



CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

n° 009460-01

INSPECTION GÉNÉRALE DE LA
POLICE NATIONALE

n°13-1360-I

INSPECTION GÉNÉRALE DE
L'ADMINISTRATION

n° 14-074/14-016/01bis

INSPECTION GÉNÉRALE DE LA
GENDARMERIE NATIONALE

n°1951 IGGN/CAB

Évaluation de la politique de sécurité routière
Rapport de diagnostic
Tome 2

JUILLET 2014

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

n° 009460-01

INSPECTION GÉNÉRALE DE LA
POLICE NATIONALE

n° 13-1360-I

INSPECTION GÉNÉRALE DE
L'ADMINISTRATION

n° 14-074/14-016/01bis

INSPECTION GÉNÉRALE DE LA
GENDARMERIE NATIONALE

n°1951 IGGN/CAB

Évaluation de la politique de sécurité routière

Rapport de diagnostic

Tome 2

Établi par :

Responsable opérationnelle
Marianne BONDAZ

Inspectrice générale de l'administration

Équipe opérationnelle

Charles HELBRONNER
Ingénieur en chef des ponts,
des eaux et des forêts
CGEDD

Jean PANHALEUX
Ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts
CGEDD

Olivier PAQUETTE
Contrôleur général
Inspection générale de la police nationale

Général de brigade Gilles MIRAMON
Inspection générale de la gendarmerie nationale

Lucien SION
Commissaire divisionnaire
Inspection générale de la police nationale

Lieutenant-colonel Denis AUBERT
Inspection générale de la gendarmerie nationale

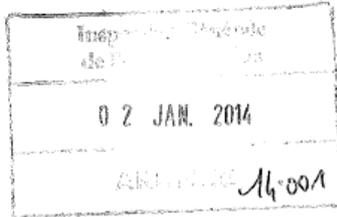
Philippe BODINO
Chargé de mission à l'Inspection Générale de l'administration

JUILLET 2014

SOMMAIRE DES ANNEXES

Annexe 1 : lettre de mission et cahier des charges	page 3
Annexe 2 : liste des personnes rencontrées	page 17
Annexe 3 : liste des principaux documents consultés	page 31
Annexe 4 : questionnaire aux préfets et synthèse des réponses	page 41
Annexe 5 : contribution du groupement des directeurs départementaux des territoires dans le cadre d'un questionnement élaboré avec l'équipe d'évaluation	page 53
Annexe 6 : suivi des rapports inter-inspections relatifs aux politiques locales de sécurité	page 61
Annexe 7 : estimation du poids financier des contributions publiques à la politique de sécurité routière	page 75
Annexe 8 : estimation du coût de l'insécurité routière	page 107
Annexe 9 : véhicules et sécurité routière	page 115
Annexe 10 : infrastructures et sécurité routière	page 121
Annexe 11 : statistiques de la sécurité routière	page 129
Annexe 12 : politique de sécurité routière et politique de santé publique	page 153
Annexe 13 : pilotage de l'action locale en matière de sécurité routière	page 191
Annexe 14 : éducation à la sécurité routière et prévention, tout au long de la vie	page 211
Annexe 15 : sondage BVA sur l'acceptabilité de la politique de sécurité routière	page 247
Annexe 16 : optimisation du traitement des infractions, de la constatation à la sanction	page 273
Annexe 17 : comparaison internationale et éthylotest anti-démarrage	page 295
Glossaire des sigles	page 315

**ANNEXE 1:
LETTRE DE MISSION ET CAHIER DES CHARGES**



Le Ministre

Paris, le

02 JAN. 2014

Le Ministre de l'intérieur

à

Monsieur le chef du service
De l'inspection générale de l'administration

OBJET : Évaluation de la politique publique de sécurité routière.

Le comité interministériel de la modernisation de l'action publique du 20 décembre 2012 a décidé de faire procéder à une évaluation partenariale de la politique publique de sécurité routière.

L'inspection générale de l'administration pilotera cette mission d'évaluation, avec l'appui de l'inspection générale de la police nationale et celui de l'inspection générale de la gendarmerie nationale. Vous désignerez à cette fin un responsable opérationnel parmi les membres de l'inspection générale de l'administration.

Le concours du Conseil général de l'environnement et du développement durable a fait l'objet d'une demande adressée au ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

La politique de sécurité routière est une grande cause nationale et constitue un enjeu majeur pour l'action publique. Elle vise à réduire la mortalité sur la route en incitant les conducteurs à mieux respecter le code de la route.

Cette politique connaît des résultats efficaces depuis son lancement au début des années 1970 grâce, notamment, à une amélioration significative des infrastructures routières et des véhicules, mais aussi, tout particulièrement depuis 2002, grâce à une nouvelle impulsion donnée à la répression des infractions routières avec la mise en place du contrôle automatisé des excès de vitesse. L'année 2012 a d'ailleurs marqué une nouvelle étape dans les progrès réalisés depuis ces dernières années avec 3653 tués sur les routes.

L'objectif ambitieux de 2000 morts, ou moins, sur nos routes en 2020 – objectif fixé en cohérence avec le Programme d'action de l'Union européenne qui vise à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes sur la période 2011-2020 – représente cependant un nouveau défi pour les prochaines années.

La politique publique de sécurité routière a la caractéristique de faire intervenir, sous l'autorité ou sous l'impulsion de l'État, un grand nombre d'acteurs, publics ou privés, qui contribuent, chacun dans sa sphère de responsabilité, à la mettre en œuvre.

Au niveau de l'État, cette politique éminemment interministérielle a connu ces dernières années des changements d'organisation significatifs qui conduisent à confier aujourd'hui au ministère de l'intérieur un rôle pilote.

Mais d'autres ministères jouent un rôle important : en premier lieu le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministère chargé des transports qui ont en charge la partie de la politique de la sécurité routière liée aux véhicules et aux infrastructures : le ministère de la justice, dans le cadre notamment, mais non exclusivement- de la répression des infractions ; le ministère de l'éducation nationale, qui joue en rôle important en matière de prévention, ainsi que ceux de la santé et du travail.

Au plan local, les préfetures, les services départementaux de l'État mais aussi les collectivités locales jouent un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

Enfin, il convient de prendre en compte l'intervention, à des titres divers mais notamment en matière de prévention, d'acteurs publics ou privés comme les associations (*la Prévention routière, la Ligue contre la violence routière, 40 millions d'automobilistes*, parmi bien d'autres), les entreprises publiques ou privées et, en particulier, les entreprises de transports, les sociétés d'autoroutes, les sociétés d'assurance et les mutuelles, les auto-écoles, etc.

Afin d'identifier et de proposer des axes d'action de nature à favoriser l'atteinte de l'objectif de moins de 2000 morts sur nos routes en 2020, la mission devra procéder à une évaluation de la politique de sécurité routière.

Celle-ci portera sur le triptyque :

- sécurité des véhicules
- qualité des infrastructures :
- comportement des conducteurs. Il conviendra, s'agissant des conducteurs, d'examiner :
 - les facteurs de risques que représentent la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants, le non-respect des limitations de vitesse et l'usage du téléphone au volant ;

- la question du partage de la route avec les différentes catégories d'usagers et le comportement sur la route des catégories d'usagers les plus concernées par les accidents, notamment les jeunes et les conducteurs de deux-roues motorisés.

L'éclairage des exemples européens en la matière sera recherché.

L'effort important à consentir dans les prochaines années pour l'atteinte de l'objectif de moins de 2000 morts en 2020 nécessitera que soient envisagés les moyens de maintenir chez nos concitoyens l'« acceptabilité sociale » des exigences de la politique de sécurité routière à un niveau satisfaisant.

De ce point de vue, seront plus particulièrement examinées :

- la politique de communication en matière de sécurité routière, au niveau national et au niveau local ;
- la définition et la mise en œuvre de la politique de répression des infractions routières mis en œuvre au plan territorial par les services de police et de gendarmerie, à travers les unités territoriales comme les unités spécialisées ;
- la politique de prévention à travers, notamment, l'école et les entreprises.

Une attention particulière devra être notamment portée aux modalités du ciblage des politiques de communication et de prévention – notamment au regard des constats faits en termes de « sur accidentalité » (jeunes, publics en difficultés...).

Les conditions de mise en œuvre de la réorganisation du traitement du contentieux routier, à la suite des travaux de la commission NADAL, méritent de faire l'objet d'une étude spécifique rendant nécessaire la conduite d'une mission spécifique dont les conclusions devront être prises en compte dans le cadre des propositions visant à faire évoluer cette politique. L'opportunité de cette évolution est réelle pour l'ensemble de la chaîne pénale ; elle doit en effet s'accompagner d'un message politique qui mette en avant les avantages attendues en termes d'automatisme et d'accélération des sanctions vis-à-vis des automobilistes contrevenants.

Dans le cadre de la contrainte budgétaire forte que connaît notre pays, la mission d'évaluation devra enfin, étudier les modalités d'une organisation encore plus efficace et cohérente de la politique de sécurité routière. Elle s'attachera, plus particulièrement, à définir les modalités de la nécessaire coordination entre des acteurs, centraux et locaux, étatiques et décentralisés, publics et privés, extrêmement divers.

Il est nécessaire que ces derniers soient associés à l'évaluation de la politique de sécurité routière.

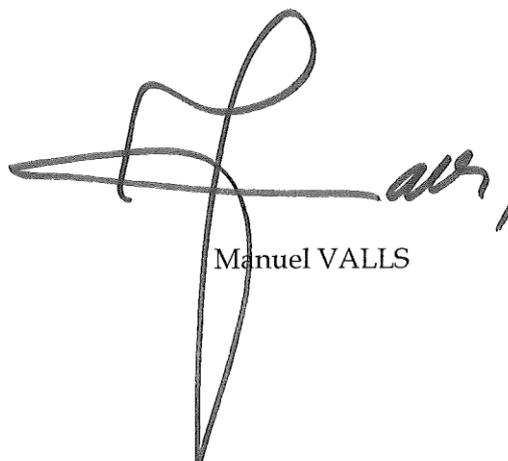
En revanche, le permis de conduire, qui vient de faire l'objet d'une réforme conséquente et qui constituerait à lui seul un sujet d'audit à part entière, n'entrera pas dans le champ des travaux qui vous sont confiés.

*

Pour l'exercice de la mission d'évaluation, le responsable opérationnel s'appuiera sur une équipe qu'il constituera - en lien avec le Délégué interministériel à la sécurité et à la circulation routières, coordonnateur de l'évaluation - composée notamment de membres des inspections générales de l'administration, de la police nationale et de la gendarmerie nationale.

Un comité de pilotage regroupant les principaux acteurs de la politique de sécurité routière sera constitué.

La mission d'évaluation débutera ses travaux le 2 janvier 2014. Ceux-ci devront aboutir dans un délai de six mois.



Manuel VALLS

Ministère de l'intérieur
Modernisation de l'action publique (MAP)

Evaluation de la politique publique de sécurité routière
Cahier des charges

Le cahier des charges de l'évaluation de la politique publique de sécurité routière (PPSR) est composé de la présente fiche et de ses deux annexes :

- lettre de mission ;
- fiche de cadrage qui permet de préciser cette politique publique.

1. Définition de l'objet à évaluer.

La politique de sécurité routière a pour but de lutter contre l'insécurité routière en développant une nouvelle culture de l'usage de la route et du véhicule. Elle répond à l'objectif premier de réduire le nombre d'accidents, de personnes tuées et blessées sur les routes de France.

A cet égard, l'objectif de 2000 morts ou moins sur nos routes à l'horizon 2020 (objectif fixé par le ministre en cohérence avec le Programme d'action de l'Union européenne qui vise à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes sur la période 2011-2020), représente un nouveau défi à relever dans un cadre budgétaire tendu et dans des conditions d'acceptabilité sociale qui doivent être préservées.

1.1. Objectifs stratégiques de la politique publique de sécurité routière.

Les objectifs stratégiques de la PPSR peuvent être définis comme suit :

- réduire l'accidentalité routière ;
- améliorer la formation des conducteurs (notamment : éducation routière tout au long de la vie) ;
- lutter contre le non-respect du code de la route.

L'atteinte de ces objectifs se décline autour des orientations suivantes :

- combattre les comportements à risque au volant (consommation d'alcool ou de produits stupéfiants, excès de vitesse, usage du téléphone au volant...) ;
- sensibiliser les usagers pour améliorer la sécurité routière, notamment grâce à la communication ;
- renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables : piétons, jeunes, usagers de deux-roues motorisés, seniors...
- mieux former les futurs conducteurs : sensibilisation des jeunes à l'école, (la réforme du permis de conduire ayant quant à elle été menée de 2009 à 2013) ;
- prévenir le risque routier professionnel ;
- renforcer la sécurité des infrastructures routières et des véhicules.

1.2. Acteurs de la politique publique de sécurité routière.

La politique de sécurité routière a la caractéristique de faire intervenir, sous l'autorité ou sous l'impulsion de l'Etat, un grand nombre d'acteurs, publics ou privés.

1.2.1. Parties prenantes :

- Etat :
 - niveau central : ministère de l'intérieur (DSCR, DGGN, DGPN, DMAT), ministère du développement durable (DGITM, DGEC), ministères chargés de l'éducation nationale, des sports et de la jeunesse, de la santé, de la justice, du travail, des outre-mer ;
 - niveau déconcentré : préfetures et services départementaux de l'Etat ;
 - moyens nationaux des forces de sécurité déployées sur le territoire ;
- collectivités territoriales (et leurs associations : en particulier ADF et AMF) ;
- entreprises publiques ou privées et, en particulier : entreprises de transport, sociétés d'autoroutes, sociétés d'assurances et mutuelles ;
- organisations syndicales ou professionnelles des domaines de la sécurité routière et des transports ;
- associations avec, notamment (mais pas seulement), la *Prévention routière*.

1.2.2. Bénéficiaires de la politique :

- jeunes : à sensibiliser dès l'école et qui représentent, dans la catégorie des 18-24 ans, les principales victimes des accidents de la route ;
- catégories d'usagers de la route les plus fragiles : utilisateurs de deux-roues motorisés ou non, piétons, seniors ;
- entreprises, par la réduction du nombre d'accidents liés à la route ;
- ensemble des citoyens et des contribuables, par la réduction du nombre de victimes de la route, tués et blessés, et de l'impact économique et social de l'insécurité routière.

1.2.3. Experts et observateurs :

- experts professionnels (dont magistrats) et chercheurs, notamment du comité des experts du CNSR et de l'IFFSTAR;
- presse, généraliste et spécialisée.

1.3. Périmètre retenu.

Le permis de conduire, qui a fait l'objet récemment d'une réforme (2009-2013) et qui constituerait à lui seul un sujet d'audit à part entière, ne fait pas partie en tant que tel du périmètre retenu pour l'évaluation (pour autant, la question plus large de l'éducation routière et celle du comportement des usagers font partie du champ de l'évaluation).

L'analyse devra tenir compte de plusieurs dimensions de la sécurité routière :

- le triptyque « sécurité des véhicules », « qualité des infrastructures », « comportement des conducteurs » ;
- le champ territorial à considérer : national (en tenant compte également du fait que notre pays est aussi, de par sa position géographique, un pays de transit), local (avec notamment une incidence sur les modalités de mise en œuvre, sur le terrain, de leurs missions de sécurité routière -prévention et contrôle routiers- par les forces de sécurité) ;
- la diversité et la multiplicité des acteurs de la sécurité routière à consulter ;
- son impact sur les différentes catégories de bénéficiaires ;
- la grande variété des données et évaluations disponibles (y compris avec l'éclairage que peuvent apporter d'autres exemples européens).

Il convient enfin d'analyser les conséquences à tirer en matière d'organisation du contentieux routier des travaux de la commission de modernisation de l'action publique présidée par Monsieur Jean-Louis Nadal (rapport du 28 novembre 2013 intitulé « Refonder le ministère public ») : cette analyse pourra le cas échéant faire l'objet d'une mission d'étude spécifique interministérielle.

1.4. Equilibres budgétaires.

- Dépenses de sécurité routière (actions visant à prévenir l'insécurité routière) :

Le budget annuel de la politique transversale de sécurité routière (18 programmes budgétaires recensés dans le *Document de politique transversale* dont le DSCR est chef de file), stable depuis plusieurs années, représente de l'ordre de 2,6 milliards d'euros.

Une partie importante de ces crédits - qu'il conviendra d'évaluer - est mise en œuvre de façon déconcentrée. L'une des difficultés principales dans l'estimation des dépenses et de parvenir à isoler la part des dépenses de personnel spécifiquement liées à la sécurité routière.

D'autres sources de financement interviennent, qui devront elles aussi faire l'objet d'une tentative d'évaluation : collectivités locales, assurances, sociétés d'autoroutes, associations...

Le chiffre de 2,6 milliards d'euros correspondant aux seules dépenses budgétaires de l'Etat doit donc être complété par le coût de l'action des autres acteurs de la sécurité routière.

- Coût de l'insécurité routière (dépenses induites par l'accidentalité) :

Calculé depuis plusieurs années par l'Observatoire interministériel de la sécurité routière dans son *Bilan de la sécurité routière en France* et estimé à quelque 22 milliards d'euros en 2012, ce coût est en diminution régulière (27,9 milliards d'euros en 2005).

Le diagnostic devra s'efforcer de porter une appréciation sur les éléments d'estimation du coût de l'insécurité routière, par comparaison si possible avec l'exemple d'autres pays européens.

1.5. Emplois.

Si le volume en ETP des emplois concourant à la politique publique de sécurité routière peut être évalué en ce qui concerne le programme 207 « sécurité et éducation routières », il est parfois plus difficile à estimer en ce qui concerne les autres programmes ou acteurs de la sécurité routière. Il conviendra d'apporter sinon une réponse, du moins un éclairage à cette question (proposition méthodologique, ordre de grandeur...).

2. Référentiel évaluatif.

Le référentiel évaluatif présente les questions auxquelles l'évaluation doit tenter de répondre. Ces questions sont obtenues par combinaison entre les grandes thématiques de la PPSR et les critères habituellement retenus en matière d'évaluation des politiques publiques.

- Notions de base :
 - besoins à satisfaire ou problèmes à résoudre ;
 - objectifs assignés à la politique publique ;
 - ressources mises en œuvre ;
 - actions menées au titre de la politique publique ;
 - résultats obtenus.
- Grandes thématiques de la PPSR :
 - dimensions comportement de l'utilisateur/véhicule/infrastructure ;
 - risques vitesse/alcool/stupéfiants/distracteurs de conduite ;
 - ciblage populations à risques, jeunes/deux-roues motorisés (action locale, communication, éducation routière...);
 - articulation prévention/répression ;
 - multiplicité des acteurs de la PPSR et coordination ;
 - « acceptabilité » de la PPSR.
- Critères d'évaluation :
 - connaissance : dispose-t-on des données et méthodes permettant de maîtriser la politique ?
 - pertinence : les objectifs sont-ils conformes aux besoins ?
 - cohérence : les actions menées s'inscrivent-elles dans les objectifs ?
 - efficacité : les résultats sont-ils conformes aux objectifs ?
 - efficience : les résultats obtenus le sont-ils avec le minimum de ressources ?
 - soutenabilité : est-on en mesure de mener à bien la politique dans la durée en maintenant un niveau d'efficacité et d'efficience satisfaisant ?

- Chacune des rubriques des *grandes thématiques* de la PPSR pourra faire l'objet d'un questionnement sur les *notions de base* à partir des *critères d'évaluation* en s'inspirant de l'*exemple* suivant :

Thématique PPSR : ciblage populations à risque

Connaissance	Dispose-t-on des analyses et études permettant d'identifier les enjeux spécifiques à ces populations ?
Pertinence	L'accent mis sur ces catégories de population se justifie-t-il en termes d'accidentalité constatée et de « gains » en vies humaines à escompter ?
Cohérence	L'organisation actuelle prend-elle en compte tous les aspects liés à ces catégories ou laisse-t-elle subsister des « angles morts » (par exemple dans la coordination avec d'autres politiques publiques) ?
Efficacité	Les améliorations constatées en termes d'accidentalité et de mortalité routières sont-elles significatives et continues ?
Efficience	Les moyens consacrés à la sensibilisation et à la protection de ces catégories par les différents acteurs de la sécurité routière sont-ils employés en coordination ou bien y a-t-il des redondances inutiles ?
Soutenabilité	L'efficacité des actions spécifiques envers ces usagers peut-elle être remise en cause par de nouvelles évolutions (techniques, comportementales...). L'effort consacré à ces populations ne s'effectue-t-il pas au détriment d'autres catégories d'usagers ?

3. Modalités d'élaboration du diagnostic et des scénarios.

3.1. Pilotage de l'évaluation.

3.1.1. Comité de pilotage (COFIL) :

Il est présidé par le ministre ou son représentant.

Son secrétariat est assuré par les services du coordonnateur.

Il comprend :

- onze représentants des administrations centrales : ministère de l'intérieur (SG, DSCR et UCLIR), ministère du développement durable (SG, DGITM et DGEC), un représentant de chacun des ministères suivants : justice (DACG), éducation nationale, santé, travail, outre-mer ;
- deux représentants des administrations déconcentrées : un préfet de département, un directeur départemental des territoires ;
- deux représentants des collectivités territoriales : un représentant de *l'Association des maires de France* (AMF) et un représentant de *l'Assemblée de départements de France* (ADF).

Le responsable opérationnel assiste et participe aux réunions du COFIL.

Le COPIL se réunit au moins à trois reprises : en mars, à la fin mai et début juillet 2014.

3.1.2. Coordonnateur.

Le Délégué à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), par ailleurs Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR), responsable du programme 207 « sécurité et éducation routières », chef de file du Document de politique transversale « sécurité routière », est coordonnateur de l'évaluation.

3.1.3. Equipe opérationnelle d'évaluation.

Le responsable opérationnel de l'évaluation est désigné par le chef de l'inspection générale de l'administration parmi ses membres.

Il dispose d'une équipe d'appui qui comprend des représentants de l'IGA, de l'IGPN, de l'IGGN ainsi que deux membres du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) désignés par son vice-président.

Le responsable opérationnel rencontre le coordonnateur ou son représentant au moins une fois par mois.

3.2. Approche méthodologique.

3.2.1. Prise en compte de la pluralité des acteurs et des points de vue.

Compte tenu de la durée limitée de l'évaluation au regard de l'ampleur et de la sensibilité de la politique publique considérée, la démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs devra être ciblée vers les acteurs prépondérants. Il est indispensable que les consultations et entretiens avec les différents acteurs de la sécurité routière ou leurs représentants soient les plus larges possibles. La consultation des institutions du conseil national de la sécurité routière devra être la plus large possible.

3.2.2. Prise en compte de l'enjeu budgétaire de l'évaluation.

Les éléments précités montrent la difficulté d'appréhender tant le coût « exhaustif » de l'insécurité routière que, surtout, celui des dépenses de sécurité routière. Il importe de se rapprocher le plus possible d'une évaluation permettant de donner un coût global prenant en compte davantage que les seules dépenses budgétaires de l'Etat, ou tout au moins susceptible de proposer une méthodologie permettant d'atteindre ce résultat.

