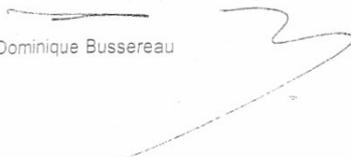
Le Ministre d'État, Ministre de l'Écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire


Jean-Louis Borleo

La Ministre de l'Intérieur, de l'outre-mer
et des collectivités territoriales


Michèle Alliot-Marie

Le Secrétaire d'État chargé des Transports


Dominique Bussereau

P.J. : note de l'ONISR



Annexe 2

PREMIER MINISTRE

La Défense, le 20 MAI 2008

La déléguée interministérielle à la sécurité routière
à

Monsieur Claude MARTINAND,
Vice-Président du Conseil général des ponts et chaussées
(CGPC)

Monsieur Thierry KLINGER,
Chef de l'Inspection générale de l'administration
(IGA)

**la déléguée
interministérielle
à la Sécurité Routière**

Ministère de l'Écologie,
de l'énergie,
du développement durable
et de l'aménagement
du territoire

Direction de la sécurité
et de la circulation
routières

Sous-direction
de l'action interministérielle
et de la communication

objet : Audits des politiques locales de sécurité routière 2008 – cas particulier du département de l'Hérault
affaire suivie par : Yves Rauch, sous-directeur de l'action interministérielle et de la communication
tél. : 01 40 81 80 61 – fax : 01 40 81 81 00
courriel : yves.rauch@developpement-durable.gouv.fr

Vous trouverez ci-joint une copie de la lettre de mission que le Ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la Ministre de l'Intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, et le Secrétaire d'État chargé des transports, vous ont adressé le 14 mai 2008, en vue de la réalisation de douze nouveaux audits des politiques locales de sécurité routière en 2008, ainsi que le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008 l'a décidé.

La liste jointe des départements à auditer a fait l'objet d'une mise au point entre l'Observatoire national de la sécurité routière (ONISR) et vos services.

Le département de l'Hérault a déjà fait l'objet d'un audit en 2006 et ne figure pas sur cette liste. Mais lorsque le Secrétaire d'État chargé des Transports et moi-même l'avons rencontré, le 25 mars 2008, à la suite du dramatique accident survenu la veille, lundi de Pâques, sur l'autoroute A 9, le préfet de l'Hérault nous a fait part de son désarroi face à la recrudescence des accidents mortels de la circulation dans le département, malgré l'engagement déterminé des acteurs locaux de sécurité routière sous son autorité.

C'est pourquoi je vous saurais gré d'inscrire également à votre programme de travail un entretien de suivi avec le préfet de l'Hérault, pour apprécier l'évolution de la situation locale depuis l'audit réalisé en 2006 et identifier quelles pourraient être les mesures à mettre en œuvre à court terme afin d'obtenir rapidement des améliorations sensibles dans le département.

Je vous remercie de bien vouloir me tenir informée de la bonne progression de l'ensemble de ces audits.

Cécile Petit.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 80 60
télécopie :
01 40 81 81 00
courriel :
ic.dscr@
developpement-durable.gouv.fr

P.J. :

- lettre conjointe des ministres au CGPC et à l'IGA, datée du 14 mai 2008
- note méthodologique de l'ONISR relative au choix des départements à auditer

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

AUDITS DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE
SELECTION DES DEPARTEMENTS

30 avril 2008

L'inspection générale de l'administration (IGA) et le conseil général des ponts et chaussées (CGPC) ont présenté, en mai 2007, les conclusions des audits qu'ils ont réalisés en 2006 sur les politiques locales de sécurité routière de onze départements [Audit des politiques locales de sécurité routière – Tome 1 Rapport de synthèse – Mai 2007].

Le comité interministériel du 13 février 2008 a décidé qu'une nouvelle série d'une dizaine d'audits sera réalisée au cours de l'année 2008 afin d'utiliser les pistes de progrès proposées dans le rapport de synthèse.

La présente note a pour but de proposer les départements susceptibles de faire l'objet d'un audit au titre de l'année 2008.