Il est nécessaire également lors de la conduite de l'évaluation que les acteurs consultés ou associés soient parfaitement conscients que la PPSR ne pourra dans les prochaines années être poursuivie qu'à dépenses au mieux constantes. C'est donc vers une amélioration accrue de l'efficacité de la dépense qu'il faut tendre.

3.2.3. Prise en compte de l' « acceptabilité sociale » de la PPSR.

Dans la perspective de l'objectif de moins de 2000 morts sur nos routes à l'horizon 2020 (objectif fixé par le ministre en cohérence avec le Programme d'action de l'Union européenne qui vise à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes sur la période 2011-2020), la question des moyens à mettre en œuvre pour maintenir chez nos concitoyens l' « acceptabilité » de la PPSR devra être étudiée attentivement.

3.2.4. Dimension comparative internationale.

Le diagnostic et l'élaboration des scénarios et pistes d'évolution ne sauraient ignorer le fait que la PPSR française est partie prenante d'objectifs internationaux et, surtout, européens. Par conséquent, la comparaison internationale et notamment européenne devra être intégrée dans l'évaluation.

L'appui du SGMAP pourra être recherché lorsque la mission d'évaluation aura dépouillé la documentation existante.

3.3. Outils d'enquête et d'analyse.

L'évaluation s'appuiera sur la lettre de mission, la fiche de cadrage, le présent cahier des charges et, sur le plan méthodologique, sur le guide établi conjointement en décembre 2012 par l'IGA, l'IGF et l'IGAS (*Cadrage méthodologique de l'évaluation des politiques publiques partenariales*) ainsi que sur les orientations définies par le SGMAP.

3.3.1. Recueil de l'information.

Compte tenu du caractère partenarial de la PPSR, le responsable opérationnel et l'équipe d'appui s'attacheront à recueillir l'ensemble des analyses et expériences tant des différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre que des citoyens qui en bénéficient, selon le mode qui leur paraît le plus adapté. L'objectif est de disposer de l'information sous sa forme la plus aisément et rapidement accessible compte tenu des délais contraints.

Une première liste des rapports et études a été communiquée au responsable opérationnel. Ces rapports et études émanent notamment de la Cour des Comptes, de l'IGA, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), du réseau scientifique et technique du MEDDE, de la DSCR et de l'ONISR.

3.3.2. Modalités de recueil de l'information.

Le recueil d'informations pourra s'établir selon différentes techniques dont certaines pourront bénéficier de l'appui du SGMAP comme le focus groupe et le sondage.

L'équipe d'évaluation s'attachera à travailler partenariat avec l'ADF et l'AMF. Elle consultera également une grande part des institutions et associations représentées au CNSR, en liaison avec son président. L'organisation et les modalités de tenue des entretiens pourront bénéficier des conseils méthodologiques du SGMAP, si cela est jugé nécessaire par le responsable opérationnel.

3.3.3. Déplacements.

Selon un échantillonnage à définir, le responsable opérationnel et l'équipe d'appui devront également se rendre sur le terrain pour compléter leur connaissance ou pour confronter l'information recueillie auprès des différents acteurs interrogés.

Une proposition de départements représentatifs des problématiques de la sécurité routière et susceptibles de faire l'objet d'un déplacement a été soumise à l'équipe d'évaluation par le coordonnateur. L'équipe d'évaluation prendra en compte l'existence de pratiques innovantes pour déterminer les lieux et les acteurs rencontrés.

3.3.4. Expertises à développer.

Le responsable opérationnel devra veiller au développement des diverses expertises nécessaires à la conduite de l'évaluation de la PPSR. Il pourra notamment constituer à cet effet un réseau d'experts animé par l'équipe d'appui sur la base d'entretiens et de confrontations d'analyse avec ces experts.

3.4. Nature des travaux attendus.

3.4.1. Diagnostic.

Le diagnostic est formalisé par la production d'un rapport opérationnel, court et normé afin de faciliter la décision, qui présente les conclusions du responsable opérationnel incluant notamment les priorités hiérarchisées de la politique publique évaluée et les pistes majeures d'évolution possibles. Selon le choix du responsable opérationnel, il peut être complété soit d'annexes intégrant les contributions écrites, résultats de sondage commentés, soit d'un rapport d'analyse.

Ces documents sont présentés et signés par le responsable opérationnel, qui les remet au coordonnateur.

Le diagnostic comprend :

- une synthèse générale ;
- un rappel des objectifs, enjeux et périmètre de l'évaluation ;
- une présentation de la méthodologie déployée ;
- une présentation de la logique d'intervention de la politique publique de sécurité routière (objectifs stratégiques et opérationnels) ;
- une présentation des objectifs affichés par les différents acteurs et des priorités que ceux-ci assignent à cette politique ;
- une analyse prospective des besoins des usagers ;
- une appréciation de l'efficacité de l'intervention publique au regard de ses différents objectifs, du partage des compétences entre acteurs et de la qualité de leur partenariat ;
- une appréciation de son efficience ;
- une conclusion générale présentant les nœuds cruciaux de l'action publique en matière de sécurité routière ;
- des pistes stratégiques d'évolution / de réforme couvrant toutes les thématiques du cahier des charges, exprimées sous forme de scénario ;

- le cas échéant, des annexes comprenant notamment la lettre de mission, la liste de personnes rencontrées, la liste des documents analysés (rapport, études, etc.) et les données quantitatives / statistiques recueillies et exploitées dans le cadre de l'évaluation.

3.4.2. Scénarios et/ pistes d'évolution.

En fonction des orientations retenues par le ministre, différents scénarios seront à approfondir.

Ils seront présentés dans le cadre d'un rapport de synthèse mentionnant les objectifs poursuivis, les mesures proposées en terme d'organisation, d'optimisation des moyens et de clarification de la gouvernance, leur impact financier, leur faisabilité. Ce rapport sera transmis au coordonnateur par le responsable opérationnel.

D'autres études peuvent être décidées en complément.

3.4.3. Calendrier

- 2 janvier 2014 : lettre de mission
- 21 janvier 2014 : désignation des membres du CGEDD faisant partie de l'équipe d'appui
- 7 février 2014 : désignation du responsable opérationnel par l'IGA
- 13 février 2014 : présentation de la fiche de cadrage et réunion de lancement de l'évaluation au SGMAP
- 3 et 20 mars 2014 : réunion (au minimum mensuelle) coordonnateur/responsable opérationnel
- 24 mars 2014 : réunion du COPIL et présentation du projet de cahier des charges
- fin mai 2014 : COPIL de présentation des éléments de diagnostic et des premières orientations du rapport
- fin juin 2014 : remise au ministre du rapport de diagnostic comportant les pistes de scénarios envisageables
- juillet 2014 : COPIL de présentation du rapport.

ANNEXE 2: LISTE DES PERSONNES RENCONTREES
--

ADMINISTRATION CENTRALE

PREMIER MINISTRE

MISSION INTERMINISTERIELLE DE LUTTE CONTRE LES DROGUES ET LES CONDUITES ADDICTIVES

- Mme Danièle JOURDAIN-MENNINGER, présidente
- Dr Gilles LECOQ délégué,
- M. Patrick PEGEOT, chargé de mission gendarmerie nationale
- Mme Katia DUBREUIL, chargé de mission Justice,
- Mme Patricia COURSAULT, chargé de mission prévention, travail, politique de la ville, insertion

MINISTERE DE L'INTERIEUR

DELEGATION A LA SECURITE ET A LA CIRCULATION ROUTIERES

- M. Henri PREVOST, adjoint au délégué, chef de service
- M. Serge PINSON, sous-directeur des actions transversales et des ressources
- M. Ludovic GUILLAUME, sous-directeur de l'action interministérielle
- M. Pierre GINEFRI, sous-directeur de l'éducation routière et du permis de conduire
- M. Frédéric TEZE, adjoint au sous-directeur de l'éducation routière
- M. Joël VALMAIN, conseiller technique «Europe-international»
- M. Robert PICCOLI, conseiller technique « travail »
- Mme DERRIEN-LALLEMENT, chef du département de la communication et de l'information
- Mme Sophie FEIGUEUX, conseiller technique « santé »
- M. André DUCO, conseiller technique « éducation nationale »
- M. Aurélien WATTEZ, chef du département du contrôle automatisé
- Mme Marie-Pierre GOUBY-VIVIER, adjointe du chef du département du contrôle automatisé
- Mme Manuelle SALATHE, secrétaire générale de l'observatoire national interministériel de sécurité routière
- M. Christian MACHU, adjoint « analyse et animation » observatoire national interministériel de sécurité routière

UNITE DE CORDINATION DE LUTTE CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE

- Colonel Didier REMOND, chef de l'unité
- M. Gilbert LAFFARGUE, commandant de police
- M. François-Xavier LAUCH, chef du pôle budgétaire au cabinet du DGPN

DIRECTION GENERALE DE LA GENDARMERIE NATIONALE

- Général Eric DARRAS, sous-directeur de la sécurité publique et de la sécurité routière
- Colonel Thierry CAER, adjoint au sous-directeur, ancien chef de bureau sécurité et ancien chef de l'UCLIR
- Colonel Guillaume GRIMAUX, adjoint au chef de bureau de la sécurité routière, des formations et moyens spécialisés
- Chef d'escadron Thierry DEBUIRE, officier rédacteur à la section des flux routiers et ferroviaires
- Général CAZENAVE – LACROUTZ, sous-directeur administratif et financier
- Colonel AUSSENAC, chef du bureau de la synthèse financière
- Lt. Col Di PALO, chef de la section expertise budgétaire

DIRECTION GENERALE DE LA POLICE NATIONALE

- M. Claude BALAND, directeur général
- M. François-Xavier LAUCH, chef du pôle budgétaire au cabinet du DGPN

Compagnies républicaines de sécurité

- M. Philippe KLAYMAN, directeur central
- M. Patrick DARGIROLLE, directeur central adjoint
- Mme Anne-Marie SPITZ, adjointe au sous-directeur des opérations

Direction centrale de la sécurité publique

- M. Gilles MOUSSIEGT, adjoint au sous-directeur des missions de sécurité
- M. Pascal TELLERMAN, section sécurité routière
- Mme Stéphanie REBOUCHE, section OMP

DIRECTION DE LA MODERNISATION ET DE L'ACTION TERRITORIALE

- Mme Sophie Thibault, directrice,
- M. Benoit KAPLAN, chef du bureau de la performance et des moyens de l'administration Territoriale

DIRECTION DES LIBERTES PUBLIQUES ET DES AFFAIRES JURIDIQUES (DLPAJ)

- M. Maxime FEGHOULI, magistrat chef du bureau de la liberté individuelle
- M. Philippe BERTRAND, bureau des polices administratives
- M. Arnaud LE BAS, chef du bureau du contentieux de la sécurité routière

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

- M. Dominique LEBRUN, coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo (CGEDD)

COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE

- Mme Nathalie CARON, sous-directrice des statistiques du transport au service de l'observation et des statistiques
- Mme Lise DERVIEUX, responsable du bureau des statistiques de la route et du véhicule

DIRECTION GENERALE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

Direction des infrastructures de transport

- M. Christophe SAINTILLAN, directeur des infrastructures de transport
- M. Michel LABROUSSE, chef de la mission d'appui du réseau routier national

Direction des services de transport, sous-direction de la gestion du réseau routier non concédé et du trafic

- M. Nicolas PATIN, adjoint à la sous-directrice

DIRECTION GENERALE DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT

- M. Daniel KOPACZEWSKI, sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules
- M. Pierre BAZZUCCHI, chargé de mission homologation et sécurité des véhicules

CENTRE D'ETUDE ET D'EXPERTISE SUR LES RISQUES, L'ENVIRONNEMENT, LA MOBILITE ET L'AMENAGEMENT (CEREMA)

- M. Benoit WALCKENAER, direction technique territoires et ville, directeur adjoint
- M. Benoit HIRON, direction technique territoires et ville, sécurité des usagers et déplacements
- M. Stéphane CANALIS, directeur délégué infrastructures et mobilité
- M. Grégoire GEAI, direction technique infrastructures, transports et matériaux
- M. Yves ROUGIER, direction technique infrastructures, transports et matériaux

MINISTERE DE LA JUSTICE

DIRECTION DES AFFAIRES CRIMINELLES ET DES GRACES

- M. Eric MATHAIS, adjoint à la directrice
- Mme Anne GIVAUDAND, adjointe au chef du bureau de la politique d'action publique générale
- Mme Florence MARGUERITE, pôle d'évaluation des politiques publiques

DIRECTION DES SERVICES JUDICIAIRES

- Mme Véronique JUILLARD, chef du bureau OFJ3 (budget, comptabilité, moyens)
- M. Clément PORTE, bureau OFJ3

DIRECTION DE LA PROTECTION JUDICIAIRE DE LA JEUNESSE

- Mme Catherine SULTAN, directrice
- Mme Delphine BERGERE DUCOTEY, directrice service méthodes, action éducative

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION PENITENTIAIRE

- M. Julien MOREL D'ARLEUX, sous-directeur des personnes placées sous main de justice
- M. Pascal LE ROY, chef du bureau des orientations, du suivi et de l'évaluation de l'activité des SPIP
- Mme Emilie LASSERRE-MENDES, bureau des orientations, du suivi et de l'évaluation de l'activité des SPIP

MINISTERE DE LA SANTE

DIRECTION GENERALE DE LA SANTE

- M. Pierre-Yves BELLO, sous direction de la promotion de la santé, prévention des maladies chroniques, bureau des pratiques addictives
- M. Pascal MELIHAN-CHEININ, chargé des fonctions de sous-directeur de la santé des populations et de la prévention des maladies chroniques

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SCOLAIRE

- M. Guy WAIS, chef de service, chef du service du budget, de la performance et des établissements: (adjoint DEGESCO)
- Mme Nadine NEULAT, chef bureau santé, sécurité, action sociale.

DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE L'INSERTION PROFESSIONNELLE

- M. Richard AUDEBRAND, chef du département orientation et vie de campus
- M. Stéphane CARTON, en charge de la "santé des étudiants"

MINISTERE DU TRAVAIL

DIRECTION GENERALE DU TRAVAIL

- M. Pascal ETIENNE, chef du bureau des équipements et des lieux de travail
- Mme Jessy PRETTO, service d'animation territoriale chargée de mission
- M. Eric THIBAUT, chargé de mission animation territoriale
- Mme Catherine MOSSMANN, service d'animation territoriale
- Mme Nadine NEULA, chef bureau santé, sécurité, action sociale

MINISTERE DE LA DECENTRALISATION ET DE LA REFORME DE L'ETAT

DIRECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

- Sophie GUILBOT CHRISTAKI, adjointe au chef de bureau des politiques sociales, santé et sécurité du travail
- Sarah SOUBEYRAND, chargée de mission
- Adrien FRIEZ, chef du département études et statistiques

AGENCES NATIONALES

AGENCE NATIONALE DE TRAITEMENT AUTOMATISE DES INFRACTIONS

- M. Etienne GUEPRATTE, directeur
- M. Pascal FATON, directeur adjoint
- M. Mickael TREHEN, administrateur du centre national de traitement
- M. Gérard LEMARCHAND, directeur du site de production DOCAPOST
- M. Gabriel BREIT, directeur des opérations ATOS

SERVICES DE CONSTATATION ET DE JUSTICE LIES A L'ANTAI

- M. Laurent REMOUE, commandant du centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR)
- Chef d'escadron Frédéric BRACHET, adjoint du CACIR
- M. Thierry POCQUET DU HAUT JUSSE, procureur de la République
- M. Alain DESPRAT, officier du Ministère public (OMP)
- Mme Martine GADRET, adjoint OMP

AGENCE NATIONALE DE TRAITEMENT DES TITRES SECURISES

- M. Renaud LEFEVRE, système d'immatriculation des véhicules

COLLECTIVITES TERRITORIALES

DEPARTEMENTS

ASSOCIATION DES DEPARTEMENTS DE FRANCE

- M. KRATTINGER, sénateur, président du conseil général de Haute-Saône
- Mme Anne-Marie FREDERIC, conseillère aménagement du territoire et mobilités
- M. Philippe HERSCU, chef de service territoires

ASSOCIATION DES DIRECTEURS DES SERVICES TECHNIQUES DEPARTEMENTAUX

- M. Christian GONSON, Président de l'ADSTD, directeur général adjoint, chargé des équipements et de l'environnement, département de l'Essonne
- M. Eric VANTAL, directeur des routes du département de l'Aisne
- M. Michel SPAGNULO, directeur des routes du département des Bouches du Rhône

ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE

- M. Jean-Christophe LE NEINDRE, chargé de mission
- Mme Florence MASSON, conseillère technique

ORGANISMES SOCIAUX

- Nadim FARES responsable du fond national de prévention de la caisse nationale de retraite des collectivités territoriales
- Thierry FASSENOT, ingénieur conseil, direction du risque professionnel de la caisse nationale d'assurance maladie

CONSEIL NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE

- M. Armand JUNG, Président
- Mme Aurélie LEDRICH, collaboratrice
- M. Eric ELKOUBY, collaborateur

Animateurs de commissions du CNSR

- Mme Florence GILBERT, présidente de la commission « jeunes et éducation routière »
- Docteur Philippe LAUWICK, président de l'automobile club médiéval de France (ACMF), président de la commission « alcool-stupéfiants-vitesse »
- M. Pascal FOURNIER, vice-président du conseil général de l'Essonne, président de la commission « outils technologiques et infrastructure routière »
- M. Patrick JACQUOT, délégué GEMA Prévention, président de la commission « deux roues, deux roues motorisés »

Membres du CNSR

- M. Daniel QUERO, président de l'association 40 millions d'automobilistes
- Mme Geneviève LAFERRERE, présidente de la FUB, fédération française des usagers de la bicyclette
- Mme Chantal PERRICHON, présidente de la ligue contre la violence routière
- M. Eric THIOLIER, président de la Fédération française des motards en colère
- M. Marc BERTRAND, chargé de mission SR Fédération française des motards en colère
- M. Philippe THIEBAUT, directeur technique national pour la Fédération française de motocyclisme
- MM. François PIERSON, représentant de la prévention au CNSR, président de l'association prévention routière et Jean-Yves SALAÛN, délégué général de la prévention routière
- M. Serge MORELLI, association club 14
- Mme Marie-Christine CAZALS, union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens et cérébro-lésés
- Docteur Patrick DAIME, médecin généraliste et praticien hospitalier au CHU de Rouen, secrétaire général de l'association nationale de prévention en alcoologie et addictologie
- M. Julien THIBAUT, vice-président de l'AVEC, Association « Victimes Et Citoyens » contre l'insécurité routière
- Professeur Claude GOT

PERSONNALITES QUALIFIEES

- M. Michel TERNIER, ancien président de l'instance d'évaluation de la sécurité routière (2001-2003)
- M. Jean-Luc NEVACHE, préfet du Val-d'Oise, ancien DSCR
- M. Frédéric PECHENARD, inspecteur général de l'administration, ancien DSCR

ACTEURS PRIVÉS (dont membres du CNSR)

ASSURANCES ET MUTUELLES

Fédération française des sociétés d'assurance

- M. Stéphane PENET, directeur des assurances de biens et de responsabilité
- M. Alexis MERKLING, responsable du département automobile, particuliers et ACPS, à la direction des assurances de biens et de responsabilité, membre du CNSR
- M. Jean-Marc PIERONNE, directeur adjoint à la direction des statistiques et des systèmes d'information.