Rappel de la méthode utilisée lors de la première vague d'audits

La sélection des départements ayant fait l'objet de la première vague d'audit a fait l'objet d'une note en date du 13 mars 2006. Cette sélection s'est appuyée sur l'IAL, l'indicateur d'accidentalité local qui mesure l'accidentalité, en tenant compte des caractéristiques du département (réseau, trafic) par rapport au risque sur la France entière.

Cinq départements prioritaires à la situation préoccupante (IAL élevé sur une période de cinq ans) ont été retenus (Cher, Lot et Garonne, Jura, Ain et l'Hérault) ainsi que trois départements où l'IAL 2005 s'est sensiblement dégradé (Marne, Haute-Vienne et Tarn). Se sont ajoutés un département d'outre-mer (la Guadeloupe) et un département de référence qui a connu une évolution favorable de son IAL lors de la période considérée (le Finistère). Le onzième département retenu a été l'Yonne.

Méthode utilisée pour les audits 2008

La première vague d'audits n'a pas permis d'établir clairement un lien entre les résultats obtenus en matière d'accidentalité et les constats des audits. Afin de mieux approcher cette relation, il est proposé, pour les audits de 2008, d'examiner les départements ayant connu une évolution nettement défavorable de leur IAL entre la période 95-99 et la période 02-06 au regard des départements ayant connu une évolution nettement favorable de leur IAL pendant la même période.

Par ailleurs, le rapport de synthèse [page 11] a souligné le caractère imparfait de l'échantillon des départements choisis lors de la première vague. Pour y remédier, la sélection s'est faite en retenant la typologie structure socioéconomique et géographique des départements proposés par l'INSEE [INSEE Premières n°943 – Les départements métropolitains : Similitudes et oppositions socioéconomiques]. Cette typologie réalisée en 2004 et construite à partir de 33 variables s'avère pertinente du point de vue de la sécurité routière.

Sélection des départements

En conséquence des critères ci-dessus et à partir des tableaux de l'annexe 1 (classement des départements ayant connu une évolution défavorable de l'IAL Tués 2002-2006 par rapport à 95-99), de l'annexe 2 (classement des départements ayant connu une évolution favorable de l'IAL Tués 2002-2006 par rapport à 95-99) et de l'annexe 3 (typologie INSEE des départements), l'ONSIR propose pour un audit en 2008 les départements suivants :

Au titre des évolutions défavorables de l'IAL

		95-99	98-02	2002-2006	2005	2006	Evolution 02-06/95-99	Typologie INSEE
	IAL TUES							
4	2A-Corse-du-Sud	1,25	1,47	1,84	1,66	2,08	+46,8%	Touristiques Sud
11	08-Ardennes	0,77	0,88	1,01	1,08	1,16	+30,9%	Industriels du Nord
14	69-Rhône	0,59	0,63	0,76	0,74	0,75	+29,5%	Métropoles régionales
19	94-Val-de-Marne	0,80	0,94	0,99	0,82	1,10	+23,6%	IDF
20	49-Maine et Loire	0,85	1,03	1,04	1,05	0,98	+22,2%	Rural
45	2B-Haute-Corse	1,44	1,35	1,53	1,25	1,78	+6,3%	Touristiques Sud

Commentaires :

- 1- Bien que le département de la Haute Saône se situe au premier rang des départements ayant connu une évolution défavorable de son IAL, il est proposé de retenir, parmi les départements à caractère rural, le département du Maine et Loire. En effet, l'Est de la France était déjà très représenté dans l'échantillon précédent (Marne, Jura, Ain) et le sera de nouveau. De plus, la Haute-Saône comporte trop de caractéristiques communes avec des départements audités l'an dernier : Jura, Yonne, Ain. C'est pourquoi il lui est substitué un département de l'Ouest de la France, qui n'était présent que par le Finistère dans la première vague d'audits.
- 2- Le département du Rhône a été préféré au département des Alpes Maritimes, moins bien classé. Ce dernier département comporte en effet des analogies avec le département de l'Hérault, audité l'an dernier.
- 3- Il est proposé d'ajouter le département de la Haute-Corse bien que son IAL ait peu évolué. Il n'en présente pas moins un IAL médiocre d'une part et d'autre part dès lors que la Corse-du-Sud figure dans l'échantillon, ces deux départements sont intéressants à auditer à titre comparatif compte tenu de leur situation géographique.