Groupement des entreprises mutuelles d'assurance

- Mme Catherine TRACA secrétaire général adjoint
- Mme Arnaud CHNEIWEIS, adjoint au secrétaire général
- Mme Nathalie IRISSON, responsable communication et relations extérieures

CONSTRUCTEURS DE VEHICULES

Comité des constructeurs français d'automobiles

- M. Patrick BLAIN président du comité des constructeurs français d'automobiles et président de l'OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers), membre du CNSR
- Mme Stéphanie de SAINT-GERMAIN, directrice sécurité routière et responsabilité sociétale de l'entreprise

Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle

- M. Thierry Archambault, chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle
- M. Nicolas Firon, responsable homologation Volvo Trucks

**INSTITUT FRANÇAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS, DE
L'AMÉNAGEMENT ET DES RESEAUX (IFSTTAR)**

(séminaire des 7 et 8 avril 2014)

		Département / Laboratoire	Fonction
Emmanuelle	AMOROS	TS2/Umrestte	Chercheur
Pierre-Jean	ARNOUX	TS2/LBA	Directeur Adjoint
Catherine	BERTHELON	TS2/LMA	Directrice Adjointe
Thierry	BRENAC	TS2/LMA	Chercheur
Corinne	BRUSQUE	DS/TS2/Lescot	Chargée de Mission DS/Chercheur
Marie-Pierre	BRUYAS	TS2/Lescot	Chercheur
Laurent	CARNIS	Ame/Dest	Chercheur
Viola	CAVALLO	COSYS/Lepsis	Chercheur
Véronique	CEREZO	Ame/ease	Directrice adjointe
Nicolas	CLABAUX	TS2/LMA	Chercheur
Aurélie	DOMMES	Cosys/Lepsis	Chercheur
Eric	DUMONT	Cosys/Lepsis	Directeur Adjoint
Stéphane	ESPIE	Cosys	Chercheur
Catherine	GABAUDE	TS2/Lescot	Animateur axe/Chercheur
Blandine	GADEGBEKU	TS2/Umrestte	Ingénieur de Recherche
Marie-Line	GALLENNE	DPM	Directrice PAPP
Marie-Axelle	GRANIE	TS2/LMA	Chercheur
Michèle	GUILBOT	TS2/LMA	Chercheur
Martine	HOURS	TS2/Umrestte	Directrice Adjointe
Sylviane	LAFONT	TS2/Umrestte	Chercheur
Bernard	LAUMON	TS2	Directeur
Daniel	LECHNER	TS2/LMA	Chercheur
Jean-Louis	MARTIN	TS2/Umrestte	Directeur Adjoint
Dominique	MIGNOT	DS	Directeur Scientifique Adjoint
Jean-Paul	MIZZI	DG	Directeur Général Adjoint
Claire	NAUDE	TS2/LMA	Ingénieur de Recherche
Daniel	NDIAYE	COSYS/Lepsis	Chercheur
Laurence	PAIRE-FICOUT	TS2/Lescot	Chercheur
Christophe	PERRIN	TS2/LMA	Chercheur
Isabelle	RAGOT-COURT	TS2/LMA	Chercheur
Hélène	REIGNER	TS2/LMA	Chercheur
Thomas	ROBERT	TS2/LBMC	Chercheur

Joceline	ROGE	TS2/Lescot	Chercheur
Thierry	SERRE	TS2/LMA	Chercheur
Hélène	TATTEGRAIN	TS2/Lescot	Directrice
Daniel	TINET	DG	Directeur Délégué site de Bron
Pierre	VAN ELSLANDE	TS2/LMA	Chercheur
Philippe	VEZIN	TS2/LBMC	Directeur
Fabrice	VIENNE	COSYS/Lepsis	Chercheur
Jöel	YERPEZ	TS2/LMA	Directeur

SERVICES TERRITORIAUX

PREFECTURE DE POLICE

Coordination sécurité routière

- Mme Laure COMDOMINES, commissaire – chef de projet sécurité routière
- Mme Véronique RAMADE, coordinatrice de la sécurité routière
- Antoine MORENO FLORES, coordonateur de la sécurité routière

Officier du ministère public

- Mme Stéphanie ROUSSELET, OMP de Paris
- Mme Pascale BACHMANN, chef du service du contentieux
- M. Dominique HENRY, chef du service de reprise des poursuites

HERAULT

PREFECTURE

- M. LOISEAU, directeur de cabinet
- Mme MALLET, coordinatrice sécurité routière

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES

- Mme JOURGET, Directrice
- M. LERMINE, adjoint chef service éducation et SR
- Mme ALEXANDRE, observatoire départemental de la sécurité routière
- M. GILLY, responsable permis de conduire
- M. LERMINE, adjoint chef service Education et sécurité routière
- Mme PARRA, animatrice réseau IDSR

FORCES DE L'ORDRE

- Général LEVEQUE, commandant région de gendarmerie
- Colonel Alain MANY, commandant en second de la région de gendarmerie nationale
- Lieutenant colonel Stéphane THEVENON, chef du bureau du renseignement de la sécurité publique et de la sécurité routière
- Colonel STEIGER, commandant du groupement de gendarmerie
- Chef d'escadron Pascal PETIT, EDSR
- Capitaine CHARPENTIER, EDSR
- M. POREZ, contrôleur général DDSP
- Lieutenant CROUZET, chef de l'unité ordre public à la DDSP
- Commandant DEPOUZIER, chef BSRMS (DZ CRS sud Marseille)
- Major BLANC, Chef DUMZ
- Polices Municipales Montpellier, Béziers, Sète, Lunel, Agde

SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

- Colonel Christophe RISDORFER, directeur
- Lieutenant-colonel Philippe ANDURAND, pôle prospective
- Commandant Marie LIGNY, pôle sante sécurité travail

EDUCATION NATIONALE

- M. CAMBE, directeur académique adjoint des services de l'éducation nationale
- Mme BARRAS, coordinatrice académique sécurité routière
- M. RAVEL, correspondant sécurité routière 1^{er} degré
- M. BOUCAUD, correspondant académique 2^{ème} degré
- MM. VILLARO et BAVIERE, principaux de collèges
- M. CABLAT, directeur d'école
- M. VIGOUROUX, réseau CANOPE
- M. MUTEL, directeur délégation départementale association prévention routière

ACTEURS DE LA PREVENTION

- M. RAIMBAUD, MACIF Prévention et IDSR
- M. MARTY, Fondation de la route
- Mme LANG CHEYMOL et Bernadette SIMEAN, ligue contre la violence routière
- Mme BOURGOIN, collectif Justice pour les victimes de la route
- MM SENECHAL et PAUL, fédération française des motards en colère 34
- M.HANCHIRI, avenir santé
- M. NATARRIANI, Compagnie minibus
- M. BOILAIT, CODES 34
- MM TICHET, TALIERCIO, BAILLY, IDSR

GESTIONAIRES DE VOIRIE

- MM. DUHAYON et SZYRKOFF, conseil général (chef et adjoint service Exploitation et SR)
- Mr MORA, autoroutes du sud de la France (A9)
- M. BONNEFOY, direction interdépartementale des routes (RN113)
- M. LAVAUD, Mme BIENVENU, et LAPEYRE, ville de Montpellier (Direction du Génie Urbain)

AUTRES

- M. MAMPOUYA, ingénieur de la direction régionale des entreprises, de la concurrence e, de la consommation, du travail et de l'emploi Languedoc Roussillon
- M. ANDRIEU, chef division régulation contrôle des transports terrestres à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Languedoc-Roussillon

MEURTHE-ET-MOSELLE

PREFECTURE

- M. Raphael BARTOLT, préfet
- M Michel PROSIC, directeur de cabinet
- Mme Caroline TEJEDO, chef de cabinet
- Mme Roxane THOMAS, chef du service interministériel de la communication

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES

- M. Christophe FOTRE, directeur départemental des territoires
- Mme Esther DEMEY, responsable du pôle sécurité routière - ingénierie de crise
- M. Sébastien FAGOT, coordinateur sécurité routière

FORCES DE L'ORDRE

Direction départementale de la sécurité publique

- Gérard KOINTZ, directeur départemental adjoint de la sécurité publique
- M. Fabrice SCHUR, major de police DDSP 54,
- Chef Sandra GALLOIS, BPDJ

Groupement de gendarmerie nationale

- Colonel Christophe DUBUIS, commandant le groupement de gendarmerie
- Capitaine Dominique LE GUILLOU, commandant l'EDSR 54

CRS autoroutière Lorraine Alsace (ALA)

- Capitaine Charles BARION, commandant le détachement de la CRS ALA
- M. Aubert FISCHER, CRS ALA
- M. Thierry WEYER, major CRS ALA

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE NANCY

- M. Thomas PISON, procureur de la République près du TGI de Nancy
- M. JUND, substitut du procureur

EDUCATION NATIONALE ET UNIVERSITE

- M. Laurent MAISAK, principal du collège Grandville, représentant le DASEN
- Mme Brigitte COURBET-MANET, directrice du CRDP de Lorraine
- M. Didier HUSSON, direction hygiène et sécurité - Université de Lorraine

GESTIONNAIRES DE VOIRIE

- M. Claude DANNER, directeur des routes du conseil général
- M. Thierry DURAND, directeur mobilité et territoires, du conseil général

- M. Didier GUILMART, adjoint exploitation et déplacement au conseil général
- M. Simon HOULLIER, adjoint au chef du service politique routière à la Dir-Est
- M. Fabrice JAUBERT, chef du centre de Jarny de la SANEF
- M. Rodolphe SIRE pour APRR, chef du Service Sécurité-Trafic, direction régionale Rhin à Besançon.
- M. Marc HOFFMANN, adjoint au directeur déplacement / circulation / régulation / parking au Grand Nancy

AUTRES ACTEURS DE LA PREVENTION

- M. Philippe THOMARDEL, directeur de l'Automobile Club Lorrain
- M. Mahmoud SODKI, association des polytraumatisés crâniens
- Mme Aline OSBERY, directrice adjointe de l'instance régionale d'éducation et de promotion de la santé
- Mme Marie-Line RUBINI, directrice de l'office nancéien des personnes âgées
- M. Jean-Pierre BALBERBE, correspondant départemental de l'association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP)
- M. Daniel FREIDINGER, directeur Prévention Routière 54 et 55
- M. Michel FRIOT, président de MAIF Prévention
- M. Charles COLLOT, représentant les inspecteurs départementaux de sécurité routière
- M. Nicolas SAINT-REMY, délégué départemental de l'Union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP 54)

SANTE

Acteurs locaux de santé

- Dr MARTINI Hervé, PH addictologue au CHU de Nancy, représentant le Pr PAILLE
- Dr UNVOIS Rémi, MG, président de l'URPS médecins de Lorraine
- Dr TRUFFY Pierre, MG addictologue, membre de l'URPS
- Mme DEMANGEON Martine, directrice du CSAPA de l'AVSEA, représentante régionale de la Fédération Addictions
- Mme BUFFARD Marie-Pierre, chef de service au CSAPA de l'AVSEA

Agence régionale de santé Lorraine

- Mme Nathalie SIMONIN, adjointe au chef de département prévention promotion de la santé de l'ARS
- Dr Laurence ECKMANN, direction accès à la santé et soins de proximité

MOSELLE

PREFECTURE

- M. Patrick LANGINIER, coordinateur départemental de la sécurité routière, directeur adjoint du SIRACEDPC

FORCES DE L'ORDRE

Région de gendarmerie Lorraine

- Général VERCHAMBRE, commandant de la région de gendarmerie
- Colonel BATTISTI, région de gendarmerie

Direction départementale de la sécurité publique

- M. Claude METZGER, circonscription de sécurité publique de METZ, BADR
- M. Claude GOEPP, FMU DDSP 57

Groupement de gendarmerie nationale

- M. Hervé BEGUINOT, adjoint au commandant le groupement de gendarmerie
- M. Jean-Jack TISSIER, adjoint commandant l'EDSR 57

CRS autoroutière Lorraine Alsace (ALA)

- Commandant Gabriel SCHMITT, commandant la CRS ALA
- M. David SINIG, PC 57, CRS ALA

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE METZ et SERVICE PENITENTIAIRE

- Mme Cécile THALAMY, juge d'application des peines
- M Serge BILLET, vice-procureur de la République
- Mme Sophie PUGET, service pénitentiaire d'insertion et de probation de Metz

ANNEXE 3 : LISTE DES PRINCIPAUX DOCUMENTS CONSULTÉS

PARTIE 1. PRINCIPALES PUBLICATIONS	32
1.1 PUBLICATIONS TRANSVERSALES.....	32
1.1.1 <i>Comparaisons internationales</i>	32
1.1.2 <i>Bilans de l'ONISR et autres données institutionnelles</i>	32
1.1.3 <i>Travaux du CNSR</i>	32
1.1.4 <i>Enquêtes et sondages</i>	32
1.1.5 <i>Méthodes d'évaluation</i>	33
1.1.6 <i>Rapports</i>	33
1.2 PUBLICATIONS RELATIVES AUX POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE	33
1.3 PUBLICATIONS RELATIVES AU TELEPHONE AU VOLANT	34
1.4 PUBLICATIONS RELATIVES AU CONTROLE SANCTION AUTOMATISE	34
1.5 PUBLICATIONS CONCERNANT LES DEUX-ROUES MOTORISES.....	34
1.6 PUBLICATIONS EN LIEN AVEC LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.....	35
1.7 PUBLICATIONS EN LIEN AVEC LA SANTE	35
1.7.1 <i>Les blessés de la route</i>	35
1.7.2 <i>Les addictions au volant</i>	35
1.7.3 <i>Les personnes âgées</i>	36
1.8 PUBLICATIONS EN LIEN AVEC LA JUSTICE.....	36
1.9 PUBLICATIONS EN LIEN AVEC L'EDUCATION ROUTIERE	36
1.10 PUBLICATIONS EN LIEN AVEC LA SANTE AU TRAVAIL	38
1.11 AUTRES TRAVAUX DE RECHERCHE	38
PARTIE 2. PRINCIPAUX SITES INTERNET VISITES ET EXPLOITES	38

PARTIE 1. PRINCIPALES PUBLICATIONS

La liste ci-après n'est pas exhaustive de l'ensemble des travaux consultés par la mission

1.1 Publications transversales

1.1.1 Comparaisons internationales

Global status report on road safety 2013 - Supporting a decade of action - World Health organization, disponible : http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

Road safety annual report 2013 - OCDE - International Traffic Safety Data and Analysis Group, disponible : <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/13IrtadReport.pdf>

Meilleures pratiques en matière de sécurité routière : guide « suprême » des mesures au niveau des pays de l'UE - commission européenne - 2010, disponible : http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/supreme-c_fr.pdf

Étude sur les mesures de sécurité routière en Europe - rapport CGEDD n°007055 - février 2010

1.1.2 Bilans de l'ONISR et autres données institutionnelles

La sécurité routière en France - Observatoire national de la sécurité routière - Bilan 2010, 2011 et bilan 2012 - bilan sommaire 2013 <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/bilans-annuels/bilan-annuel-de-la-securite-routiere-en-france>

Le comportement des usagers de la route - les infractions et l'impact vsur le permis à points - bilan statistique de l'année 2013 - ONISR

Chiffres clés du transport -édition 2013 - MEDDE

Observatoire des vitesses : résultats de l'année 2011 - ONISR

1.1.3 Travaux du CNSR

Proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre de personnes tuées ou blessées gravement d'ici 2020. Tome 1 - CNSR comité des experts - (29/11/2013)

Proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre de personnes tuées ou blessées gravement d'ici 2020. Tome 2 les groupes à risque - CNSR comité des experts (29/11/2013)

Comptes-rendus des séances plénières du CNSR

Divers documents de présentation en commission ou autres documents de synthèse internes

1.1.4 Enquêtes et sondages

Résultats de l'étude quantitative, bilan et perspectives de l'opération SAM, conducteurs 18/24 ans » - La prévention routière et les assureurs prévention – (décembre 2013)

Enquête sur l'acceptabilité sociale de la politique de sécurité routière - LH2- (4 novembre 2010).

GEMA prévention - portrait du conducteur de deux roues aujourd'hui, TNS SOFRES - Anne-Hélène Fradet - 2009

1.1.5 Méthodes d'évaluation

Rapport de M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, remis au commissariat général du Plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

Rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective de septembre 2013 relatif à l'évaluation socioéconomique des investissements publics, tome 1

<http://www.strategie.gouv.fr/blog/2013/09/rapport-levaluation-socioeconomique-des-investissements-publics/>

Rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective de septembre 2013 relatif à l'évaluation socioéconomique des investissements publics, tome 2 et notamment contribution relative aux éléments pour une révision de la valeur de la vie humaine.

<http://www.strategie.gouv.fr/blog/2013/10/rapport-l-evaluation-socioeconomique-investissements-publics-tome-2/>

Guide pour la catégorisation des résultats d'une évaluation - Promotion santé Suisse, adapté par INPES – (juillet 2005)

Outil de pilotage et d'analyse de l'efficacité attendue des interventions en promotion de la santé : PREFFI 2.0 - Institut de promotion de la santé des Pays-Bas (2003)

Formation à l'évaluation d'une action de sécurité routière - IREPS – (2012).

1.1.6 Rapports

Rapport d'information fait en application de l'article 145 du règlement au nom de la mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière - Armand Jung, rapporteur Philippe Houillon - octobre 2011 disponible : <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i3864-ti.asp>

Gisements de sécurité routière - Direction de la Recherche et des Affaires scientifiques et techniques (DRAST) - Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer - projet coordonné par Régis Guyot - juin 2002

Convention de partenariat Etat-Assurances pour l'éducation routière, l'apprentissage et la réduction de l'accidentalité - 2010

Charte de partenariat sécurité routière - Ministre de l'intérieur / AMF - (22 novembre 2005)

1.2 Publications relatives aux politiques locales de sécurité routière

Audit du PLSR Hérault 2006 – IGA CGEDD – (2006) et bilan de l'audit 2006 – IGA et CGEDD – (juillet 2008). disponible : <http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Securite-routiere/PLSR-dans-le-departement-de-l-Herault>

Audit des politiques locales de sécurité routière - tome 1 - rapport de synthèse - mai 2007 (n° IGA 07-022-01) disponible : http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004640-08_rapport.pdf

Audit des politiques locales de sécurité routière - rapport de synthèse - novembre 2009 (n° IGA 09-095-01) disponible : <http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Securite-routiere/Audit-des-PLSR-Rapport-de-synthese-2009>

Rapport sur l'organisation et les moyens de la sécurité routière au niveau déconcentré - novembre 2013 (n° IGA 13-093/13-060/01) - IGA et CGEDD.

1.3 Publications relatives au téléphone au volant

Expertise collective « Téléphone et sécurité routière » IFSTTAR-INSERM - éditions INSERM 2011 ; disponible : www.inserm.fr/content/.../telephone_et_securite_routiere_vers_final.pdf

Sondage TNS Sofres - Texting au volant 10-13 septembre 2013

Avis de santé publique sur les effets du cellulaire au volant et recommandations - Institut national de santé publique du Québec - janvier 2007, disponible <http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/615-AvisCellulaireAuVolant.pdf>

1.4 Publications relatives au contrôle sanction automatisé

Comparaison Internationale des Systèmes de Contrôle Automatisé de la Vitesse Sous la direction scientifique de Laurent CARNIS Avec Ariane Dupont et Manuel Ramos - IFSTTAR - Groupe Opérationnel 2 du PREDIT - Novembre 2012.

Evaluation du contrôle automatique des vitesses - rapports annuels 2010 et 2011 CETE Sud Ouest.

Analyse de 72 radars - DSCR - juillet 2013 - www.securite-routiere.gouv.fr/.../DSCR_DCA_Analyse72radars_juillet...

Impact contrôle automatisé feu rouge : Comparaison des franchissements des feux rouges avant / après le déploiement sur Nantes et Saint-Nazaire - Laurent Carnis, Radoine Dik, Emmanuel Kemel - Mai 2012 - IFSTTAR -CETE de l'ouest.

Comparaison de l'accidentalité des villes de Nantes et Rennes Retour d'expérience sur 4 ans, Laurent Carnis, Michel L'Houtellier - novembre 2013.

Fractions of fatal crashes attributable to speeding: Evolution for the period 2001–2010 in France ; Vivian Viollona, Bernard Laumon - Elsevier - Accident Analysis and prevention - volume 52 - 28 mars 2013.

An assessment of the safety effects of the French speed camera program Laurent Carnis, Etienne Blais – Elsevier.

L'évolution du contrôle de la vitesse en France Dix années de changements (2000-2009), Laurent Carnis, Revue internationale de criminologie et de police technique et scientifique, octobre -décembre 2011.

Rapport N°012-045/11-087/01 sur l'écart entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points – JY Le Gallou / J Colin.

1.5 Publications concernant les deux-roues motorisés

Portrait du conducteur deux roues d'aujourd'hui – GEMA prévention et TNS SOFRES – (14 août 2009).

Les six propositions pour la sécurité des motards et un meilleur partage de la route » - AXA prévention et club 14.

Étude des comportements spontanés de conduite des usagers de deux roues motorisés dans le trafic urbain et péri urbain - 24 août 2010 - 24 août 2011 - Samuel Aupetit, Stéphane Espié, Carine Pianelli - Farida Saad – IFSTTAR.

Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés - Projet COMPAR - IFSTTAR/DSCR - Coordinateurs COMPAR : Isabelle Ragot-Court, Pierre Van Elslande - octobre 2011.

Circulation inter-files des deux-roues motorisés - rapport Régis Guyot - novembre 2012.

Les conditions de la mise en place d'un contrôle technique des deux-roues motorisés - rapport CGPC - Dominique Lebrun - mai 2007.

1.6 Publications en lien avec les infrastructures routières

L'adaptation des vitesses hors agglomération Expression de besoins locaux d'évolution réglementaire ou de cadre technique sur les limitations à 70 km/h - CEREMA - janvier 2014.

Lutte contre les prises à contresens sur routes à chaussées séparées - CEREMA - PREDIT -31 janvier 2014.

Lutte contre les prises à contre-sens - expérimentation du sens interdit dans cadre jaune fluo - rapport d'étape 2 octobre 2013.

Accidents de deux roues motorisés contre glissières métalliques - document de travail MEDDE - février 2014.

701 km/h : étude de l'abaissement de la vitesse sur les réseaux locaux - étude d'enjeu - DITM - CETE - octobre 2013.

Influence du dispositif d'alerte en rive de type « rumble strip » sur les trajectoires sur autoroute - DITM - Janvier 2012.

1.7 Publications en lien avec la santé

1.7.1 Les blessés de la route

Etude de cohorte sur le devenir des victimes après l'accident, UMRESTTE : Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMR T9002 INRETS/Université Lyon 1/InVS).

Rapport annuel d'activité 2013- Registre du Rhône.

Rapport Unité Mixte de Recherche Epidémiologique et de Surveillance, Transport Travail Environnement (UMRESTTE) n° 1201 - mars 2012 IFSTTAR*/UCBL UMRESTTE (UMR T 9405) disponible sur le site : <http://www.rarr.inrets.fr/spip.php?article52>

Les blessés par accidents de la route : estimation de leur nombre et gravité lésionnelle ; FRANCE, 1996-2004, Modélisation à partir d'un registre médical (Rhône) et des données policières - Thèse N° 272-2007 présentée le 20 décembre 2007 devant l'université Claude Bernard – LYON 1 par Emmanuelle AMOROS - disponible sur le site : <http://www.inrets.fr/linstitut/unites-de-recherche-unites-de-service/umrestte/theses.html>

Accidentalité à vélo et exposition au risque - Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers - Stéphanie Blaizot, Emmanuelle Amoros, Francis Papon, Mouloud Haddak (sous la coordination d'Emmanuelle Amoros) - Unité Mixte de Recherche Epidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMRESTTE), IFSTTAR - décembre 2012.

1.7.2 Les addictions au volant

L'Alcool en Europe : Une approche en santé publique - Rapport à la Commission européenne Anderson, P. et Baumberg, B. Institute of Alcohol Studies, Londres juin 2006.

Étude « Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière » (SAM) - Éléments de conclusion - Octobre 2005 Observatoire Français des Drogues et des Toxicomanies (OFDT).

- Etude SAM 2005 - Groupe SAM : Ceesar, LAB PSA Peugeot-Citroën/Renault, Inserm, INRETS et OFDT ; sous la responsabilité scientifique de Bernard Laumon (INRETS/UCBL/InVS UMRESTTE).
- Stupéfiants et accidents mortels - (projet SAM) analyse épidémiologique Bernard LAUMON, Blandine GADEGBEKU, Jean-Louis MARTIN avec la participation du groupe SAM Avril 2011

Les jeunes et les pratiques à risque, tabac, alcool, cannabis - Service d'information du gouvernement – (TNS SOFRES).

Dissuasion de la conduite sous l'emprise de l'alcool : de la théorie aux comportements - Emmanuel Kemel - Université Paris I - Les cahiers scientifiques du transport n°63/2013.

Obligation de possession d'un éthylotest dans les véhicules motorisés - Analyse de l'acceptabilité et de l'impact de la mesure - Emmanuel Kemel - octobre 2013 Les jeunes et l'alcool : évolution des comportements, facteurs de risque et éléments protecteurs Laure Com-Ruelle, Nelly Le Guen (Irdes - Institut de recherche et de documentation en économie de la santé) - n° 192 - novembre 2013 – disponible <http://www.irdes.fr/recherche/questions-d-economie-de-la-sante/192-les-jeunes-et-l-alcool-evolution-des-comportements-facteurs-de-risque-et-elements-protecteurs.pdf>

1.7.3 Les personnes âgées

2è journée scientifique du Collège français de médecine du trafic (CFMT) Médecine du trafic et personnes âgées du 19 mars 2014 - <http://cfmt.fr/2013/12/2eme-journee-du-cfmt-medecine-du-traffic-et-personnes-agees/>

Conférence « Les aînés et la sécurité routière » des 26ème Entretiens du Centre Jacques Cartier a rassemblé les principaux experts du monde francophone les 26 et 27 novembre 2013 à Lyon, France, disponible http://www.certu.fr/IMG/pdf/2014_04_09-EJC_2013_Synthese_Mobiped_cle11c7e1.pdf

1.8 Publications en lien avec la Justice

Refonder le ministère public - Rapport à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice - Commission de modernisation de l'action publique sous la présidence de Jean-Louis NADAL procureur général honoraire près la Cour de cassation Novembre 2013.