Au titre des évolutions favorables de l'IAL

		95-99	98-02	2002-2006	2005	2006	Evolution 02-06/95-99	Typologie INSEE
	IAL TUES							
1	40-Landes	1,20	1,02	0,51	0,43	0,37	-57,6%	Rural
2	21-Côte d'Or	1,14	0,88	0,57	0,60	0,50	-50,2%	Métropoles régionales
4	73-Savoie	0,95	0,79	0,64	0,51	0,49	-32,9%	Touristiques Sud
6	57-Moselle	1,17	1,04	0,92	0,81	1,07	-21,4%	Industriels du Nord
7	78-Yvelines	0,85	0,81	0,69	0,79	0,81	-18,6%	IDF

- 1- Le choix du département des Landes s'impose dès lors qu'il présente une réduction significative de son IAL dans la période considérée et qu'il est devenu, de surcroît, très bon en 2006 en valeur absolue.
- 2- Le département de la Savoie a été préféré au département de l'Isère pour sa vocation touristique plus marquée, ces deux départements étant très proches au niveau de l'évolution de leur IAL.
- 3- Le département du Tarn classé 5^{ème} et qui présente un IAL médiocre n'a pas été retenu car la catégorie des départements ruraux du Sud-Ouest était bien représentée lors de la première vague d'audit. Il était plus intéressant de retenir un département d'Ile de France bien classé, les Yvelines, qui pourra avantageusement être comparé au Val de Marne, département équivalant mal classé.

Enfin, comme on ne dispose pas des IAL pour les départements d'Outre-Mer, il est proposé de retenir la Réunion.

ANNEXE 1 :

CLASSEMENT DES DEPARTEMENTS AYANT CONNU UNE ÉVOLUTION DEFAVORABLE DE L'IAL GLOBAL TUÉ – ENTRE 02-06 / 95-99

		95-99	98-02	2002-2006	2005	2006	Evolution 02-06/95-99
	TUES						
1	70-Haute-Saône	0,76	0,83	1,36	1,57	1,09	78,7%
2	52-Haute-Marne	0,81	1,10	1,41	1,29	1,77	74,6%
3	48-Lozère	0,75	1,03	1,26	1,00	1,70	68,3%
4	20-Corse-du-Sud	1,25	1,47	1,84	1,66	2,08	46,8%
5	04-Alpes-Hte-Provence	0,98	0,98	1,41	1,61	1,74	43,6%
6	58-Nièvre	0,91	0,93	1,29	0,98	1,34	41,9%
7	07-Ardèche	0,87	0,93	1,18	1,10	1,53	35,5%
8	90-Terr.-de-Belfort	0,76	0,89	1,02	1,10	0,63	33,9%
9	09-Ariège	1,22	1,18	1,62	1,63	1,07	33,1%
10	39-Jura	1,13	1,17	1,49	1,84	1,58	32,0%
11	08-Ardenes	0,77	0,88	1,01	1,08	1,16	30,9%
12	06-Alpes-Maritimes	1,01	1,17	1,32	1,36	1,22	30,3%
13	67-Bas-Rhin	0,79	0,82	1,03	0,83	1,18	30,0%
14	69-Rhône	0,59	0,63	0,76	0,74	0,75	29,5%
15	74-Haute-Savoie	0,87	0,98	1,13	1,23	1,28	29,4%
16	23-Creuse	0,76	0,87	0,98	0,77	1,51	28,8%
17	64-Pyrénées-Atlantiques	0,87	0,84	1,11	1,06	1,50	27,9%
18	59-Nord	0,66	0,71	0,84	0,88	0,83	26,7%
19	94-Val-de-Marne	0,80	0,94	0,99	0,82	1,10	23,6%
20	49-Maine-et-Loire	0,85	1,03	1,04	1,05	0,98	22,2%
21	93-Seine-Saint-Denis	0,79	0,89	0,94	0,94	0,90	19,3%
22	25-Doubs	0,78	0,80	0,93	1,02	0,97	19,0%
23	62-Pas-de-Calais	0,79	0,88	0,92	0,91	0,87	16,2%
24	11-Aude	1,15	1,07	1,33	1,61	1,56	15,5%
25	18-Cher	1,19	1,27	1,36	1,49	1,65	14,6%
26	45-Loiret	1,14	1,20	1,31	1,40	1,18	14,5%
27	89-Yonne	1,44	1,46	1,64	1,57	2,13	14,1%
28	82-Tarn-et-Garonne	1,35	1,37	1,54	1,49	2,15	14,1%
29	56-Morbihan	0,85	0,86	0,96	1,12	0,91	13,3%
30	75-Paris	0,70	0,99	0,79	0,65	1,09	12,2%
31	55-Meuse	1,05	1,18	1,18	1,37	0,77	11,9%
32	86-Vienne	1,07	1,02	1,18	1,09	0,96	10,7%
33	17-Charente-Maritime	1,02	1,00	1,13	1,19	1,12	10,5%
34	03-Allier	1,20	1,17	1,33	1,33	1,32	10,4%
35	15-Cantal	0,97	0,91	1,06	1,11	1,31	9,6%
36	95-Val-d'Oise	0,68	0,60	0,74	0,87	0,65	9,5%
37	05-Hautes-Alpes	1,00	1,03	1,09	0,48	1,10	9,1%
38	79-Deux-Sèvres	1,13	1,09	1,23	1,09	0,89	9,1%