Infostat Justice - Le traitement judiciaire de la délinquance routière - Odile Timbart, Marie-Dominique Minne, n°123, septembre 2013.

Infostat Justice - Une approche statistique de la personne condamnée- Rémi Josnin n°127, avril 2014.

1.9 Publications en lien avec l'éducation routière

Rapport intermédiaire de convention 4NSERR / IFSTTAR sur les formations post permis » - Jean Pascal ASSAILLY – (juin 2014).

Contribution pour questions vives, recherches en éducation, vol 1 N° 19 : éducation routière, changement de comportement et formation à la conduite - Jean Pascal ASSAILLY – (2013).

Plan départemental d'actions de sécurité routière » - préfecture de l'Hérault- (2014).

Amélioration de la formation des jeunes conducteurs : comment favoriser l'expansion de l'AAC ? » - CNSR, rapport de la commission jeunes et éducation routière- (21 juin 2013).

Comptes rendus des séances de la commission - CNSR, commission jeunes et éducation routière – (26 juin 2013 et 22 janvier 2014).

Convention de partenariat - ministère de l'éducation nationale et DSCR – (24 juin 2010).

Enquête jeunes, sur les actions de sensibilisation en milieu scolaire » - BVA – (juin 2014).

Rapport du groupe de travail concernant les délais d'attente des candidats à l'examen du permis de conduire » - CNSR – (avril 2014).

L'accès des jeunes français au permis de conduire, quelle situation après la réforme de 2009 ? - La prévention routière avec The links – (Juillet 2012).

Campagne de sensibilisation : pas de SAM, pas de caisse - Prévention routière et assureurs prévention – octobre 2011.

Les enseignants et l'éducation routière, comment les impliquer davantage ? - Prévention routière et FFSA – (19 juin 2008).

L'organisation des soirées étudiantes et la prévention des risques routiers – CREDOC – (juin 2010)

Projet ADVANCED : description et analyse des formations post permis des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes » - (Union européenne) – (30 septembre 2012).

Lecture critique du référentiel formation de l'APER - Marie Axelle Granié IFSTTAR – (2003).

Etude PERLE (projet prévention et éducation routière en lycée) commandée à l'IFSTTAR : conclusions provisoires » – JP ASSAILLY – (2014).

Recherches et pratiques éducatives innovantes (matrice GDE en Europe) pour l'accès au permis de conduire en Europe (Préconisations). Rapport N°4 sur 4 (Convention DSCR/INSERR N° 0001813) - INSERR – (8 décembre 2010).

L'éducation routière chez l'enfant: évaluations d'actions éducatives. Apports de la recherche en psychologie du développement à la compréhension de l'enfant en sécurité routière. Rapport INRETS n°254. Arcueil: Les collections de l'INRETS ». Granié, M.-A. (2004).

La construction des règles comportementales sur le port de la ceinture chez l'enfant: analyse du contenu d'entretiens auprès d'enfants de 5 et 8 ans [Children's construction of behavioral rules for seat-belt use. Content analysis of interviews with five and eight year-old children]. Recherche - Transports - Sécurité, 83, 99-114. Granié, M.-A. (2004).

Les enseignements de l'éducation à la sécurité routière. In S. Allemand (Ed.), Apprendre la mobilité (pp. 109-120). Paris: Le Cavalier Bleu ». Granié, M.-A. (2008).

Effet de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur les comportements à risque accidentel chez les enfants préscolaires. In V. Rouyer, Y. Prêteur & S. Croity-Belz (Eds.), Genre et socialisation de l'enfance à l'âge adulte (pp. 51-62). Toulouse: ERES ». Granié, M.-A. (2010).

Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion pour l'éducation routière. *Enfances, Familles, Générations*, 12, 88-110. Granié, M.-A. (2010). Etude qualitative du comportement piéton de collégiens par la méthode de l'autoconfrontation. *Territoires en Mouvement*, 2008(1), 39-57 ». Granié, M.-A., & Espiau, G. (2010).

Différences de sexe et rôle de l'internalisation des règles sur la propension des enfants à prendre des risques à vélo. *Recherche - Transports - Sécurité*, 27, 34-41 ». Granié, M.-A. (2011).

Evaluation de l'action éducative en sécurité routière de l'école maternelle Condé à Lyon. Comparaison avec le PDASR 13. Rapport final sur convention DSCR/INRETS 2001. Arcueil: INRETS ». Granié, M.-A., & Assailly, J.-P. (2003).

Construction d'un simulateur pour l'apprentissage de la mobilité piétonne: RESPECT. Rapport final RES-RFI sur subvention PREDIT 2 / Ministère de la Recherche (pp. 75). Grenoble: CORYS-TESS, INRETS, CRP2C, LAMIH ». Jung, S., Aubert, G., Charron, C., Granié, M.-A., Grislin-Lestrugeon, E., Lepoutre, F.-X., & Pudlo, P. (2003).

Genre, Risques, Education Socialisation. Rapport final sur subvention PREDIT/DSCR. Salon de Provence: INRETS ». Granié, M.-A. (Ed.). (2008).

- Genre et rapport au risque dans l'espace routier : de la compréhension au levier pour l'action. Questions Vives Recherches en Education, 9(19) ». Granié, M.-A. (2013).

1.10 Publications en lien avec la santé au travail

Livre blanc, prévenir le risque routier, trajet domicile travail - Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel- (février 2012).

Guide pour l'élaboration d'un cahier des charges PDIE et mobilité durable » - CNAMTS.

Guide : la mobilité composante essentielle du travail – CNAMTS.

Guide du risque routier professionnel, à destination des inspecteurs du travail » - DGT- (Guide 2011).

Synthèse des résultats de la campagne nationale de contrôle sur les RRP - DGT (2013).

Plan santé au travail 2010 / 2014 – ministère du travail, de la solidarité et de la formation professionnelle – (2010).

Directive n° 89/391/CEE du 12 juin 1989 « notamment principes de l'évaluation des risques professionnels et loi n° 91-1414 du 31 décembre 1991 ».

Livre Blanc véhicule utilitaire léger (VUL) « 12 propositions pour un VUL plus sûr » et rapport final - COPIL PPR- (2006).

- Enquête pour un véhicule utilitaire (VUL) plus sûr – CNAMTS.
- Rapport final, groupe commun de concertation VUL - Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel- (Avril 2009).

Plan de prévention des risques routiers du SDIS de la Drôme – SDIS Drôme- (janvier 2007) ; « plan d'actions en faveur de la prévention du risque routier professionnel (2009).

- Retour d'expérience 2010 – (janvier 2011).

1.11 Autres travaux de recherche

Étude des conséquences socio-économiques des accidents de la route : une approche par la victime (ESPARR-ECO - Université Claude Bernard Lyon 1 IFSTTAR - Laurent CARNIS, Département Économie et Sociologie des Transports, IFSTTAR, Martine HOURS, Hélène TARDY, Pierrette CHARNAY.

PARTIE 2. PRINCIPAUX SITES INTERNET VISITES ET EXPLOITES

Sites institutionnels

Site de la Sécurité Routière : Site internet : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/>

Quelques campagnes de sensibilisation (2009-2013)

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias-outils/campagnes/les-dossiersde-la-route>

<http://bit.ly/insoutenable>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/multimedia/video/2009/>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias-outils/campagnes>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias-outils/campagnes/avant-demonter-dessus-apprenez-a-le-maitriser>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/multimedia/video/>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/multimedia/video/>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias-outils/campagnes/>

Mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie (MILDT). Site internet : <http://www.drogues.gouv.fr/>

Sites de l'éducation nationale

Educasources. Base des ressources numériques en ligne du Centre National d'Education Pédagogique (CNDP). Site internet : <http://www.educasources.education.fr/selecthema.asp?ID=81270>

Edu'scol. Education à la sécurité routière au collège : Site internet : <http://eduscol.education.fr/D0162/accueil.htm>

Textes de référence : <http://eduscol.education.fr/D0161/ref00securoutiere.htm?rub=205>

Educ'net. Le site des Technologies de l'Information et de la Communication pour l'Éducation : Site internet : <http://www.educnet.education.fr/>

Institut National de Prévention et d'Education pour la Santé (INPES). Site internet: www.inpes.sante.fr

Agence nationale de traitement automatisé des infractions. Site internet : <https://www.antai.gouv.fr/publiques/accueil>

Associations

AGIR abcd. Site internet : <http://www.agirabcd.org/>

Alcool assistance. Site internet : <http://www.anateep.asso.fr/>

Animafac. Site internet : <http://www.fondation-groupama.com/>

Association Prévention MAÏF. Site internet : <http://www.maif.fr/association-prevention-maif/accueil.html>

Association de la Prévention Routière. Site internet : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/default.aspx>

Association des accidentés de la vie (FNATH). Site internet : <http://www.fnath.org/>

Association Internationale pour la Sécurité du Transport des Jeunes. Site internet : <http://www.anateep.asso.fr/aist/aist.htm>

Avenir Santé. Site internet : <http://www.avenir-sante.com/>

Centre de ressources et d'innovation Mobilité et Handicap (CEREMH). Site internet : <http://ceremh.org/>

Familles rurales. Site internet : <http://www.famillesrurales.org/>

Fédération des Associations de la Route pour l'Education (FARE). Site internet : <http://federation-fare.fr/la-demarche-qualite-des-ecoles-de-conduite-associatives-le-label-fare/>

Fédération des Associations générales étudiantes (FAGE). Site internet : <http://www.fage.org/>

Ligue contre la violence routière (LCVR). Site internet : <http://www.violenceroutiere.org/>

Marilou, pour les routes de la vie. Site internet : <http://www.association-marilou.org/>

Mutuelle des étudiants (LMDE). Site internet : <http://www.lmde.com/>

Rue de l'Avenir. Site internet : <http://www.ruedelavenir.com/>

Tous en routes.com. Site internet : <http://www.tousenroute.com/>

Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens et cérébro-lésés (UNAFTC). Site internet : <http://www.traumacranien.org/>

Union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP). Site internet : <http://www.u-s-e-p.org/>

Victimes et citoyens. Site internet : <http://www.victimes.org/fr/>

Voiture & Co. Site internet : <http://www.voitureandco.com/>

Association pour le développement de la pratique et de la sécurité moto (ADSM). Site internet : <http://www.net1901.org/association>

Club des villes et territoires cyclables (CVTC). Site internet : <http://www.villes-cyclables.org>

Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Site internet : <http://www.fubicy.org/>

Moteurs du cœur. Site internet : <http://www.moteursducoeur.org/>

La Route à motard-com. Site internet : <http://www.restез-motard-a-moto.fr/>

Solidarité Motards accidentés (SMA). Site internet : <http://solidaritemotardsaccidentees.org/>

Divers

Eco-conduite. Site internet : <http://www.faisonsvite.fr>

Jeunes et Sécurité Routière. Site-portal d'actualités, de connaissance des risques accidentologiques, et de prévention à la sécurité routière Site internet : <http://jeunes-securite-routiere.fr>

Permis de conduire. Site internet : <http://www.permisdeconduire.gouv.fr/connaitre-les-regles/permis-de-conduire>

Cyclistes. Le « permis cycliste ». Site internet : [http:// www.ensembleavelo.fr/](http://www.ensembleavelo.fr/)

Enfants piétons. Site internet : <http://www.permispieton.com>

Prévention des accidents de la circulation et de la route. Site internet : <http://www.saser.fr/>

Sécurité pour Tous. Site du constructeur automobile Renault. Site internet : <http://www.securite-pour-tous.com/securite-routiere/index.aspx>

R.E.L.I.A.N.C.E. Routière. Association innovante dans les métiers de l'éducation et de la sécurité routière. Site internet : <http://www.relianceroutiere.org/index.php?page=actualites>

Priorité-vos-enfants. Site internet : <http://www.priorite-vos-enfants.fr/>

Ta Santé.com. Site internet : <http://www.tasante.com/>

ANNEXE 4
QUESTIONNAIRE AUX PREFETS
SYNTHESE DES REponses

PARTIE 1. DE VOTRE POINT DE VUE DE PREFET, QUELLES SONT LES TROIS PRINCIPALES MESURES QU'IL CONVIENDRAIT DE PRENDRE POUR AMELIORER L'EFFICACITE OU L'EFFICIENCE DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE ?	42
1.1 CATEGORISATION DES MESURES	43
1.1.1 <i>Pilotage / coordination / animation</i>	44
➤ Améliorer le cadrage de la communication nationale :	44
➤ Renforcer la coordination territoriale	44
➤ Mener des actions en lien avec les collectivités territoriales :	44
1.1.2 <i>Education à la sécurité routière</i>	45
➤ De manière générale	45
➤ Le continuum éducatif en établissement scolaire	45
➤ L'apprentissage de la conduite :	45
➤ La prévention du risque routier professionnel :	46
➤ L'organisation d'actions de prévention :	46
1.1.3 <i>Alcool et stupéfiants</i>	46
1.1.4 <i>Contrôles et prévention opérationnelle</i>	47
➤ Contrôle (vitesse, alcool et autres) :	47
➤ Distracteurs	47
1.1.5 <i>Sanctions / justice</i> :	47
➤ Confiscation / immobilisations :	48
1.1.6 <i>Communication</i> :	48
1.1.7 <i>Statistiques et analyse de l'accidentalité</i>	48
1.1.8 <i>Véhicules</i>	49
➤ Deux roues motorisés (2RM) :	49
1.1.9 <i>Infrastructures</i> :	49
1.2 DIVERS	49
PARTIE 2. QUESTIONS PONCTUELLES PORTANT SUR DES POSSIBLES MARGES DE PROGRES	50
2.1 Y A-T-IL UN PROBLEME DE LISIBILITE DES LIMITATIONS DE VITESSE SUR LE RESEAU ROUTIER DE VOTRE DEPARTEMENT DU FAIT DE LA MULTIPLICITE DES AUTORITES DE POLICE ?	50
2.2 QUELLES SONT LES INFORMATIONS ECHANGEES EN TERMES DE SECURITE ROUTIERE AVEC LE CONSEIL GENERAL ET AVEC L'ASSOCIATION DEPARTEMENTALE DES MAIRES ?	50
2.3 Y A-T-IL UNE ANALYSE TECHNIQUE SYSTEMATIQUE DES ACCIDENTS CORPORELS ? SI OUI PAR QUI ?	50
2.4 DISPOSEZ-VOUS DANS VOTRE DEPARTEMENT D'INSTALLATEUR AGREE D'ETHYLOTTEST ANTI DEMARRAGE (EAD) ?	50
2.5 AVEZ-VOUS A VOTRE NIVEAU UNE ACTION EN MATIERE DE PREVENTION DES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS ?	50

Ce questionnaire (voir en fin de document) a été adressé aux préfets le 12 mai 2014.

76 départements ont répondu (au 10 juin), ce qui représente un taux de réponse significatif et exploitable.

1*	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	2A
2B	21	22	23	24	25	26	27	28	29
30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
80	81	82*	83	84	85	86	87	88	89
90	91	92	93	94	95	971	972	973	974
975	976		*Arrivés après le 10 juin						

Il comportait une question ouverte et quatre questions fermées. La synthèse des réponses figure ci-après.

PARTIE 1. DE VOTRE POINT DE VUE DE PREFET, QUELLES SONT LES TROIS PRINCIPALES MESURES QU'IL CONVIENDRAIT DE PRENDRE POUR AMELIORER L'EFFICACITE OU L'EFFICIENCE DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE ?

229 mesures ont été proposées par les préfets. Trois propositions étaient demandées par département. Certains en ont proposé quatre (elles sont intégrées) ; un en a proposé 12 (seulement 4 ont été retenues par recoupement) ; deux en ont proposé une seule, forte (elle a été comptée pour deux).

Prioriser trois mesures parmi le grand choix qu'offre le sujet, revient à dégager les mesures à enjeu fort, à impact élevé, et qui correspondent à la réalité vécue ou perçue du terrain.

1.1 Catégorisation des mesures

DOMAINE		Nombre de propositions	Taux arrondis à l'unité
Pilotage / coordination / animation		30	13 %
Collectivités territoriales		8	4 %
Statistiques		9	4 %
COMPORTEMENT			
Education à la sécurité routière		66	29 %
<i>Dont</i>	<i>Approche globale</i>	11	5 %
	<i>Continuum éducatif</i>	20	9 %
	<i>Apprentissage de la conduite</i>	20	9 %
	<i>Prévention risque professionnel</i>	6	3 %
	<i>Actions de prévention</i>	9	4 %
Communication		17	7 %
Alcool et stupés		19	8 %
Vitesse (CSA, contrôle, autres)		18	8 %
Contrôle et Forces de l'Ordre		12	5 %
Sanctions / justice		17	7 %
Confiscation / immobilisations		6	3 %
Deux roues motorisés		6	3 %
Distracteurs		3	1 %
VEHICULES		6	3 %
INFRASTRUCTURES		6	3 %
Divers		6	3 %

DOMAINE	Nombre de propositions	Taux
Pilotage / coordination / animation	47	21 %
COMPORTEMENT	164	71 %
<i>Dont prévention</i>	83	36 %
<i>Dont contrôle sanction et prévention opérationnelle</i>	81	35 %
VEHICULES	6	3 %
INFRASTRUCTURES	6	3 %
DIVERS	6	3 %

L'analyse chiffrée montre que le centre d'intérêt et de préoccupation est très nettement le domaine du **comportement (71%)**, devant le domaine du pilotage / coordination / animation (21%). Les thèmes des véhicules (3%), et des infrastructures (3%) sont peu cités.

Au sein du comportement les mesures concernant la **prévention** et le **contrôle sanction** se répartissent de manière équilibrée à 50/50 soit respectivement 36 %, et 35 % du total. L'éducation à la sécurité routière est la famille de mesures qui revient le plus souvent (29 %).

Au plan qualitatif, les propositions se répartissent comme suit (citations des réponses les plus représentatives).

1.1.1 Pilotage / coordination / animation

➤ Améliorer le cadrage de la communication nationale :

- associer les services locaux de l'Etat à la stratégie nationale ;
- fournir un cadrage annuel de l'action locale ;
- professionnaliser la filière des coordinateurs (formation de préventeurs), et des référents (3*)¹ ;
- renforcer les pouvoirs de police administrative des préfets ;
- maintenir les crédits (programme 207), sinon il est impossible de mener des "actions-phares", les clarifier ;
- déconcentrer les budgets de la sécurité routière (PDASR, PDCR) ;
- redéfinir le partenariat au niveau national (forces de l'ordre, CT, associations, réseau intervenants...) ;
- améliorer la lisibilité du réseau institutionnel (pour optimiser les échanges national / local).

➤ Renforcer la coordination territoriale

- réaffirmer le rôle des pôles régionaux d'appui à la sécurité routière (échange bonnes pratiques, relais entre DSCR et départements) ;
- améliorer le partenariat et la coordination entre tous les partenaires locaux (3*) (éviter les doublons, mettre en place des référents relais) ;
- affecter sur un service unique des agents de l'Etat travaillant au profit de la sécurité routière (4*), décloisonner (2*), mutualiser les missions administratives ;
- clarifier l'action des différents acteurs ;
- affirmer le rôle de coordination de l'Etat (collectivités, associations) ;
- développer le réseau IDSR (volontaires de la police ou gendarmerie) ;
- au plan territorial, stabiliser l'organisation autour du pilotage départemental et de l'animation du partenariat ;
- maintenir les effectifs et les moyens (2*) ;
- créer une autorité fonctionnelle sur les différents services en charge de la sécurité routière au sein des services de l'Etat (y compris l'éducation nationale) pour travailler véritablement en mode projet ;
- formaliser le partenariat local entre Etat, gestionnaires de voirie, associations de prévention routière,...

➤ Mener des actions en lien avec les collectivités territoriales :

- impliquer davantage les élus locaux dans la prévention routière ;
- impliquer davantage les élus du département et des collectivités territoriales (conseil général, CLSPD et CISPDP) qui ont une grande connaissance des spécificités locales ;
- mettre en place un mécanisme d'incitation des collectivités territoriales en matière d'aménagement des voiries et de signalisation ;
- imposer aux gestionnaires de voirie une inscription budgétaire (sur réaffectation du produit du contrôle sanction automatisé par exemple) obligatoire pour la sécurité routière (pédagogie, continuum éducatif, prévention) ;

¹ 3* signifie que cette mesure a été citée 3 fois.

- renforcer le réseau des élus référents de sécurité routière ;
- créer un conseil départemental de sécurité routière (y associer gestionnaires de voirie et élus responsables de prévention) ;
- doter les communes d'un "plan communal de sécurité routière" ;
- poser le principe de partenariat entre Etat et collectivités territoriales (ex: cohérence et pertinence de signalisation) ;
- mettre en place localement des commissions d'analyse des accidents graves ou mortels (Etat - Préfecture/DDT, forces de l'ordre, SDIS, gestionnaires de voirie, communes) ;
- rendre possible la gestion du partenariat par une collectivité territoriale.

1.1.2 Education à la sécurité routière

➤ De manière générale

- mettre en place continuum éducatif tout au long de la vie (2*) ;
- renforcer la compréhension de la règle ;
- sensibiliser au partage de la route, à la conduite apaisée, à l'éco conduite ;
- généraliser la connaissance et l'importance de la matrice GDE - goals for drivers education (2*) ;
- mettre en place des relais départementaux pertinents en prévention et communication.

➤ Le continuum éducatif en établissement scolaire

- toucher les jeunes, sensibiliser à l'école ;
- renforcer les actions en milieu scolaire, le continuum éducatif (5*) ;
- améliorer l'intégration au secondaire et la transversaliser dans les matières ;
- renforcer le continuum au lycée (4*) ;
- mise en place obligatoire dans le cadre de l'instruction civique ;
- favoriser la prévention par les pairs et l'entourage (famille, professionnel, sportif) ;
- développer le partenariat avec DDT, forces de l'ordre ;
- profiter de la modification des rythmes scolaires et du temps périscolaire (2*) ;
- mettre la sécurité routière dans les manuels ;
- sensibiliser aux addictions ;
- mettre en place un module alcool et stupéfiants aux journées de défense et de citoyenneté.

➤ L'apprentissage de la conduite :

- promouvoir l'accompagnement à l'apprentissage de la conduite et les stages longs (2*) ;
- limiter la puissance des véhicules pour les jeunes conducteurs (2*) ;
- mettre à niveau du permis tous les 10 ans (4*) ;
- améliorer la formation technique en deux roues motorisés ;
- mettre en place des tests d'aptitude pour les personnes âgées en cas d'infraction ;
- créer un rendez-vous dans la période probatoire ;
- former à la conduite tout au long de la vie, développer les stages, pas de permis à vie... ;
- mettre en place dans les maisons de quartier des activités deux-roues motorisés à destination des jeunes (entretien, conseils) ;
- organiser des stages post permis 1 an après son obtention ;
- rendre progressif l'accès à la conduite (permis B) ;

- mettre en place un apprentissage progressif de la conduite (risques et limites du véhicule) ;
- développer des stages de remise à niveau pour les séniors ;
- généraliser les stages de formation à la conduite pour les futurs conducteurs, les développer pour les conducteurs déjà formés.

➤ ***La prévention du risque routier professionnel :***

- cibler les risques routiers professionnels ;
- développer les plans de prévention des risques routiers ;
- responsabiliser les entreprises ;
- intégrer le risque routier aux documents uniques d'évaluation des risques (2*).

➤ ***L'organisation d'actions de prévention :***

- maintenir les crédits prévention ;
- axer les actions sur le comportement au volant ;
- se centrer sur des projets structurants dans le PDASR ;
- lier prévention et accidentologie ;
- rendre plus visible l'action de l'Etat en prévention (équilibre avec radars) ;
- orienter la communication vers plus de pédagogie ;
- conforter les moyens financiers ;
- mutualiser les actions et leur mise en cohérence au niveau national, qui doit aussi évaluer les actions locales ;
- partager et valoriser les bonnes pratiques ;
- donner plus de souplesse dans l'utilisation des crédits du PDASR (limites des vertus de l'appel à projets qui financent souvent des associations en position de rente).

1.1.3 Alcool et stupéfiants

- accroître la responsabilité et les sanctions pour les débits de boissons (présomption de culpabilité) ;
- mettre le taux alcoolémie à zéro (2*) ;
- responsabiliser les maires à l'occasion du prêt de salles des fêtes ;
- abaisser la tolérance (2*) (0,25 g/l) ;
- faciliter les contrôles de stupéfiant (difficulté de trouver des médecins) ;
- développer la communication sur l'alcool et les stupéfiants (risques juridiques, assurantiels, élimination) ;
- faire une circulaire conjointe intérieur / santé sur la prise en compte des enjeux de sécurité routière pour traitement des consommateurs de substances psycho actives ;
- systématiser l'éthylotest anti-démarrage - EAD (3*) ;
- multiplier les kits de détection de stupéfiants (5*). Cela limite actuellement la possibilité de faire des contrôles ;
- renforcer les mesures lutte contre l'alcool au volant ;
- multiplier les contrôles à proximité des lieux festifs (2*) ;
- sensibiliser les adultes et professionnels aux addictions via les relais médicaux, les caisses d'assurance maladie et les assureurs.

1.1.4 Contrôles et prévention opérationnelle

- développer les radars mobiles nouvelle génération (2*) ;
- améliorer l'implantation des radars (pour favoriser l'acceptabilité) ;
- développer les radars (2*) ;
- trop de changements et de confusion nuisent à l'acceptabilité (renforcer la cohérence) ;
- optimiser le dispositif radars ;
- améliorer la communication avec l'administration centrale en matière de radars (pas assez d'information donnée, pas de prise en compte des retours terrain) ;
- créer des cabines radar et faire tourner les équipements, en laissant des cabines vides ;
- prévoir l'entretien et le renouvellement à long terme des radars ; affecter radars réformés aux communes demandeuses ;
- communiquer sur l'efficacité des radars en termes de vitesses pratiquées plutôt que de flashes ;
- lancer un nouveau marché d'installation de radars « feu rouge ».

➤ **Contrôle (vitesse, alcool et autres) :**

- recentrer les missions des unités des forces de l'ordre spécialisées sur la sécurité routière ou créer un service opérationnel sur chaque compétence territoriale ;
- intensifier, et planifier les contrôles (2*) ;
- développer les contrôles coordonnés (gendarmerie / police/ CRS 2 fois par mois) en informant les usagers ;
- cibler les contrôles sur les conducteurs à risques, en fonction des données des observatoires départementaux de sécurité routière - ODSR (2*) ;
- relancer la dynamique des plans de contrôle (avec DREAL, ODSR, parquets).
- renforcer les moyens (3*) : éthylomètres, prévoir la possibilité de réquisitionner une infirmière, en cas de test stupéfiant positif ;
- stabiliser voire renforcer les effectifs affectés au contrôle ;
- maintenir l'incertitude sur les niveaux de contrôle ;
- coopérer de manière plus approfondie avec les établissements de nuit et les débitants de boissons, de façon à organiser de manière plus régulière des opérations SAM et la promotion du conducteur sobre ;
- imposer l'EAD sur tous les véhicules ;
- déployer des motos banalisées pour prévenir les mauvais comportements routiers.

➤ **Distractions**

- développer les saisies de portables ;
- lutter contre les « distracteurs » (3*) prévention et répression, y compris pour les cyclistes.

1.1.5 Sanctions / justice :

- rechercher une meilleure exploitation par la Justice, du travail des forces de l'ordre ;
- renforcer le barème des sanctions pénales ;
- développer la communication sur les suspensions de permis ;
- durcir les sanctions pour les récidivistes (3 *) : interdiction d'achat de véhicule, obligation de visite médicale alcool ;
- développer les sanctions alternatives (5*) ;
- accroître l'efficacité des sanctions administratives et financières pour les véhicules de société ;

- communiquer sur les sanctions ;
- légiférer sur les recours abusifs ;
- revoir le barème permis à points ;
- intensifier la lutte contre la conduite sans permis et assurance ;
- harmoniser entre parquets les quantum de peines ;
- varier les peines complémentaires pour les délits et accidents graves ;
- impliquer les conducteurs en infraction dans des actions d'intérêt collectif (présence sur contrôles routiers) ;
- harmoniser la politique pénale sur le territoire national à l'égard des conducteurs en infraction, particulièrement délictuelle, pour des faits liés à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants ;
- porter un effort sévère sur les récidivistes.

➤ **Confiscation / immobilisations :**

- simplifier le dispositif d'immobilisation (3*) ;
- allonger la durée d'immobilisation à 15 jours / un mois ;
- faciliter l'immobilisation pour les récidivistes ;
- renforcer la confiscation.

1.1.6 Communication :

- certaines actions de prévention devraient être facilitées au niveau national (coût de la transformation des spots nationaux que les préfetures font diffuser dans les cinémas) ;
- améliorer la communication de l'Etat pour une meilleure visibilité ;
- renforcer la communication départementale en fonction de l'ODSR et pour le valoriser (2*) ;
- poursuivre (et renforcer) les campagnes nationales (4*) et rendre les supports libres de droits pour une reprise locale ;
- renforcer la cohérence (2*) (couac panneaux radars) ;
- utiliser les réseaux sociaux pour toucher les jeunes ;
- communiquer sur les blessés, sur les "vulnérables" ;
- développer la communication sur les 18/24 ans ;
- communiquer sur le PDASR (moyens) ;
- faire une campagne sur les piétons.

1.1.7 Statistiques et analyse de l'accidentalité

- faire converger les recueils de données police et gendarmerie, et géo localiser les accidents ;
- organiser les données des différents services en charge de l'accidentalité pour en faire un outil unique ;
- partager les fichiers (3*) (BAAC, SDIS, hôpitaux, assurances...) ;
- améliorer la connaissance de l'accidentalité (nouveaux codes BAAC, relancer REAGIR, pour capitaliser les facteurs d'accident) ;
- optimiser le travail de l'ODSR ;
- simplifier les remontées vers le ministère ;
- améliorer la connaissance de l'accidentalité par la remontée d'informations la plus exhaustive possible (fiabilisation des données notamment sur la localisation, réalisation d'analyses

multifactorielles, analyses d'accidents et enquêtes comprendre pour agir) et communiquer davantage ;

- distinguer dans l'analyse de la statistique accidentologie (accidents corporels **et** matériels) ce qui relève de l'infrastructure, du véhicule, du comportement ;
- en tirer les enseignements quant aux cibles et modalités d'actions (normes, techniques, éducation, prévention, répression) et mieux impliquer les gestionnaires de voiries ;
- faire évoluer en conséquence l'observatoire de la sécurité routière ;
- classer les blessés selon des degrés de gravité à définir ou le traumatisme subi et communiquer non plus seulement sur le nombre de "morts sur la route" mais sur "les morts et les blessés graves" car la baisse de la mortalité finit par avoir au niveau local un impact moindre.

1.1.8 Véhicules

- systématiser les EAD sur tous véhicules ;
- brider les véhicules pour jeunes ;
- rendre obligatoires les "boîtes noires" sur les véhicules (5*) ;
- rendre cohérents la réglementation et les véhicules (vitesse, téléphone..).

➤ *Deux-roues motorisés (2RM) :*

- rendre le port des équipements de sécurité obligatoire : casques, gants, blousons, pantalons et chaussures (5*) ;
- lutter contre motos trafiquées (besoin de capacités techniques pour sécuriser les procédures) ;
- lutter contre non port du casque ;
- renforcer la visibilité des 2RM ;
- graduer l'achat des 2RM, en fonction de l'expérience.

1.1.9 Infrastructures :

- prioriser l'utilisation de crédits sur l'aménagement de zones à risques ;
- associer plus les gestionnaires de voiries à l'ensemble des travaux de SR ;
- rendre cohérente la signalisation ;
- lutter contre les obstacles fixes ;
- mobiliser plus les collectivités territoriales pour intégrer la SR dans les infrastructures (avec appui DEAL CEREMA) ;
- rationaliser les limitations de vitesse par trajet.

1.2 Divers

- maintenir la coordination actuellement assurée par l'escadron départemental de sécurité routière ;
- maintenir les orientations actuelles (elles ont été efficaces) ;
- mieux intégrer la prise en compte de l'état de santé des conducteurs (traitements médicamenteux, difficultés liées à l'âge) ;
- développer les démarches qualité (anticipation et évaluation).

PARTIE 2. QUESTIONS PONCTUELLES PORTANT SUR DES POSSIBLES MARGES DE PROGRES

2.1 Y a-t-il un problème de lisibilité des limitations de vitesse sur le réseau routier de votre département du fait de la multiplicité des autorités de police ?

Pour 49 départements (64,5%) il n'y a pas de problème de lisibilité des vitesses sur le réseau routier, contre 27 (35,5% %) pour lesquels il y en a un.

2.2 Quelles sont les informations échangées en termes de sécurité routière avec le conseil général et avec l'association départementale des maires ?

(en termes de : Flux de circulation ; accidentalité (accidents-tués-blessés, accidents matériels) ; interventions des SDIS ; autre).

- 64 départements échangent les flux de circulation (84%) ;
- 67 l'accidentalité (88%) ;
- 22 les interventions des SDIS (29%).

2.3 Y a-t-il une analyse technique systématique des accidents corporels ? Si oui par qui ?

- 17 départements (22,3%) analysent systématiquement les accidents corporels ;
- 31 départements (40,8%) le font seulement pour les mortels.

Cette analyse se fait:

- par les gestionnaires de voirie seuls pour 6 départements (12,5% des 48 départements qui réalisent une analyse) ;
- par la préfecture ou la DDT seule pour 6 départements (12,5%) ;
- par la préfecture ou DDT et les gestionnaires de voirie pour 19 départements (39,5%) ;
- par la préfecture, la DDT, les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre pour 5 départements (10,4%) ;
- par les forces de l'ordre seules pour 5 départements (10,4%) ;
- autres pour 7 départements (14,6%).

2.4 Disposez-vous dans votre département d'installateur agréé d'éthylotest anti démarrage (EAD) ?

Si oui, y a-t-il une politique particulière du Parquet sur la mise en œuvre de cette peine alternative ?

- 24 départements (31,5%) disposent d'au moins un installateur agréé ;
- 10 ne savent pas (13,1%) ;
- 2 parquets développent une politique, 2 sont en cours (5% au total).

2.5 Avez-vous à votre niveau une action en matière de prévention des risques routiers professionnels ?

En entreprise : si oui au profit de quel type d'entreprise ? Dans la fonction publique : si oui dans le cadre de quels services ?

- 63 départements (83%) conduisent des actions en matière de sécurité routière à destination des entreprises ;
- Le chiffre est le même pour les actions conduites à destination de la fonction publique, mais la distribution légèrement différente.

Questionnaire préfet évaluation de la politique publique de sécurité routière

A transmettre pour le jeudi 22 mai au courriel suivant : marianne.bondaz@iga.interieur.gouv.fr et philippe.bodino@iga.interieur.gouv.fr Pour tout renseignement poser la question par mail ou appeler le 06 70 95 95 49

1 - De votre point de vue de préfet, quelles sont les trois principales mesures qu'il conviendrait de prendre pour améliorer l'efficacité ou l'efficience de la politique de sécurité routière ?

2 - Questions ponctuelles portant sur des possibles marges de progrès :

2.1 - Y a-t-il un problème de lisibilité des limitations de vitesse sur le réseau routier de votre département du fait de la multiplicité des autorités de police ?

- Oui
- Non
 - o Si oui, sur combien de sites ou itinéraires ?

2.2 - Quelles sont les informations échangées en termes de sécurité routière avec le conseil général et avec l'association départementale des maires en termes de :

- Flux de circulation oui/non
- Accidentalité (accidents-tués-blessés, accidents matériels) oui/non
- Interventions des SDIS : oui/non
- Autre :

2.3 - Y a-t-il une analyse technique systématique des accidents corporels ?

- Oui
- Non
- Seulement pour les accidents mortels
 - o Si oui par :
 - Gestionnaire de voirie seul oui/non
 - Préfecture ou DDT seule oui/non
 - Préfecture ou DDT avec gestionnaire de voirie oui/non
 - Autre :

2.4 - Disposez-vous dans votre département d'installateur agréé d'éthylotest anti-démarrage (EAD)

- Oui
- Non
- Ne sait pas
 - o Si oui, y a-t-il une politique particulière du Parquet sur la mise en œuvre de cette peine alternative ?

2.5 - Avez-vous à votre niveau une action en matière de prévention des risques routiers professionnels :

- En entreprise oui/non
 - o Si oui au profit de quel type d'entreprise ?.....
- Dans la fonction publique oui/non
 - o Si oui dans le cadre de quels services ?

Personne à contacter pour d'éventuels renseignements complémentaires (nom et coordonnées mail et téléphone) :

ANNEXE 5
CONTRIBUTION DU GROUPEMENT DES DIRECTEURS DEPARTEMENTAUX DES
TERRITOIRES DANS LE CADRE D'UN QUESTIONNEMENT ELABORE AVEC L'EQUIPE
D'EVALUATION

SYNTHESE ELABOREE PAR ERIC FISSE, DDTM ADJOINT DU PAS-DE-CALAIS

PARTIE 1.	LA PRISE EN CHARGE DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE DANS LE DEPARTEMENT	54
PARTIE 2.	LES AXES PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE ET SON EFFICACITE	55
2.1	LES OBSERVATOIRES	55
2.2	LES INFRASTRUCTURES	55
2.3	LA PREVENTION	56
2.4	LE CONTROLE SANCTION AUTOMATISE.....	57
2.5	LES AUTRES VOLETS DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE :	57
PARTIE 3.	L'EFFICIENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES MISES EN ŒUVRE.....	58
3.1	EN TERMES D'ORGANISATION :	58
3.2	EN TERMES DE MODALITES D'ACTION :	58
PARTIE 4.	L'ACCEPTABILITE ET L'APPROPRIATION DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE	59
PARTIE 5.	COMMENTAIRES OU PROPOSITIONS	59
	QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX DDT(M) VIA LEUR GROUPEMENT	60

PARTIE 1. LA PRISE EN CHARGE DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE DANS LE DEPARTEMENT

48 direction départementales des territoires (et de la mer - DDT(M)) ont répondu à l'enquête. Parmi celles-ci :

- 6 se déclarent non concernées par la politique de sécurité routière, qui est conduite par un autre service (préfecture dans 5 cas, direction départementale de la protection des populations dans un cas) sans contribution de la DDT(M) ;
- 23 interviennent dans un département où la préfecture assure le rôle de coordination ;
- 19 sont chargées de la coordination de la politique de sécurité routière, sous la responsabilité du chef de projet (en général le directeur de cabinet de la préfecture).

A l'exception des 6 qui se déclarent non concernées, toutes les DDT(M) sont chargées *a minima* :

- d'alimenter et de fiabiliser l'observatoire départemental de la sécurité routière, d'analyser et souvent de diffuser ces données ;
- de la mise en œuvre et du suivi du programme de contrôle sanction automatisé ;
- de l'instruction des autorisations de transports exceptionnels, sauf quand celle-ci est mutualisée (en directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement-DREAL ou dans une DDT chargée de cette mission inter-départementale).

La plupart des DDT(M) sont mobilisées en outre :

- sur l'élaboration du document général d'orientation (DGO) et du plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR) ;
- sur le conseil au préfet dans le domaine des infrastructures et la préparation des avis du préfet sur le réseau à grande circulation.

L'intervention des DDT(M) est en revanche très hétérogène sur les sujets suivants :

- l'accidentologie : certaines DDT(M) contribuent à des analyses sur tous les réseaux, certaines sont fortement mobilisées mais essentiellement (voire uniquement) avec les services du département pour ce qui concerne le réseau départemental, certaines interviennent ponctuellement en conseil des collectivités locales, d'autres enfin ne font aucune étude dans ce domaine ;
- la coordination des gestionnaires de voirie ;
- la préparation des arrêtés du préfet sur le réseau de l'État et sur le réseau autoroutier (activité importante dans certains départements, nulle dans d'autres où la préfecture gère cela directement avec le ou les gestionnaires) ;
- la communication.

On observe aussi des situations très contrastées en matière de statut et de positionnement des agents. A titre d'illustration : parfois la DDT(M) dispose de personnels du ministère de l'intérieur pour la coordination, parfois au contraire la préfecture dispose de personnels du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) pour cette même mission.

Aucune corrélation n'apparaît très nettement entre le rôle de la DDT (pour celles qui sont impliquées) et le contenu des réponses apportées à l'enquête, celles-ci étant globalement assez convergentes.

PARTIE 2. LES AXES PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE ET SON EFFICACITE

2.1 Les observatoires

Les données sont considérées comme fiables par la plupart des DDT(M) s'agissant des accidents corporels. Toutefois, plusieurs DDT(M) soulignent une dégradation de la qualité des données saisies par les forces de l'ordre, notamment en zone police. Selon certaines interprétations, les forces de l'ordre sont invitées à se mobiliser prioritairement sur la « remontée rapide » au détriment de la complétude et de la fiabilité des saisies dans les bulletins d'analyse d'accident corporel (BAAC). Plusieurs DDT(M) insistent sur la nécessité d'un travail de fiabilisation des données très chronophage. Quelques-unes précisent qu'elles sont en difficulté pour y faire face. Deux DDT signalent les apports d'un partenariat avec le service départemental d'incendie et de secours (SDIS). Plusieurs regrettent de ne pas pouvoir davantage valoriser ces données.

Les principales propositions formulées :

- la nécessité d'entretenir des contacts « quasi quotidiens » avec les forces de l'ordre ;
- les DDT(M) qui sont destinataires des copies des PV et mains courantes soulignent l'intérêt de cet apport pour le travail de fiabilisation. D'autres DDT(M) qui n'en sont pas destinataires, proposent qu'elles le soient. Plusieurs proposent que les DDT(M) et préfectures puissent avoir un accès dématérialisé aux PV. Une DDT précise qu'il faudrait pouvoir anonymiser les PV et mains courantes, les forces de l'ordre refusant de les transmettre sans ce traitement préalable ;
- presque toutes les DDT(M) demandent la fusion des différents outils, à la fois pour éviter les doubles saisies et pour améliorer la qualité des données. Elles proposent la refonte de Concerto et du Portail accidents pour les intégrer à un outil unique ;
- plusieurs DDT(M) souhaitent que cet outil unique serve aussi aux remontées rapides et intègre un module cartographique ;
- une DDT suggère, pour améliorer la complétude des fiches BAAC que l'absence de saisie de certains champs soit bloquante ;
- plusieurs DDT(M) s'interrogent sur la multiplicité des remontées (2 DDT évoquent l'hypothèse de supprimer les remontées rapides hebdomadaires pour ne conserver que les remontées rapides mensuelles) ;
- l'enjeu de formation des forces de l'ordre est souvent évoqué, certains départements le reliant au constat d'un turn-over important.

2.2 Les infrastructures

Beaucoup soulignent la difficulté à conserver une compétence « infrastructures » pour leurs missions dans les domaines de la sécurité routière et de la gestion de crises, alors même que c'est nécessaire pour répondre aux attentes. D'autres annoncent avoir déjà totalement renoncé à cette compétence. Souvent, elle subsiste, mais elle est fragile et ne tient qu'à un ou quelques agents de l'ex DDE, qu'il sera difficile de remplacer.

Les relations avec les services du conseil général sont très hétérogènes allant du néant à la collaboration quotidienne. Le lien avec les autres gestionnaires est fonction du contexte local (le lien avec les directions interdépartementales des routes - DIR et sociétés d'autoroutes est naturellement plus développé dans les départements très urbanisés où le réseau de l'État reste très présent ; le lien avec les agglomérations est en revanche rarement évoqué, même par les départements les plus urbains).

Plusieurs DDT(M) regrettent l'absence de consultation ou de prise en compte des avis de l'État sur le réseau à grande circulation. Quelques-unes invitent à repenser sa définition et à clarifier les obligations en matière de sauvegarde de ces itinéraires.

Les propositions sont peu nombreuses et visent à répondre à ces constats :

- organiser le maintien des compétences en DDT (formations, partenariats ?) ou pallier leur disparition progressive par un recours accru au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), sous réserve d'une bonne réactivité sur tout le territoire ;
- réunir un réseau départemental « sécurité routière » des principaux gestionnaires ;
- redéfinir le réseau à grande circulation (en lien avec la réforme de l'instruction des transports exceptionnels ?) en clarifiant son rôle et en simplifiant les processus liés (notamment pour les restrictions temporaires liées à des travaux) ;
- développer la gestion dynamique des vitesses sur les axes autoroutiers les plus chargés ;
- conditionner les financements de l'État (type DETR) à une analyse sécurité routière des projets.

2.3 La prévention

Les partenariats avec les acteurs tels que l'éducation nationale ou la justice sont jugés très importants pour l'efficacité de la politique de prévention. Mais quelques DDT(M) s'inquiètent d'un éventuel recentrage de ces partenaires sur des fondamentaux dont la sécurité routière ne ferait pas partie. En matière de sensibilisation des jeunes, certains proposent un élargissement aux acteurs autres que l'éducation nationale tels les lycées agricoles, les centres de formation des adultes ou l'enseignement supérieur.

Les baisses des budgets consacrés à la prévention sont jugées inquiétantes au regard de la possibilité de conserver une véritable politique de prévention.

Quelques DDT(M) constatent une évolution manifeste des mentalités en matière de vitesse, qui s'accompagne du passage au premier plan de l'enjeu « conduites addictives ». Elles proposent par conséquent que la politique de prévention se focalise davantage sur cet enjeu.