39	51-Marne	1,09	1,07	1,19	1,51	1,23	8,8%
40	32-Gers	1,38	1,48	1,50	1,22	0,99	8,8%
41	87-Haute-Vienne	1,04	0,99	1,13	1,36	0,89	8,3%
42	72-Sarthe	1,02	0,97	1,10	0,94	1,24	7,7%
43	85-Vendée	1,20	1,28	1,29	1,18	1,20	7,4%
44	47-Lot-et-Garonne	1,38	1,38	1,48	1,65	1,56	7,3%
45	20-Haute-Corse	1,44	1,35	1,53	1,25	1,78	6,3%
46	83-Var	1,17	1,13	1,24	1,40	1,39	5,8%
47	35-Ille-et-Vilaine	0,73	0,72	0,77	0,59	0,58	5,4%
48	16-Charente	1,14	1,06	1,20	1,42	1,23	5,2%
49	60-Oise	1,36	1,32	1,43	1,25	1,65	5,2%
50	92-Hauts-de-Seine	0,62	0,82	0,65	0,65	0,76	5,2%
51	02-Aisne	1,14	1,15	1,19	1,11	1,14	4,8%
52	65-Hautes-Pyrénées	0,98	1,01	1,02	0,95	1,16	4,1%
53	22-Côtes-d'Armor	0,78	0,81	0,81	0,74	0,81	4,0%
54	63-Puy-de-Dôme	1,15	1,25	1,19	1,17	1,09	3,2%
55	66-Pyrénées-Orientales	1,00	0,92	1,03	0,91	1,10	3,2%
56	84-Vaucluse	1,43	1,41	1,44	1,42	1,10	0,9%
57	76-Seine-Maritime	0,86	0,87	0,87	0,81	0,73	0,9%
58	80-Somme	1,20	1,15	1,21	1,06	1,59	0,8%

ANNEXE 2 :