Les propositions récurrentes sont les suivantes :

- renforcer le pilotage national de la politique de prévention ;
- préserver les moyens financiers et humains (jugés modestes, voire insuffisants) consacrés à la prévention et veiller à éviter l'utilisation de ces moyens à d'autres fins ;
- élargir le périmètre des partenariats à de nouveaux acteurs, sans oublier les EPCI qui pourraient amener une dynamique nouvelle ;
- communiquer davantage sur les actions de prévention et/ou communiquer différemment ;
- professionnaliser les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) et s'appuyer sur ce réseau pour piloter des opérations de prévention ;
- développer davantage la prévention en milieu professionnel grâce aux partenariats avec des institutions telles que CARSAT, MSA, CMA ... ;
- prioriser la lutte contre les conduites addictives, le message « vitesse » étant jugé par plusieurs DDT(M) comme bien passé, voire approprié.

2.4 *Le contrôle sanction automatisé*

Le programme est jugé plutôt positivement et les DDT(M) ont en général activement contribué au choix des sites et à son déploiement. La fonction que certains qualifient de « quasi maîtrise d'œuvre » peut être assez chronophage dans les départements les plus concernés par le programme, sans que les moyens correspondants soient alloués aux DDT(M).

Les propositions récurrentes :

- construire une relation plus directe entre la DSCR et les DDT(M) en matière de gestion du parc existant (les prestataires privés servent souvent d'intermédiaires entre l'administration centrale et le service) ;
- développer le recours aux radars mobiles et aux radars tronçons ;
- faire tourner les radars de contrôle entre différents sites en laissant les cabines vides sur certains ;
- communiquer davantage sur l'efficacité de cette politique, non pas en nombre de flash, mais en termes d'impact sur les vitesses et sur la mortalité ;
- réaliser des études visant à définir l'impact des radars sur l'accidentalité et les vitesses pratiquées au niveau national, par grands itinéraires (études confiées CEREMA).

2.5 *Les autres volets de la politique de sécurité routière :*

Naturellement, les DDT(M) qui n'ont pas la mission de coordination sont faiblement impliquées sur ces « autres actions ». Plusieurs d'entre elles toutefois, coordinatrices ou pas, ont mis en place un plan de prévention des risques routiers. Une DDT (61) a publié un recueil des bonnes pratiques pour la sécurité des déplacements professionnels. Certaines contribuent à des actions de communication plus ou moins innovantes. D'autres organisent des formations de référents sécurité routière dans les écoles et/ou dans les communes. Plusieurs insistent sur l'importance de mettre en place une gouvernance partenariale de la politique de sécurité routière dans le département.

Propositions :

- mettre en place une gouvernance partenariale autour du directeur de cabinet et du coordinateur ;
- généraliser les plans de prévention du risque routier dans les services de l'État ;
- développer avec la Justice les alternatives à la sanction pour les délits routiers (TIG sécurité routière).

PARTIE 3. L'EFFICIENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES MISES EN ŒUVRE

3.1 En termes d'organisation :

Quelques DDT(M) regrettent un partage des rôles entre préfecture et DDT(M) qui serait source de confusion et d'inefficacité. D'autres (majoritaires) apprécient cet enrichissement mutuel et l'efficacité de cette collaboration. Les uns comme les autres se félicitent des synergies développées au sein des DDT(M) entre l'éducation routière, la coordination et l'observatoire de sécurité routière.

La baisse observée des moyens et des effectifs en DDT(M) invite à s'interroger sur la nécessité d'envisager des externalisations nouvelles.

Des outils (valises pédagogiques) pourraient être développés au niveau national pour tous les départements.

3.2 En termes de modalités d'action :

Il est essentiel, au regard de la faiblesse des moyens mobilisables, de démultiplier notre action en s'appuyant sur des référents locaux qu'il convient d'identifier, de former et d'animer.

Le recours à des IDSR bénévoles présente un intérêt budgétaire évident mais quelques DDT(M) regrettent de ne pas pouvoir professionnaliser davantage ces intervenants et pensent que cela limite beaucoup l'efficacité de ce réseau. Il s'avère difficile en tous cas d'imaginer des solutions plus économes que le bénévolat !

Certaines DDT(M) proposent de développer un contrôle plus fort et régulier de la formation dispensée par les auto-écoles. D'autres insistent sur la possibilité de mieux utiliser les auto-écoles pour développer la prévention et sur la nécessité de développer la formation post permis.

Il est par ailleurs proposé d'évaluer davantage les actions de sécurité routière (pratique qui, semble-t-il, reste l'exception).

Quelques DDT proposent la dématérialisation des commissions départementales de sécurité routière (CDSR).

Certaines actions pourraient être conduites à une échelle inter-départementale.

Il conviendrait de développer les partenariats avec le milieu professionnel : la porte d'entrée des chambres de commerce et d'industrie serait à valoriser mais avec une dimension nationale qui pourrait être relayée au niveau local.

Concernant le milieu médical, même principe de « moteur national » qui pourrait être relayé au niveau départemental (ordre des médecins, ordre des pharmaciens) sur les thématiques de sécurité routière liées aux médicaments, addictions, fatigue, somnolence...

PARTIE 4. L'ACCEPTABILITE ET L'APPROPRIATION DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

La communication est souvent citée comme la première mesure pour l'acceptabilité de la politique de sécurité routière. Beaucoup de DDT(M) sont convaincus de la nécessité de maintenir, voire d'accentuer, le ciblage des publics jeunes et des enfants, plus réceptifs aux actions de prévention. A destination des adultes, plusieurs proposent de communiquer davantage sur les conséquences directes et indirectes des accidents. Les DDT(M) regrettent souvent la disparition de la semaine de la sécurité routière qui a perdu en visibilité en se fondant dans une semaine de la mobilité.

La bonne adéquation de la signalisation routière au contexte est par ailleurs jugée très importante pour la crédibilité de la sanction, et de la politique de sécurité routière plus globalement. C'est une action qui mobilise beaucoup dans certains départements et qui est devenue plus nécessaire du fait de la multiplicité des gestionnaires et des pouvoirs de police. Mais les DDT(M) qui ont perdu la compétence technique se sont naturellement désengagées de cette politique.

Quelques DDT(M) s'inquiètent du brouillage des messages, en se fondant sur l'expérience des panneaux d'annonce des radars fixes, enlevés puis remis en place, ou sur l'annonce de l'éthylotest obligatoire. Elles insistent sur la continuité des messages et sur la préparation de l'opinion aux mesures nouvelles.

Deux DDT(M) relèvent un défaut d'acceptabilité du contrôle sanction automatisé et proposent d'assouplir les sanctions pour les très petits excès de vitesse.

Massivement, les DDT(M) soulignent la complémentarité entre prévention et répression, la prévention contribuant à l'acceptabilité de la répression, tandis que la répression force à la remise en question et contribue à crédibiliser la prévention. L'une comme l'autre visent à faire évoluer les comportements, ce qui constitue la priorité en matière de lutte contre l'insécurité routière. L'équilibre actuel entre prévention et répression est jugé satisfaisant dans la quasi-totalité des réponses. Quelques-unes regrettent toutefois que l'État ne communique pas suffisamment sur la prévention. Certaines DDT(M) témoignent de l'intérêt des opérations qui mixent répression et prévention, en accompagnant le contrôle (et la sanction éventuelle) d'un message pédagogique.

PARTIE 5. COMMENTAIRES OU PROPOSITIONS

Les agents des DDT(M) en charge de cette politique expriment interrogations et inquiétudes sur les conséquences pour eux et leur service du rattachement de la DSCR au Ministère de l'Intérieur.

QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX DDT(M) VIA LEUR GROUPEMENT

Département : Questionnaire renseigné ou validé par :

1. La prise en charge de la politique de sécurité routière dans le département :

1-1 Quel service assure la « coordination de sécurité routière » ? (préfecture, DDT(M) ou autre à préciser)

1-2 Quelles sont, pour la politique de sécurité routière, les missions principales confiées à la DDT(M) dans le département ? (réponse courte sans entrer dans le détail des missions SVP)

2. Les axes prioritaires de la politique de sécurité routière et son efficacité : (les questions principales figurent en gras, les autres sont davantage optionnelles)

2-1 Les observatoires : les données sont-elles suffisamment fiables et disponibles ? L'usage qui en est fait est-il satisfaisant ? Faudrait-il développer d'autres analyses ? **Avez-vous des propositions de fiabilisation, de simplification ou d'allègement des processus ?**

2-2 Les infrastructures : l'action de l'État (réseau de l'État, sauvegarde du réseau à grande circulation, commissions consultatives des usagers pour la signalisation...) est-elle exercée d'une façon satisfaisante ? **La coordination avec les différents gestionnaires de réseaux est-elle suffisamment bien assurée ? Quelle action menée au niveau départemental ? Quelles seraient vos propositions éventuelles d'amélioration ou de simplification dans ces domaines ?**

2-3 La prévention : Est-elle correctement articulée avec les autres missions ? La priorisation des actions (en fonction des publics, des causes d'accident, etc.) vous paraît-elle justifiée et pertinente ? **Quelles seraient vos propositions d'amélioration de cette politique ?**

2-4 Les contrôles sanctions automatisés : le déploiement de ces dispositifs dans votre département vous paraît-il adapté aux enjeux ? La DDT(M) contribue-t-elle à leur bon positionnement ? **Avez-vous des propositions à formuler quant à ce programme ?**

2-5 Les autres volets de la politique de sécurité routière dans le département : avez-vous des observations ou des propositions à formuler ? Pratiques originales ou intéressantes à signaler en matière d'animation ou de communication ? De prévention des risques routiers dans l'administration ou en entreprises ?

3 L'efficacité des politiques publiques mises en œuvre :

Quelles seraient vos propositions pour obtenir de meilleurs résultats à moyens constants ou pour faire des économies de moyens sans porter préjudice à l'efficacité de la politique de sécurité routière ? Y a-t-il des actions ou des procédures dont l'utilité serait incertaine ?

3-1 En termes d'organisation : (collaboration entre les services de l'État, lien avec l'éducation nationale, avec les services de santé, avec les forces de l'ordre – sanction et prévention, avec la justice, avec les collectivités, avec les associations, avec les centres de formation et auto-écoles...)

3-2 En termes de modalités d'action : (type d'actions et de publics, moyens mis en œuvre, compétences mobilisées...)

4. L'acceptabilité et l'appropriation de la politique de sécurité routière

4-1 Comment pourrait-on développer encore une meilleure appropriation de cette politique ? Quelles actions devraient évoluer et comment ?

4-2 L'équilibre entre prévention et répression vous paraît-il satisfaisant ? Comment peut-on contribuer, par la prévention ou la communication, à conserver une acceptabilité de la politique de sécurité routière ?

5. Commentaires ou propositions

Avez-vous d'autres commentaires ou propositions à formuler pour améliorer la politique de sécurité routière, dans les domaines de compétence de votre DDT(M) ou plus généralement ?

ANNEXE 6 : suivi rapports IGA -CGEDD-IGGN-IGPN 2007, 2009 relatifs aux politiques locales de sécurité routière

(1) En italique propositions du rapport de synthèse 2009 déjà présentes dans le rapport de synthèse 2007

(2) S 2007 = AUDIT DES POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE - TOME 1 - RAPPORT DE SYNTHESE - mai 2007 (n° IGA 07-022-01)

S 2009 = AUDIT DES POLITIQUES LOCALES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE - RAPPORT DE SYNTHESE - novembre 2009 (n° IGA 09-095-01)

Org SD 2013 = RAPPORT SUR L'ORGANISATION ET LES MOYENS DE LA SECURITE ROUTIERE AU NIVEAU DECONCENTRE - novembre 2013 (n° IGA 13-093/13-060/01) - IGA et CGEDD seulement.

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
DIAGNOSTIC, ENQUETES COMPRENDRE POUR AGIR, BAAC					
<p>Proposition n° 3 : 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 propositions pour les simplifier, les multiplier et les rendre plus efficaces.</p> <p><i>Proposition n° 2 : réaliser un audit sur les conditions de mise en œuvre 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.</i></p>	DSCR	<p>S 2007 p 39</p> <p>S 2009 p 27</p>	<p>Oui, il faut alléger.</p> <p>Il faut mutualiser certains experts au plan régional, et organiser la centralisation de la remontée des enquêtes à l'ONISR pour synthèse des enseignements.</p>	<p>Depuis fin 2013, un travail est en cours entre la DSCR (ONISR), un groupe d'experts enquêteurs ECPA, le PANGOF, appuyés par le CEREMA. L'objectif est d'élaborer une méthodologie simplifiée pour réaliser des enquêtes qui seront rebaptisées ETSR (Enquêtes Techniques de SR) pour reprendre la formulation de l'article 11 du code de procédure pénale où des transmissions d'informations du parquet sont possibles dans le cadre d'enquêtes techniques.</p> <p>La méthode ETSR va prochainement être testée dans le département 95 et le chef de projet de Seine-et-Marne s'est déclaré intéressé.</p>	<p>Restructuration permanente des services rend difficile la mise en œuvre de cet audit.</p>

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
Proposition n° 4 : mettre en place pour tous les accidents mortels, au niveau des maîtres d'ouvrage concernés (sociétés d'autoroute, Etat, départements, agglomérations et villes), une analyse rapide systématique , établie avec le concours des forces de l'ordre et des services de la DDE (infrastructures et éducation routière).	DSCR Pref	S 2007 p 39	Pertinence à questionner. Ces analyses rapides sont déjà requises pour les responsables d'infrastructures. Risque d'analyse biaisée lorsque l'analyse est faite par les responsables d'infrastructures (ex des autoroutiers qui privilégient l'hypovigilance).		Pas de réel état des lieux sur ce qui se fait dans les différents départements. Il est compliqué de mobiliser les partenaires.
<p>Proposition n° 5 : 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 au gestionnaire de voirie concerné.</p> <p>Proposition n° 3 : sans remettre en cause les initiatives locales, et en particulier les analyses rapides effectuées localement, <i>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.</i></p>	ONISR Pref	S 2007 p 39 S 2009 p 27	Pertinent. Il est important que le rapport au gestionnaire de voirie se fasse dans les 2 sens : il doit reverser dans la base principale ses corrections. Proposition : - saisie et transmission des BAAC par les FO dans les 2 mois ; - amélioration de la qualité initiale par l'intégration de contrôles de cohérence à la saisie, l'usage du GPS, et l'interfaçage avec les bases de données du permis et des immatriculations pour réduire le temps de correction et consolidation de la base ; - correction des accidents par les gestionnaires de voirie principaux (SCA, DIR, CG et agglos de plus de 50 000 habitants) et pour le reste et la cohérence d'ensemble par les ODSR ;	La gendarmerie transmet les fiches BAAC entre 45 jours et 2 mois, donc elles sont mises à disposition des ODSR à 2,5 mois maxi. Si les ODSR ont un accès facile aux PV, il est alors possible pour les ODSR de corriger les BAAC rapidement. En revanche, la validation doit se faire sur le département entier, donc il faut aussi que les policiers respectent ces délais, ce qui est loin d'être le cas (délai moyen de transmission police autour de 4 mois, mais peut aller jusqu'à un an).	Délai de rendu des fiches BAAC par certains services de police nationale. Mise à disposition des PV anonymisés. Support informatique de l'ONISR.

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
			<ul style="list-style-type: none"> - accès aux PV informatisés pour les ODSR et gestionnaires de voirie corrigeant le BAAC ; - élaboration d'un système d'information unique assurant une pré-saisie du BAAC alimentant les remontées rapides et préparant la consolidation de la base nationale, avec accès spécifiques selon les unités. 		
PLANS DE CONTROLE ET ORGANISATION POLICE					
<p>Proposition n° 6 : 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. Ces plans, pour ce qui concerne la vitesse, devront mettre en œuvre une complémentarité effective entre les radars fixes et les radars mobiles. Leurs conditions d'utilisation devront être améliorées, et les contrôles de vitesse avec interception, plus orientés vers le contrôle des véhicules étrangers ou des motocyclistes.</p> <p><i>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.</i></p>	Pref	<p>S 2007 p 40</p> <p>S 2009 p 28</p>	<p>Pertinent.</p> <p>L'enjeu est que les plans de contrôle soient établis à partir des enjeux identifiés localement, et en définissant les horaires, jours et lieux selon les cibles identifiées (jeunes le WE la nuit, autres la semaine en fin de journée).</p> <p>Un plan de contrôle trimestriel glissant peut être préférable à un plan de contrôle annuel moins relié à l'actualité et donc au dispositif de prévention-communication.</p>	<p>Considéré comme fait (mais pas de pilotage/contrôle).</p> <p>Les PDCR sont réalisés dans les départements, en lien avec les enjeux identifiés dans le PDASR auquel ils sont intégrés. Ils en constituent le volet « contrôle ».</p> <p>L'adéquation des contrôles réalisés, des infractions constatées, avec les caractéristiques de l'accidentalité est réalisée au cas par cas et non de manière systématique par la DSCR en fonction des rencontres avec les chefs de projets.</p>	<p>Pas d'état des lieux centralisé et pas de pilotage/contrôle par la DSCR.</p> <p>Pilotage/contrôle assuré par la DGGN pour les forces de GN.</p>

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
Proposition n° 7 : organiser l'intervention des brigades de contrôle technique de la Direction Centrale de la Sécurité Publique , pour qu'elles agissent de façon homogène sur le territoire. En particulier, développer, en liaison avec les polices municipales, les actions de contrôle des deux-roues en ville portant notamment sur la vitesse, l'état du véhicule et son niveau d'émissions sonores et polluantes.	DGPN	S 2007 p 40	NSP		
Proposition n° 40 : étudier la possibilité de création par la police nationale, dans les grandes agglomérations, d'unités de sécurité routière nocturnes.	DGPN	S 2007 p 50	Problème de moyens.		
LIMITATIONS VITESSE, INFRASTRUCTURES					
<p>Proposition n° 8 : réaliser sans tarder, dans chaque département, à l'initiative de la DIR et de la DDE, 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. Dans cette perspective, les enseignements tirés du dispositif SIREDO pourraient être utilisés, de manière à apprécier et valider la pertinence de la limitation de vitesse à un endroit donné.</p> <p><i>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.</i></p>	Pref	S 2007 p 40 S 2009 p 28	Le problème est relatif. Voir aussi le problème des BDD de vitesse pour constituer la base des arrêtés en l'absence de contrôle de légalité pour les arrêtés de police. En Suède obligation d'envoi en open data (sinon non applicable).	Une circulaire du 24 novembre 2011 demande aux préfets de réunir une commission consultative des usagers pour la signalisation routière qui réunit les gestionnaires des réseaux routiers et les représentants des usagers.	Il faudrait une méthodologie pour cette harmonisation. On demande aux préfets de le faire. Si les autorités de police ne sont pas d'accord, que peut-on faire ?
Proposition n° 35 : si les actions proposées de remise en ordre, axe routier par axe routier, par les gestionnaires de voirie et les maires ne pouvaient aboutir rapidement (cf. proposition 8), ce qui est loin d'être exclu, il conviendrait alors d'étudier une modification législative permettant,	DSCR DITM	S 2007 p 49	Pas de réalité d'un problème massif démontrée, donc pas forcément pertinent. L'enquête menée par la mission montre que ce		La multiplicité des gestionnaires et des autorités de police complexifie le dispositif.

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
<p>sur les axes les plus fréquentés, de donner à l'Etat le pouvoir de fixer de manière homogène les limites de vitesse, après consultation des gestionnaires de voirie et des maires. Il faut rappeler ici que 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'Etat seul.</p> <p><i>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).</i></p>		S 2009 p 28	problème est maintenant très largement ponctuel : Pour 49 départements (64,5% %) il n'y a pas de problème de lisibilité des vitesses sur le réseau routier, contre 27 (35,5%) pour lesquels il y en a un.		
<p>Proposition n° 39 : développer une politique nationale de sécurité des poids lourds, les incitant à utiliser les autoroutes chaque fois que possible de façon à éviter les axes secondaires et les traversées de bourgs ou de villages et visant à expérimenter des formes nouvelles de coexistence avec les voitures (avec notamment l'encadrement des possibilités de dépassement).</p> <p><i>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.</i></p>	DSCR DITM	S 2007 p 50 S 2009 p 29	Pas d'examen de cette proposition au plan de la pertinence, en l'attente de la taxe carbone qui devait avoir cet effet incitatif et a été finalement reportée.	Avancée seulement sur les transports exceptionnels. Expérimentation dans le Nord Pas de calais –jusqu'à 48 tonnes possibilité d'aller sur autoroute). Hors transport exceptionnel rien n'a été fait (Taxe devait y contribuer).	Acceptabilité de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises. Blocage des sociétés d'autoroute pour aller au-delà de 48 tonnes pour les transports exceptionnels (risque de détérioration de la chaussée).

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
EDUCATION NATIONALE					
<p>Proposition 17 : sous l'impulsion des inspecteurs d'académie, mobiliser les enseignants et tous les personnels des établissements en faveur de la sécurité routière : préparation aux Attestations Scolaires de Sécurité Routière (ASSR), désignation dans chaque établissement d'un enseignant référent, mise au point par établissement de Plans de Prévention des Risques Routiers portant notamment sur les trajets domicile-travail.</p> <p>Proposition n° 10 : <i>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.</i></p>	DSCR Educ nat Pref	S 2007 p 42 S 2009 p 30	Pertinence avérée.	Convention tripartite PR/Educ nat / DSCR vient d'être reconduite (avenant à la convention cadre de 2010) pour une action dans les lycées et les CFA.	Manque de levier de la DSCR sur ce genre de sujet.
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.	DSCR Rech	S 2009 p 30	Pertinent.	Non réalisé.	Autonomie des universités. Question non prise en compte au plan central. Manque de moyens.
PLAN DE PREVENTION DES RISQUES ROUTIERS					
Proposition n° 15 : doter dans les deux ans l'ensemble des principales administrations départementales et des entreprises publiques (La Poste, France Telecom, EDF, SNCF...) de Plans de Prévention des Risques Routiers adaptés, dont la mise en œuvre concrète et les résultats seront suivis et évalués.	DSCR DGAFP Pref	S 2007 p 42	Pertinent.	Pas d'initiative DSCR. Non mis en œuvre de façon généralisée.	Difficulté à apparaître comme une autorité d'impulsion dans cette matière perçue comme RH et de suivi (exemple du PPRR de la DGPN de 2013 non communiqué à la DSCR).

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
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.					
Proposition n° 23 : inciter les différentes collectivités locales à établir un Plan de Prévention des Risques Routiers en y associant leurs agents (les déplacements professionnels et les trajets domicile-travail devront faire partie des priorités). <i>Proposition n° 16 : inciter les différentes collectivités locales à établir un Plan de Prévention des Risques Routiers en y associant leurs agents.</i>	DSCR DGCL DGAFP	S 2007 p 44 S 2009 p 32	Pertinent.	Pas initié.	Pas d'information centralisée.
MOBILISATION DES CT ET DES AUTRES ACTEURS					
Proposition n° 13 : assurer une mobilisation plus forte de tous les professionnels de la route et de l'automobile, les écoles de conduite, les entreprises de transport, les assureurs, les garagistes, les concessionnaires automobiles... au niveau national et au niveau local. Des initiatives comme la campagne de lutte contre le débridage des cyclomoteurs lancée en 2006 par le Centre National des Professions de l'Automobile (CNPA) devraient être valorisées et multipliées dans les PDASR 2007.	DSCR Pref	S 2007 p 41	Pertinent.	Plus de circulaire annuelle de consigne depuis 2012. Elles étaient devenues assez formelles.	Problème des modalités de contrôle des cyclos débridés : pas d'outil homologué.
Proposition n° 14 : créer un climat de confiance entre médecins et conducteurs afin de rendre effectif le devoir d'information du patient par le médecin et l'obligation pour le conducteur de se présenter spontanément devant la commission médicale en cas de maladie mettant en cause sa capacité à conduire. Mobiliser, par une formation initiale et continue adaptée, le réseau des médecins agréés libéraux et (ou) membres des commissions médicales départementales d'examen du permis de conduire.	DSCR Pref	S 2007 p 41	Pertinent.	Fait pour ce qui concerne personnes âgées et médicaments pouvant avoir un impact sur l'aptitude à la conduite.	
Proposition n° 24 : associer toutes les associations volontaires à l'élaboration et à la mise en œuvre des PDASR ; pour les plus actives d'entre elles, substituer au saupoudrage et à la reconduction actuelle des aides des contrats de partenariat et	Pref	S 2007 p 45	Pertinence à questionner avec la réduction des crédits qui rend très étroites les marges de manœuvre locales ; Faut-il	Plus de circulaire annuelle de consigne depuis 2012. Elles étaient devenues assez formelles	Crédits diminués. Pas de capitalisation des pratiques locales (pourtant, par exemple, essai intéressant de

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
<p>d'objectifs permettant de financer dans la durée les actions essentielles. Ne pas se limiter aux associations spécialisées dans le domaine de la sécurité routière, mais élargir chaque fois que possible à d'autres associations plus généralistes (par exemple, anciens des grandes écoles, aide au maintien à domicile des personnes âgées...).</p> <p><i>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.</i></p>		S 2009 p 34	encore les réduire par des consignes supplémentaires ? Des recommandations existent dans les documents méthodologiques d'élaboration des PDASR.		Meurthe-et-Moselle)
<p>Proposition n° 20 : relancer la mobilisation des collectivités locales pour la sécurité routière, dans le cadre de la charte passée avec l'AMF. Des chartes devront être signées avec l'Association des Régions de France (ARF) et l'Association des Départements de France (ADF). Il s'agit en même temps d'obtenir la nomination, dans toutes les collectivités, régionales et départementales, communes ou communautés de communes, d'un élu référent en charge concrètement et de façon horizontale des questions de sécurité routière, et de les former progressivement.</p> <p><i>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.</i></p>	DSCR	S 2007 p 44 S 2009 p 31	Pertinent pour l'AMF. Moins pertinent pour l'ARF. Pertinence à étudier pour ADF (infra + transports scolaire).	Non initié avec l'ADF. Charte 2005 avec AMF non renouvelée.	Capacité de la DSCR à négocier et suivre des partenariats complexes et nombreux.
<p>Proposition n° 27 : développer, dans les restaurants, des pratiques nouvelles incitant à une consommation modérée de vin : vente au verre, augmentation de l'offre de demi-bouteilles, possibilité d'emmener chez soi une bouteille non entièrement consommée grâce à un sac proposé par le restaurant. Cela pourrait prendre la forme, dans chaque</p>	Pref	S 2007 p 46	Non pertinent au plan national. Pour les partenaires traditionnels et historiques de la sécurité routière, comme pour les représentants du ministère de la Santé au		

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
département, d'actions de sensibilisation auprès des restaurateurs, en partenariat avec les syndicats de viticulteurs , ou même, sur le modèle des discothèques, par le biais de chartes passées entre le préfet et les professionnels.			CNSR, les démarches des associations d'alcooliers relèvent d'un conflit d'intérêt, l'objectif restant de produire et vendre de l'alcool. Toute démarche en ce sens fait courir le risque de tensions avec nos partenaires fiables et connus, sans garantie d'intérêt de ce travail.		
COMMUNICATION ET PARTENARIAT					
Proposition n° 28 : associer chaque fois que possible le président du conseil général et les maires à la communication du préfet sur la sécurité routière. Susciter parallèlement, par la diffusion de documents adaptés et par les contacts personnels souhaitables, un langage commun entre les élus et l'Etat. <i>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.</i> 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.	Pref	S 2007 p 46 S 2009 p 35	Concerne le niveau local.		Autonomie des élus locaux. Impact en termes de politique locale de prises de position tranchée de grands élus locaux.
Proposition n° 29 : aider les autorités locales, au niveau de la DSCR, à établir et à faire vivre des partenariats avec les radios, les télévisions et la presse quotidienne régionale , sur le modèle du partenariat créé dans le Jura. Prévoir l'achat d'espaces publicitaires dans le cadre des PDASR, afin d'amener progressivement les journalistes à passer de la rédaction de simples comptes-rendus (accidents du samedi soir ou audiences des tribunaux) à une réflexion partagée sur l'insécurité routière et sur les moyens de la combattre.	DSCR Pref	S 2007 p 46	Pertinence à questionner au regard de la baisse des moyens de la DSCR et de la bonne connaissance de la PQR par les services de presse des préfectures.		Baisse de crédits Rationalisation des crédits de communication (validation au plan national pour réduire les coûts).

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
PILOTAGE LOCAL					
<p>Proposition n° 11 : revoir les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) en généralisant progressivement deux principes : l'évaluation des résultats doit être la règle et, dans la mesure du possible, un préalable à une nouvelle intervention ; la reconduction systématique d'une aide financière doit être justifiée avec précision.</p> <p>Proposition n° 12 : mettre en place une méthode de répartition plus claire et plus incitative des crédits départementaux pour les PDASR, fondée sur les résultats de l'accidentologie et sur la qualité des projets présentés. L'appel à projets doit être, dans la mesure du possible, systématisé.</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	Pref	S 2007 p 41 S 2009 p 29	Pertinence à questionner avec la réduction des crédits qui rend très étroites les marges de manœuvre locales ; Faut-il encore les réduire par des consignes supplémentaires ?	Application plus descendante que montante. Une méthode d'évaluation des politiques locales menées dans le cadre des PDASR a été diffusée localement il y a quelques années en annexe d'une circulaire de 2008. Eléments perdus de vue depuis.	Pas suivi par la DSCR. Pas de capitalisation des bonnes pratiques.
Proposition n° 32 : étudier la possibilité de mobiliser les sous-préfets d'arrondissement , en particulier pour l'animation locale des PDASR.	Pref	S 2007 p 48	Dépend du local	Existe, y compris pour confier à un SPA une fonction de coordination départementale.	
<p>Recommandation n°4 : maintenir un lien organique entre la fonction de coordination et l'unité chargée de la sécurité routière.</p> <p>Recommandation n°5 : viser à moyen terme le rapprochement fonctionnel de la coordination, et les unités de sécurité et d'éducation routières.</p> <p>Recommandation n°6 : maintenir le lien entre les préfetures et les services techniques ; associer systématiquement les DDT aux réunions de synthèse en préfecture.</p>	DSCR DMAT Pref	Org moyens SD 2013, p 45	Etude en cours.		En attente position cabinet MI

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
POLICE ADMINISTRATIVE					
Proposition n° 41 : mettre en œuvre les propositions du rapport de l'inspection générale de l'administration sur "Les horaires de fermeture des débits de boisson et la sécurité routière" (avril 2006), notamment en ce qui concerne l'harmonisation des heures de fermeture des discothèques.	DLPAJ Pref	S 2007 p 50	Pertinent mais en partie dépassé. Action devrait faire partie des PDASR et concerner aussi les épiceries (vente d'alcool aux mineurs).	Non mis en œuvre car le texte du code du tourisme non concerté accorde une ouverture jusqu'à 7h pour toutes les discothèques.	Pas vraiment suivi par DSCR, ni par DLPAJ
PILOTAGE DES POLITIQUES LOCALES DE SR					
Proposition n° 26 : faire régulièrement le bilan des chartes nationales passées avec les organismes représentant les collectivités territoriales (AMF), les entreprises (comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel) et les assureurs (conventions 0,5% Fédération Française des Sociétés d'Assurances et Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances), en analysant leur mise en œuvre sur le terrain, les progrès concrets obtenus et leurs résultats financiers.	DSCR	S 2007 p 45	Pertinent sous réserve de la régulation du nombre de chartes.	Fait pour les assurances. Non réellement fait pour l'AMF. Suppression du comité de pilotage pour la prévention des risques routiers professionnels.	Problème de vacance d'agents au sein de la SDAI. Difficile positionnement de la charte. Charge liée au suivi et problème de continuité au sein de la SDAI.
Proposition n° 43 : relancer et restructurer le pilotage de la DSCR et la fonction d'animation et de soutien des actions locales , en les mettant concrètement au service des politiques locales de sécurité routière définies sous l'autorité des préfets. Recommandation n°9 : rétablir à la DSCR une fonction de pilotage effectif du réseau.	DSCR	S 2007 p 51 Org SD 2013, p 47	Pertinent.	Recréation réseau observation SR, délégué éducation routière. Réactivation réseau moto Plus de réunion nationale de coordinateurs mais DSCR se déplace pour les réunions rég.	
Proposition n° 44 : diffuser aux préfets un guide d'auto-évaluation de la politique locale de sécurité routière (la mission en propose un modèle en annexe 4) et réaliser systématiquement chaque année une série d'audits des politiques départementales, afin d'utiliser leurs conclusions pour améliorer les approches locales, au niveau des préfets concernés et au niveau national.	DSCR	S 2007 p 51	Pertinent mais non connu En fait diffusé en annexe d'une circulaire de 2008	Il existe un guide des bonnes pratiques DMAT (sept 2011). Lien vers l'intra MI : http://dmat.mi/documents/sdcsr/securite_routiere/guidedesbonnespratiques.pdf	

Proposition (1) – numérotée selon rapport de référence	Qui ?	Rapport (2)	Pertinence proposition ? Si non expliquer.	Si pertinent, quels éléments mis en œuvre ?	Quels éléments bloquent la mise en œuvre ?
Proposition n° 10 : créer, au sein de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, une mission d'audit de sécurité des routes , portant en premier lieu sur les routes nouvelles, ensuite sur les routes existantes. Proposer aux collectivités locales gestionnaires de voirie de s'associer au dispositif, si elles le souhaitent.	DSCR DITM	S 2007 p 41	Plus d'actualité maintenant Comment gérer cela au sein du MEDDE, après la décentralisation des routes avec transfert de personnel ?	Essai. Idée de grand pôle technique dirigé par un ingénieur.	Difficulté de créer une compétence technique avec peu de gens. Cela serait maintenant plus à la MARN de le faire mais la DIT indique qu'elle n'en a plus les moyens.
Recommandation n°8 : inscrire dans la convention négociée entre le MI et le MEDDE le maintien des services procurés par le RST, en particulier le CEREMA , avec lequel une convention particulière doit être signée, et ceux assurés par les services spécialisés, dont le CEPII au sujet du logiciel CONCERTO.	DSCR DITM SG MEDDE	Org SD 2013, p 46	Pertinent.	En cours.	Difficile de maintenir une activité sur la SR au sein du MEDDE ; mais indispensable de garder un réseau technique unifié.
Recommandation n°12 : traiter de manière spécifique les recrutements des personnels locaux de la sécurité et de l'éducation routière au sein de la DRH du MI.	DSCR SG MI SG MEDDE	Org SD 2013, p 52	Pertinent	Dépend décision du cabinet sur ensemble du rapport.	Mise en œuvre difficile.

(1) En italique propositions du rapport de synthèse 2009 déjà présentes dans le rapport de synthèse 2007

(2) S 2007 = AUDIT DES POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE - TOME 1 - RAPPORT DE SYNTHESE - mai 2007 (n° IGA 07-022-01)

S 2009 = AUDIT DES POLITIQUES LOCALES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE - RAPPORT DE SYNTHESE - novembre 2009 (n° IGA 09-095-01)

Org SD 2013 = RAPPORT SUR L'ORGANISATION ET LES MOYENS DE LA SECURITE ROUTIERE AU NIVEAU DECONCENTRE - novembre 2013 (n° IGA 13-093/13-060/01) - IGA et CGEDD seulement.

ANNEXE 7
ESTIMATION DU POIDS FINANCIER DES CONTRIBUTIONS PUBLIQUES
A LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

PARTIE 1. DES DONNEES RELATIVEMENT CONNUES POUR L'ETAT MAIS MAL CERNEES POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LES AUTRES ORGANISMES	77
1.1 LES CONTRIBUTIONS DE L'ETAT A LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE SONT GLOBALEMENT CERNEES MAIS PAS TOUJOURS COMPLETEMENT APPREHENDEES	77
1.2 L'APPORT DES COLLECTIVITES TERRITORIALES N'EST PAS CONNU BIEN QUE POTENTIELLEMENT IMPORTANT.....	78
1.3 LE COUT DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE NE DOIT PAS ETRE CONFONDU AVEC LES DEPENSES INDUITES PAR L'ACCIDENTALITE ROUTIERE	78
1.3.1 <i>Les dépenses de prévention entrent clairement dans la politique de sécurité routière</i>	78
1.3.2 <i>Les interventions des services de secours d'urgence liées à des accidents routiers peuvent être comptabilisées au titre de la politique sécurité routière</i>	78
1.3.3 <i>Les dépenses des organismes sociaux sont à affecter à l'insécurité routière et non à la politique de sécurité routière</i>	79
1.4 L'OBLIGATION D'ASSURANCE FAIT PESER SUR LES ASSURES UNE PART DU COUT DES ACCIDENTS DE LA ROUTE	79
1.4.1 <i>Les primes de cette assurance obligatoire s'imputent sur le pouvoir d'achat des ménages.....</i>	79
1.4.2 <i>Les assurances couvrent l'essentiel des dommages corporels dont le coût moyen augmente</i>	79
1.5 CERTAINES CONTRIBUTIONS N'ONT PAS PU ETRE EVALUEES, FAUTE D'ELEMENTS DISPONIBLES.....	80
PARTIE 2. ESTIMATION DU COUT DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE POUR L'ETAT	81
2.1 LES PROGRAMMES SOUS LA RESPONSABILITE DU DSCR	81
2.1.1 <i>Programme 207 « Sécurité et éducation routière » et action 9 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement durable et de la mer »</i>	81
➤ La contribution affichée au DPT au titre du programme 207 dépasse le périmètre strict du programme et de son action miroir	81
➤ Les effectifs affectés exclusivement à la politique de sécurité routière diminuent depuis 2006.....	82
2.1.2 <i>Programmes 751, 752 et 753 Compte d'affectation spéciale contrôle de la circulation et du stationnement routiers.....</i>	83
➤ Les recettes décrites dans le CAS ne concernent pas uniquement les contrôles automatisés par radar....	83
➤ Le CAS permet d'affecter les recettes du contrôle sanction automatisé et du PVe à certaines dépenses .	84
➤ Les amendes « radars » sont quasi-exclusivement affectées à la sécurité routière.....	85
➤ Les recettes issues du CSA ne sont pas entièrement comptabilisées dans le DPT	86
2.2 LES AUTRES PROGRAMMES SOUS LA RESPONSABILITE DU MINISTRE DE L'INTERIEUR	87
2.2.1 <i>Programme 152 « Gendarmerie nationale » et programme 176 « Police nationale »</i>	87
➤ Les effectifs des forces de l'ordre restent importants mais ont diminué depuis 2008 surtout au sein de la police nationale.....	87
➤ Les effectifs de la police nationale consacrés à la fonction d'officier du ministère public ne sont pas comptabilisés	88
2.2.2 <i>Programme 307 « Administration territoriale ».....</i>	89
2.3 LES PROGRAMMES SOUS LA RESPONSABILITE DE DIRECTIONS D'ADMINISTRATION CENTRALES DU MEDDE.....	90
2.3.1 <i>Programme 203 « Infrastructures et services de transport » et action 8 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement durable et de la mer »</i>	90
2.3.2 <i>Programme 174 « Energie, climat et après-mines » et action 23 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement durable et de la mer »</i>	91
2.3.3 <i>Programme 190 « Recherche dans le domaine de l'énergie, du développement et de l'aménagement »</i>	92
2.3.4 <i>Concours du réseau d'expertise du MEDDE : action 1 « Stratégie, expertise et études en matière de développement durable » et action 14 « Personnels œuvrant dans le domaine de la recherche et de l'action scientifique et technique » du programme 217 (CEREMA et CGDD)</i>	92

2.4	LES PROGRAMMES DU MINISTERE DE LA JUSTICE.....	93
2.4.1	Programme 166 « Justice judiciaire ».....	93
2.4.2	Programme 182 « Protection judiciaire de la Jeunesse.....	94
2.4.3	Programme 107 « Administration pénitentiaire »	94
2.5	LES PROGRAMMES DU MINISTERE DE L'ÉDUCATION NATIONALE	95
2.5.1	Programme 140 « Enseignement scolaire public du premier degré » et 141 « Enseignement scolaire public du second degré ».....	95
2.5.2	Programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »	96
2.6	LES DEPENSES LIEES A LA SANTE.....	96
2.6.1	Programme 204 « Prévention, sécurité sanitaire et offre de soin »	96
2.6.2	Les dépenses de la CNAM.....	96
2.6.3	L'inconnue recherche.....	96
2.7	LES AUTRES PROGRAMMES	97
2.7.1	Programme 219 « Sport »	97
2.7.2	Programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations de travail » et action 4 du programme 155 « Conception, gestion et évaluation des politiques de l'emploi et du travail »	97
2.8	SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION DE L'ÉTAT ET CORRECTIONS A APPORTER AU DPT	97
PARTIE 3. APPROCHE DU COUT DE LA SECURITE ROUTIERE POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES.....		99
3.1	DES INTERVENTIONS CENTREES SUR LES INFRASTRUCTURES, LE SECOURS ET LA PREVENTION	99
3.2	UNE ESTIMATION DES ORDRES DE GRANDEUR DES CONTRIBUTIONS	100
3.2.1	La contribution des SDIS à la sécurité routière.....	100
3.2.2	Les infrastructures routières départementales	101
3.2.3	Les infrastructures routières communales et intercommunales	101
3.3	SYNTHESE DES ESTIMATIONS CONCERNANT LES DEPARTEMENTS ET LE BLOC COMMUNAL	102
PARTIE 4. LES APPORTS DES COMPAGNIES D'ASSURANCE ET DES MUTUELLES		103
4.1	LES POLITIQUES TARIFAIRES DES ASSURANCES CONTRIBUENT A LA SECURITE ROUTIERE.....	103
4.2	LES ASSURANCES ONT UNE POLITIQUE DE PREVENTION.....	103
4.3	LES ASSURANCES FINANCENT UNE PART IMPORTANTE DES SOINS PROVOQUES PAR L'ACCIDENTALITE ROUTIERE	103
4.4	LA NON ASSURANCE PROGRESSE, CE QUI CONTRIBUE A ALOURDIR LES PRIMES D'ASSURANCES.....	104
PARTIE 5. SYNTHESE DU FINANCEMENT DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE		105
5.1	REPARTITION DES COUTS PAR ACTEUR	105
5.2	REPARTITION DES COUTS PAR TYPE D'ACTION.....	105

PARTIE 1. DES DONNEES RELATIVEMENT CONNUES POUR L'ETAT MAIS MAL CERNEES POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LES AUTRES ORGANISMES

Les données fournies à l'équipe d'évaluation en matière de quantification du coût de la contribution publique de sécurité routière sont les suivantes :

« Le budget annuel de la politique transversale de sécurité routière (18 programmes budgétaires recensés dans le Document de politique transversale dont le DSCR est chef de file), stable depuis plusieurs années, représente de l'ordre de 2,6 milliards d'euros.

Une partie importante de ces crédits - qu'il conviendra d'évaluer - est mise en œuvre de façon déconcentrée. L'une des difficultés principales dans l'estimation des dépenses est de parvenir à isoler la part des dépenses de personnel spécifiquement liées à la sécurité routière.

D'autres sources de financement interviennent, qui devront elles aussi faire l'objet d'une tentative d'évaluation : collectivités locales, assurances, sociétés d'autoroutes, associations...

Le chiffre de 2,6 milliards d'euros correspondant aux seules dépenses budgétaires de l'Etat doit donc être complété par le coût de l'action des autres acteurs de la sécurité routière. »²

Pour l'Etat, l'équipe d'évaluation s'est fondée sur les documents annexés à la loi de finances. Pour les collectivités territoriales, les estimations sont réalisées en fonction des données disponibles à la direction générale des collectivités territoriales.

1.1 Les contributions de l'Etat à la politique de sécurité routière sont globalement cernées mais pas toujours complètement appréhendées

Les éléments initiaux traduits par le document de politique transversale (DPT) présentent plusieurs faiblesses. Si les contributions des différents programmes LOLF³ sont chiffrées dans la plupart des cas, ces montants doivent être analysés dans leur contenu et leur mode de calcul.

Par ailleurs, certains coûts ou programmes ont été oubliés ; ainsi en est-il du programme « administration pénitentiaire », de certaines actions du programme de soutien du ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) qui regroupe les effectifs des services déconcentrés contribuant à la politique de sécurité routière, ainsi que des effectifs des préfectures chargés de la gestion des permis de conduire pour ce qui concerne le programme « administration territoriale ».

Au regard de ses conditions d'élaboration, le DPT n'est soumis qu'à un contrôle de cohérence par rapport aux chiffres de l'année précédente et aux éléments éventuellement identifiés « sécurité routière » dans le projet annuel de performance correspondant, ce qui est rare. Ces données sont obtenues des ministères souvent dans l'urgence et parfois dans la difficulté ; en l'absence d'impact concret en termes d'exécution de la dépense du DPT, ces chiffres sont peu questionnés par la DSCR comme par la direction du budget.

Faute parfois de précision suffisante dans le DPT ou le projet annuel de performance (PAP) du programme correspondant, l'équipe d'évaluation s'est rapproché des représentants des responsables de programmes, afin de valider ou de compléter la contribution affichée. Elle s'est attachée à valider la méthode de calcul la plus robuste possible, s'agissant d'abord d'établir des ordres de grandeur des dépenses publiques engagées.

Elle a porté une attention particulière à la prise en compte des effectifs portés par des programmes recensant les effectifs polyvalents.

² Cahier des charges de l'évaluation présenté lors du comité de pilotage du 24 mars 2014.

³ Loi organique relative aux lois de finances.