CLASSEMENT DES DEPARTEMENTS AYANT CONNU UNE ÉVOLUTION FAVORABLE DE L'IAL GLOBAL TUÉ – ENTRE 02-06 / 95-99

		95-99	98-02	2002-2006	2005	2006	Evolution 02-06/95-99
	TUES						
1	40-Landes	1,20	1,02	0,51	0,43	0,37	-57,6%
2	21-Côte-d'Or	1,14	0,88	0,57	0,60	0,50	-50,2%
3	38-Isère	0,97	1,04	0,53	0,42	0,54	-45,0%
4	73-Savoie	0,95	0,79	0,64	0,51	0,49	-32,9%
5	81-Tarn	1,54	1,39	1,03	2,21	1,86	-32,8%
6	57-Moselle	1,17	1,04	0,92	0,81	1,07	-21,4%
7	78-Yvelines	0,85	0,81	0,69	0,79	0,81	-18,6%
8	71-Saône-et-Loire	0,94	0,86	0,79	0,93	0,78	-16,2%
9	24-Dordogne	1,25	1,11	1,07	0,90	1,01	-14,4%
10	46-Lot	1,31	1,28	1,13	1,16	0,91	-13,8%
11	33-Gironde	0,96	0,90	0,83	0,90	0,67	-13,1%
12	36-Indre	1,07	1,16	0,94	0,81	1,15	-12,1%
13	44-Loire-Atlantique	1,03	0,98	0,91	0,93	0,99	-11,9%
14	43-Haute-Loire	1,22	0,89	1,09	1,15	1,45	-10,9%
15	29-Finistère	0,89	0,80	0,81	0,71	0,96	-9,5%
16	41-Loir-et-Cher	1,34	1,19	1,22	1,16	1,48	-9,1%
17	28-Eure-et-Loir	1,38	1,50	1,26	1,41	1,57	-8,7%
18	31-Haute-Garonne	1,02	1,02	0,94	1,01	1,02	-7,8%
19	42-Loire	0,97	0,89	0,90	1,03	0,99	-7,2%
20	68-Haut-Rhin	0,83	0,77	0,77	0,80	0,52	-7,2%
21	19-Corrèze	0,98	0,96	0,91	0,73	0,90	-7,0%
22	54-Meurthe-et-Moselle	1,05	0,99	0,98	1,17	0,87	-6,9%
23	12-Aveyron	0,96	0,98	0,89	1,04	0,92	-6,9%
24	14-Calvados	0,81	0,79	0,75	0,82	0,51	-6,9%
25	53-Mayenne	1,09	1,09	1,02	0,91	1,18	-6,6%
26	27-Eure	1,22	1,25	1,14	1,14	0,87	-6,5%
27	01-Ain	1,47	1,32	1,38	1,49	1,48	-6,4%
28	50-Manche	0,98	0,90	0,93	0,89	1,09	-4,8%
29	88-Vosges	1,08	1,04	1,03	1,13	0,77	-4,6%
30	26-Drôme	1,09	0,96	1,05	0,97	0,82	-3,8%
31	91-Essonnes	0,71	0,66	0,69	0,67	0,62	-3,0%
32	37-Indre-et-Loire	1,18	1,24	1,15	1,10	1,10	-2,8%
33	30-Gard	1,36	1,32	1,32	1,41	1,11	-2,7%
34	77-Seine-et-Marne	1,09	1,02	1,06	1,06	1,13	-2,7%
35	61-Orne	0,92	0,99	0,91	0,87	0,80	-1,6%
36	13-Bouches-du-Rhône	1,22	1,29	1,20	1,19	1,14	-1,3%
37	10-Aube	1,44	1,48	1,42	1,53	1,43	-1,3%
38	34-Hérault	1,26	1,27	1,26	1,28	1,25	-0,2%
39	80-Somme	1,20	1,15	1,21	1,06	1,59	0,8%
40	76-Seine-Maritime	0,86	0,87	0,87	0,81	0,73	0,9%
41	84-Vaucluse	1,43	1,41	1,44	1,42	1,10	0,9%

ANNEXE 3 :

LISTE DES DEPARTEMENTS SELON LA TYPOLOGIE SOCIO-ECONOMIQUE ETABLIE PAR L'INSEE

	Groupe de départements	Liste	Audit
ILE DE FRANCE	Paris et Hauts de Seine	Paris (75) Hauts de seine (92)	Val de Marne (94) (proposition 2008) Yvelines (78) (proposition 2008)
	Seine-Saint Denis et Val de Marne	Seine-Saint Denis (93) Val de Marne (94)	
	Reste IDF	Seine et Marne (77) Yvelines (78) Essonne (91) Val d'Oise (95)	
METROPOLES REGIONALES ET CEHFS LIEUX DE REGION	Métropoles du sud	Alpes Maritimes (06) Bouches du Rhône (69) Haute Garonne (31) Gironde (33) Rhône (69)	Rhône (69) (proposition 2008)
	Autres chefs lieux de région	Calvados (14) Côte d'Or (21) Doubs (25) Drôme (26) Finistère (29) Ile et Vilaine (35) Indre et Loire (37) Isère (38) Loire (42) Loire Atlantique (44) Loiret (45) Marne (51) Meurthe et Moselle (54) Puy de Dôme (63) Pyrénées Atlantique (64) Vienne (86) Haute Vienne (87) Territoire de Belfort (90)	Côte d'Or (41) (proposition 2008) Finistère (29) -2006- Marne (51) -2006- Haute Vienne (87) -2006-
INDUSTRIELS DU NORD ET LIMITOPHES ZONES URBANISEES	Industriels du Nord de la France	Aisne (02) Ardennes (08) Moselle (57) Nord (59) Pas de Calais (62) Seine Maritime (76) Somme (80)	Ardennes (08) (proposition 2008) Moselle (57) (proposition 2008)
	Proche de zones très urbanisées	Ain (01) Eure (27) Eure et Loir (28) Oise (60) Bas Rhin (67) Haut Rhin (68)	Ain (01) -2006-
TOURISTISQUES DU SUD	Méditerranée	Aude (11) Corse du Sud (2A) Haute Corse (2B) Gard (30) Hérault (34) Pyrénées Orientales (66) Var (83) Vaucluse (84)	Corse du Sud (2A) et Haute-corse (2B) (proposition 2008) Hérault (34) -2006-
	Montagne	Alpes de Haute Provence (04) Haute Alpes (05) Haute Pyrénées (65) Savoie (73) Haute Savoie (74)	Savoie (73) (proposition 2008)

CARACTERE RURAL	Massif Central	Ardèche (07) Aveyron (12) Cantal (15) Corrèze (19) Creuse (23) Gers (32) Lot (46) Lozère (48)	Landes (40) (proposition 2008) Lot et Garonne (47) – 2006 – Tarn (81) – 2006 -	
	Ruraux du Sud Ouest	Ariège (09) Charente Maritime (17) Dordogne (24) Landes (40) Lot et Garonne (47) Tarn (81) Tarn et Garonne (82)		
	Ruraux industriels de l'Ouest	Charente (16) Jura (39) Loir et Cher (41) Haute Loire (43) Maine et Loire (49) Mayenne (53) Sarthe (72) Deux Sèvres (79) Vendée (85)		Maine et Loire (49) (proposition 2008)
	Ruraux industriels du Nord de la France	Allier (03) Aube (10) Cher (18) Côte d'Armor (22) Indre (36) Jura (39) Manche (50) Haute Marne (52) Meuse (55) Morbihan (56) Nièvre (58) Orne (61) Haute Saône (70) Saône et Loire (71) Vosges (88) Yonne (89)		Cher (18) – 2006- Jura (39) – 2006- Yonne (89) – 2006 -
DEPARTEMENT D'OUTRE MER		Guadeloupe (972) Martinique (973) Guyane (974) Réunion (975)	Guadeloupe (972) – 2006 – Réunion (975) (proposition 2008)	

ANNEXE IV : LISTE DES SIGLES

ACCR	Accident corporel de la route
ASSR	Attestation scolaire de sécurité routière (niveau 1 ou 2)
ATB	Accidentés Tués Blessés
BAAC	Bulletin d'analyse des accidents corporels
BSR	Brevet de sécurité routière
CDPD	Conseil départemental de prévention de la délinquance
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CLS	Contrat local de sécurité
CRPC	Convocation sur reconnaissance de culpabilité
CSA	Contrôle sanction automatisé
DGO	Document général d'orientations
DIR	Direction interrégionale des routes
DIRIF	Direction interrégionale des routes Ile-de-France
DU	Document unique
ECPA	Enquêtes « Comprendre Pour Agir »
EDSR	Escadron départemental de sécurité routière
FMU	Force motocycliste urbaine
IAL	Indice d'accidentalité locale
ISRI	Inspection de sécurité routière des itinéraires
ITT	Incapacité temporaire de travail
ODSR	Observatoire départemental de la sécurité routière
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière

PCR	Plan de contrôle routier
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PDE	Plan de déplacements entreprise
PGT	Plan général des transports
PL	Poids lourd
PLSR	Politique locale de sécurité routière
PMV	Panneaux à message variable
PPRR	Plan de prévention du risque routier
RD	Route départementale
RN	Route nationale
RNIL	Route nationale d'intérêt local
SCSR	Service de la circulation et de la sécurité routière (en DDE)
SR	Sécurité routière
THC	Tétrahydrocannabinol
VC	Voie communale
VL	Véhicule léger
ZAAC	Zone d'accumulation d'accidents