1.2 *L'apport des collectivités territoriales n'est pas connu bien que potentiellement important*

Les contributions des collectivités territoriales ne sont pas évaluées alors que des compétences importantes ont été décentralisées en 1982 et 2004 (infrastructures routières notamment). Les collectivités contribuent à la politique de sécurité routière notamment via :

- la gestion des infrastructures routières ; 98 % du linéaire routier relève des collectivités territoriales, correspondant aux deux tiers des kilomètres parcourus (cf. tableaux ci-dessous) ;
- le financement des services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) qui interviennent en cas d'accident (de l'ordre de 280 000 interventions par an) ;
- de multiples interventions de prévention, difficilement évaluables ;
- la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable et de transport ayant une incidence sur l'exposition aux risques routiers ;
- l'action des polices municipales.

Réseau routier en kilomètres (2011 et 2013)

	Etat*	Départements**	Communes**	Total
Réseau routier en km	21 157 km	381 847 km	674 543 km	1 077 547 km
Part du réseau routier	2%	35%	63%	100%

* Chiffre 2011 - Source DGITM, chiffres clés du transport 2013 - dont réseau concédé 8 578 km, soit 41%

** Chiffre 2013, dont DOM, hors Mayotte - Source DGCL

Utilisation de réseaux en millions de kilomètres parcourus en 2011

	Réseau national	Dont autoroutes	Autres réseaux	Total
Utilisation en millions de véhicules - km	194 544	171 435	370 419	564 963
Part de l'utilisation du réseau	34%	30%	66%	100%

Source DGITM 2011, chiffres clés du transport 2013

1.3 *Le coût de la politique de sécurité routière ne doit pas être confondu avec les dépenses induites par l'accidentalité routière*

L'équipe d'évaluation propose de distinguer quatre natures de dépenses exposées par l'ensemble des acteurs de la politique de sécurité routière qu'ils soient publics ou privés.

1.3.1 **Les dépenses de prévention entrent clairement dans la politique de sécurité routière**

Les dépenses engagées par la direction générale de la santé et Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) en termes de prévention n'ont pas pu être cernées par la mission, faute de temps pour trouver les bons interlocuteurs.

Les assurances consacrent quant à elles 0,5% des primes d'assurance à la prévention (cf. point 4.2 ci-dessous).

1.3.2 **Les interventions des services de secours d'urgence liées à des accidents routiers peuvent être comptabilisées au titre de la politique sécurité routière**

Il peut également être considéré que les moyens mis en place par les pouvoirs publics en matière de services de secours ou d'urgence contribuent à la politique de sécurité routière en ce qu'ils diminuent les conséquences létales ou corporelles du fait d'une intervention médicalisée adaptée et rapide. Il en est ainsi des dépenses des SDIS et des Services d'Aide Médicale Urgente (SAMU) liées à des accidents routiers.

Toutefois, ces dépenses ont une nature ambivalente dans la mesure où elles sont aussi la conséquence d'un relatif « échec » de la politique de sécurité routière. La baisse du nombre d'accidents corporels réduit en effet le nombre de ces interventions et donc leur coût (au moins leur part variable, la permanence des secours ayant un coût fixe qui ne concerne d'ailleurs pas que les accidents routiers).

1.3.3 Les dépenses des organismes sociaux sont à affecter à l'insécurité routière et non à la politique de sécurité routière

La CNAM et les organismes publics de prestations sociales engagent des dépenses du fait des accidents de la route et donc de l'insuffisante efficacité de la politique de sécurité routière.

Certaines de ces dépenses peuvent être prises en charge par l'assurance obligatoire que doit souscrire chaque automobiliste. Toutefois, cette couverture n'est pas totale et une part de ces dépenses reste assumée par la collectivité. Il conviendrait de déterminer les dépenses de la CNAM et des autres organismes sociaux (pensions d'invalidité éventuelles) liées aux accidents de la route.

Notamment, les assureurs ne couvrent pas les dépenses de santé des conducteurs ayant une part de responsabilité dans l'accident, soit 42 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 7 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme (statistiques ONISR 2012).

1.4 L'obligation d'assurance fait peser sur les assurés une part du coût des accidents de la route

1.4.1 Les primes de cette assurance obligatoire s'imputent sur le pouvoir d'achat des ménages

Les dépenses prises en charge par les assurances et mutuelles pour couvrir les dommages liés aux accidents doivent s'analyser en termes de perte de pouvoir d'achat pour les propriétaires de véhicules.

L'augmentation ou la diminution de l'accidentalité a en effet une incidence sur l'évolution du niveau des primes d'assurance automobile. Cette variation a donc un impact direct sur le pouvoir d'achat des automobilistes, l'assurance étant obligatoire.

Le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO) fait d'ailleurs état d'un nombre croissant d'automobilistes roulant sans assurance pour des motifs économiques, ce qui atteste du poids de cette charge pour les ménages⁴. Il estime qu'entre 1 et 2 % des conducteurs circulent sans assurance en France (voir point 4.4 infra).

1.4.2 Les assurances couvrent l'essentiel des dommages corporels dont le coût moyen augmente

Ces primes sont calculées pour couvrir notamment :

- les dépenses matérielles liées aux accidents, considérées en première analyse comme hors champ de la présente analyse ;
- les dépenses engagées à la suite d'un accident corporel qui viennent pour partie en remboursement de dépenses engagées par la CNAM, hors conducteur responsable (cf. ci-dessus)⁵ ;
- le versement d'indemnités qui, normalement, se substituent aux prestations d'invalidité ou d'assistance dues dans le cadre de régimes publics d'aides aux personnes, sans que la mission ait pu expertiser ce point ;

⁴ 45% des conducteurs exclus de leur garantie le sont pour non-paiement. Source : FGAO. <http://www.roulez-assuré.fr/FCKeditor/UserFiles/File/DP-FG-Bilan-Non-Assurance-2014.pdf>

⁵ En 2012, les accidents les plus lourds ont représenté 2% des victimes et plus de 50% des sommes versées par les assureurs en indemnisation.

- la participation au financement du FGAO pour couvrir les dommages des accidents pour lesquels le conducteur n'est pas assuré (contribution de 2 % sur tous les contrats de responsabilité civile automobile) ;
- et, pour une faible part (au moins 0,5% des primes), des dépenses de prévention.

L'évolution des primes est en partie liée à l'efficacité de la politique de sécurité routière, la maîtrise de ces dépenses étant d'abord due à la réduction du nombre d'accidents corporels. En partie seulement, puisque la prime d'assurance dépend aussi du coût moyen de chaque accident et des règles d'indemnisation des assurances⁶.

1.5 Certaines contributions n'ont pas pu être évaluées, faute d'éléments disponibles

Faute de temps, la mission a renoncé à étudier :

- les éventuelles contributions européennes, *a priori* relativement faibles ;
- la contribution des sociétés d'autoroute en termes de prévention et de prise en charge des secours ;
- l'apport des régions (Cf. explication au point III).

Par ailleurs, la mission n'a pas été en mesure de **valoriser l'action des multiples associations** qui œuvrent en matière de sécurité routière. Sur la base de la valorisation du bénévolat, cet apport serait certainement important.

⁶ La hausse du coût moyen des sinistres corporels s'est accélérée pour atteindre un niveau de croissance historique de 12 % en 2013. La revalorisation des rentes versées aux accidentés de la route était prise en charge par le FGAO. Ce dernier continuera à gérer le stock des rentes jusqu'à son extinction et les assureurs se chargeront de la revalorisation des rentes pour les accidents survenus après le 1er janvier 2013. D'après les premières estimations des sociétés d'assurances, ce transfert engendrera une charge supplémentaire pour les assureurs de l'ordre de 300 millions d'euros. *Source site FFSA*

PARTIE 2. ESTIMATION DU COUT DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE POUR L'ETAT

Les éléments suivants sont tirés du DPT « sécurité routière » et des projets annuels de performance 2014 des programmes concernés. En général, les chiffres pris en compte sont ceux des crédits de paiement « LFI 2013 ».

2.1 Les programmes sous la responsabilité du DSCR

2.1.1 Programme 207 « Sécurité et éducation routière » et action 9 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement durable et de la mer »

Le programme 207 comporte les actions menées par la DSCR en matière d'observation, prospective et soutien, de démarches interministérielles, de communication ainsi que d'éducation routière.

Depuis peu, ce programme porte outre les effectifs de la direction centrale, les inspecteurs des permis de conduire. Il ne comprend en revanche pas les effectifs polyvalents en poste dans les directions départementales des territoires (DDT) voire en directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), qui sont portés par l'action 9 du programme 217, dite miroir.

➤ **La contribution affichée au DPT au titre du programme 207 dépasse le périmètre strict du programme et de son action miroir**

Elle comporte tout d'abord, ce qui est logique, les effectifs de l'action miroir du programme « sécurité et éducation routière » figurant au programme 217 (action n° 9).

Contribution du programme 207 à la politique de sécurité routière

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	PAP 2014	<i>dont ETP</i>	<i>dont titre 2</i>	<i>Part T 2</i>
Programme 207	226,804	129,648	1 569	80,946	62%
Action miroir (n°9 du P217)	-	43,026	666	43,026	100%
Total	226,804	172,674	2 235	123,972	72%

Source DPT 2014, PAP 2014 - chiffres LFI 2013

Mais elle comporte en outre d'autres charges, pour un total de l'ordre de 50 millions d'euros, imputées sur le programme 217 ou d'autres programmes de soutien, comme le montre le tableau ci-après établi par la DSCR sur la base des chiffres PLF 2014 (légèrement différents de ceux de la LFI 2013).

Si on enlève les éléments relatifs aux actions 1 et 14 couvrant le réseau scientifique et technique du MEDDE que la mission suggère d'identifier à part (cf. point 2.3.3 ci-après), de l'ordre de 38 millions provient de ces actions de support général (hors action miroir) du MEDDE et sont attribués dans le DPT au programme 207.

C'est le seul programme du DPT pour lequel une charge de soutien général dépassant l'action miroir du programme est prise en compte.

L'équipe d'évaluation s'interroge donc sur l'intérêt du calcul de ce coût complet, au regard du travail qu'il requiert, dans un DPT qui vise surtout à identifier les dépenses spécifiques liées à une politique.

L'intérêt de ce calcul vient surtout du fait que ces tâches de soutien assurées jusqu'à présent par le MEDDE doivent soit être maintenues, soit être transférées au ministère de l'intérieur, ce sujet dépassant le cadre de la présente mission.

Les contributions du réseau scientifique et technique doivent en revanche demeurer au MEDDE et font l'objet du point 2.2.3 ci-dessous.

Contribution du programme 207 (données PLF 2014)

<i>En millions d'euros - données PLF 2014</i>	Titre 2	Hors titre 2	TOTAL
P207 - toutes actions	80,946	48,064	129,010
P217 - action n°01 - CEREMA	0	20,971	20,971
P217 - action n°01 - CGDD	0	0,416	0,416
P217 - action n°02 - fonction juridique	0	0,055	0,055
P216 déversé sur P217 - action n°03	1,453	0	1,453
P309 déversé sur P217 - action n°03	0	1,126	1,126
P333 déversé sur P217 - action n°03	0	13,986	13,986
P217 - action n°03 - immobilier et moyens de fonct.	0	1,466	1,466
P217 - action n°04 - gestion des SI et réseaux inf.	0	0,497	0,497
P217 - action n°05 - RH et formation	0,261	1,565	1,826
P217 - action n°06 - action européenne et internationale	0	0,172	0,172
P217 - action n°07 - personnel support	17,735	0	17,735
P217 - action n°09	39,496	0	39,496
P217 - action n°14 - personnel recherche et action scientifique et technique	0,712	0	0,712
TOTAL	140,603	88,318	228,921

Source responsable de programme 207 – données PLF 2014

En grisé : catégories de dépenses prévues au point 2.3.3 ci-après -

➤ Les effectifs affectés exclusivement à la politique de sécurité routière diminuent depuis 2006

L'imputation budgétaire des effectifs affectés à la sécurité routière a évolué fortement ces dernières années. Portés par le programme 217, les effectifs intégralement consacrés à la sécurité routière ont ensuite été portés par le programme 207 à partir de 2013. En outre, en 2013, un transfert d'effectif du programme support du ministère de l'intérieur (programme 216) s'est faite au profit du programme 207. Il s'agit des effectifs centraux affectés à la gestion du fichier des permis de conduire (63 ETP).

Globalement, les effectifs affectés à la sécurité routière ont fortement diminué entre 2006 et 2010. Après une augmentation entre 2010 et 2012, l'effectif est maintenant stabilisé à 2 298 ETP (dont 63 ETP transférés en 2014 du ministère de l'intérieur).

Effectifs affectés à la sécurité routière de 2006 à 2014

	2006		2008		2010		2012		2013		2014	
	Total	Dont AC										
Action 9 du programme 217	3 477	476	3 200	?	2 334	152	2 286	?	732	0	666	0
Programme 207 (hors transfert P 216 MI)	0	0	0	0	0	0	0	0	1 526	142	1 569	141
Total périmètre initial MEDDE	3 477		3 200		2 334		2 286		2 258		2 235	
Transfert vers P207 du P216 (MI)	NC		63	63								
Total SR nouveau périmètre (ajout gestion centrale permis conduire)											2 298	

Source PAP 217 et 207

Les effectifs polyvalents en poste dans les services déconcentrés consacrent à la sécurité routière une part de leur temps maintenant bien établie.

Selon le rapport IGA-CGEDD de novembre 2013, les ETP relevant des missions transférées au ministère de l'intérieur seraient de 642 ETP. Ces agents sont en majorité en direction départementale des territoires (DDT). Il s'agit le plus souvent de fractions d'ETP. Au PAP du programme 207 et au DPT 2014, le chiffre est de 666, soit un différentiel faible, inférieur à 4%.

Calcul des effectifs en ETP portés par le programme 217 du MEDDE et consacrés à la sécurité routière

	Agents consacrant tout ou partie de leur temps à des missions transférées	dont agents consacrant plus de 50% de leur temps à des missions transférées	ETPT correspondant aux missions transférées
Préfecture	41	40	36,30
DDT ou DDTM	680	485	484,25
Autres DDI	10	10	9,14
DREAL	68	41	42,44
DRIEA (Ile-de-France)	42	40	38,60
DEAL et Saint-Pierre et Miquelon (outr-mer)	39	32	31,35
Total	880	648	642,08

Source rapport IGA-CGEDD sur l'organisation et les moyens de la sécurité routière au niveau déconcentré novembre 2013

2.1.2 Programmes 751, 752 et 753 Compte d'affectation spéciale contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Un compte d'affectation spéciale (CAS) retrace des opérations financées au moyen de recettes particulières ; recettes et dépenses retracées dans le CAS doivent être en relation directe. Le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » explicite les dépenses financées à partir du produit de ces amendes. Ces dépenses sont réparties entre quatre programmes.

➤ **Les recettes décrites dans le CAS ne concernent pas uniquement les contrôles automatisés par radar**

En recette sont distingués :

- le produit des amendes perçues par la voie de systèmes automatisés de contrôle sanction (AF radars) ;
- le produit des amendes perçues dans le cadre du PV électronique ainsi que les amendes forfaitaires majorées (AFM)⁷, quel que soit le type de constatation initiale (radar ou PV électronique).

Recettes prévisionnelles amendes de la circulation et du stationnement routiers	PLF 2014
Total recettes	1 727 796 000
Amendes Forfaitaires (AF)	1 295 038 652
AF contrôle automatisé "radars"	689 400 000
AF hors contrôle automatisé	605 638 652
dont Pv électronique	495 758 190
dont timbre amende	109 880 462
Amendes Forfaitaires Majorées (AFM)	432 757 348
AFM faisant suite à des AF contrôle automatisé	111 000 000
AFM faisant suite à des AF Pvé	204 104 432
AFM faisant suite à des AF "timbre amende"	117 652 916

Source PAP 2014. En euros.

⁷ Amendes qui n'ayant pas été payées spontanément et dans les délais par les contrevenants, sont majorées et recouvrées par le comptable public. La perception des AFM est donc plus coûteuse.

Les recettes prévisionnelles du CAS pour 2014 s'élèvent donc à 1,7 Mds d'euros, **dont moins de la moitié, de produit lié contrôle sanction automatisé (radars)** : 800 M€ dont 689,4 M€ au titre des amendes payées spontanément et 111 M€ au titre des amendes forfaitaires majorées.

Les autres recettes proviennent du PV électronique.

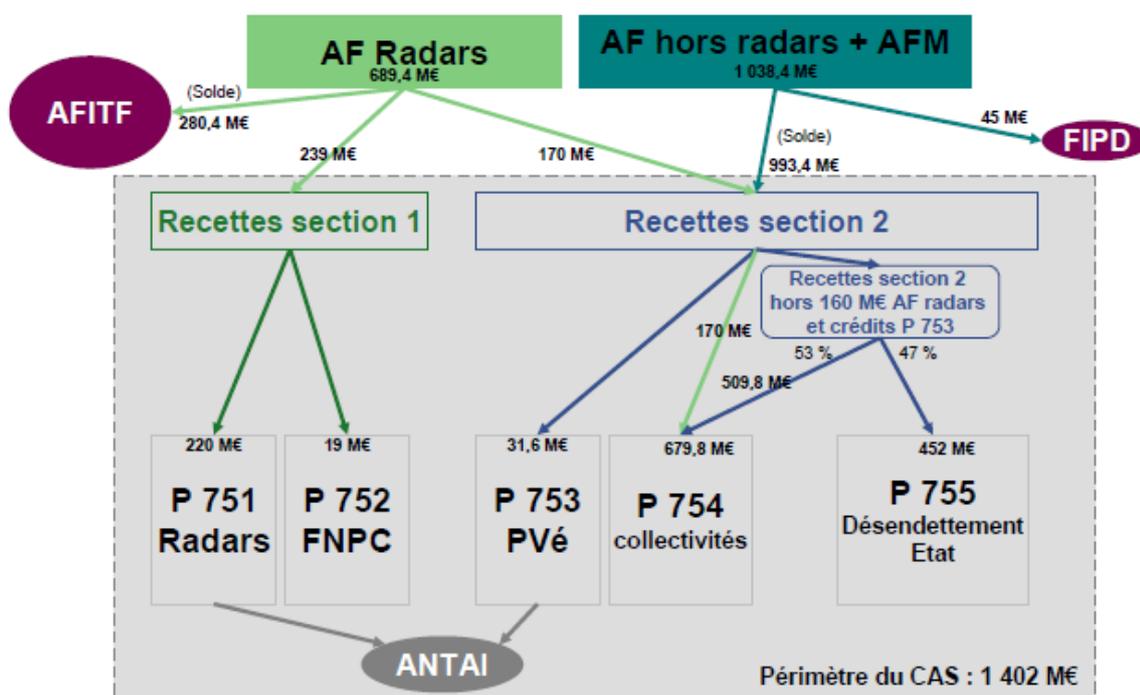
Le PV électronique n'est pas un contrôle automatisé mais la possibilité pour l'agent verbalisateur de remplacer le PV manuscrit (typiquement le PV de stationnement sous le pare-brise) par la transmission électronique du constat d'infraction. Le traitement de l'infraction est assuré par l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) qui en assure notamment la notification à l'utilisateur. C'est la même agence qui assure le suivi du contrôle automatisé des vitesses.

Ces recettes prévisionnelles sont en progression de 6 % par rapport à l'exécution 2012, dont environ 70 M€ sont liés à la progression prévisionnelle des amendes forfaitaires issues du contrôle sanction automatisé due notamment aux radars de nouvelle génération et à l'amélioration des poursuites l'encontre de conducteurs étrangers⁸.

➤ **Le CAS permet d'affecter les recettes du contrôle sanction automatisé et du PVe à certaines dépenses**

Deux fractions de ce produit sont prélevées d'une part au profit de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF - 280 M€) et d'autre part pour alimenter le fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD - 49 M€).

Les autres recettes sont affectées aux dépenses détaillées dans cinq programmes comme l'indique le schéma ci-dessous.



Source PAP 2014

⁸ Les 30 M€ de progression restants concernent les amendes forfaitaires hors contrôle automatisé (amendes issues du PV électronique - PVe) et les amendes forfaitaires majorées.

Le **programme 751 « Radars »** regroupe les dépenses de déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle de la circulation. En 2014, le parc radars sera maintenu à 4 200 équipements en assurant à la fois le renouvellement des systèmes les plus anciens et l'adaptation continue du parc aux enjeux de la sécurité routière.

Le financement d'une part du dispositif de gestion des points du permis de conduire (envoi de courriers et remplacement des serveurs du système national du permis de conduire par ceux du nouveau permis de conduire) est retracé dans le **programme 752**.

Les dépenses du **programme 753** concernent la modernisation de la chaîne de traitement des infractions par la généralisation du procès-verbal électronique (notamment dotation des forces de l'ordre de boîtiers de verbalisation électronique).

Le **programme 754** comporte les dotations aux collectivités territoriales destinées au financement d'opérations visant à rendre plus sûrs la circulation et les transports en commun. Comme l'indique le schéma ci-dessus, les recettes de ce programme viennent pour 170 M€ du CSA et pour le restant (680 M€) des produits du PVE et des amendes forfaitaires.

Enfin, une part du produit total des amendes (y compris PVE) est reversée au budget général au titre du désendettement de l'Etat (**programme 755**).

➤ ***Les amendes « radars » sont quasi-exclusivement affectées à la sécurité routière***

800 M€ sont liés aux contrôle sanction automatisé, soit 46% des recettes du CAS.

La fraction des recettes « amendes radars » (689,4 M€) est affectée aux dépenses suivantes :

- 280 M€, soit 40 %, à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ; si cette agence n'effectue pas exclusivement des travaux à vocation de sécurité routière, la modernisation des infrastructures routières et de transport a une incidence positive en termes de sécurité routière et l'agence finance les travaux de mise en sécurité des routes nationales ;
- 220 M€, soit 32%, pour la gestion et le pilotage du dispositif de contrôle sanction automatisé, le maintien opérationnel des radars (y compris radars mobiles), leur modernisation, le financement des suites judiciaires et comptables des contraventions relevées ; sur ce montant une somme de 2,33 M€ est consacrée au financement des campagnes de communication accompagnant le développement du contrôle automatisé ;
- 19 M€, soit 3 %, contribuant au financement du permis à point⁹ (pour l'essentiel édition et affranchissement des courriers adressés aux titulaires de permis de conduire, soit au titre d'un retrait de points, soit au titre d'une restitution de points) ;
- 170 M€, soit 25 %, pour une dotation aux collectivités territoriales fléchées « *afin de financer des opérations contribuant à la sécurisation de leur réseau routier* ».

Pour la fraction des recettes « AFM » liées au contrôle automatisé (111 M€ sur 1 038 M€, soit 11%), l'affectation aux dépenses est la suivante si on applique le même prorata aux différentes natures de dépenses :

- 3 M€ pour la gestion du PV électronique ;
- 55 M€ pour une dotation aux collectivités territoriales fléchées sur le « *financement par les collectivités territoriales d'opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation* » ;
- 48 M€ pour le désendettement de l'Etat ;
- 5 M€ pour le fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD - prélèvement à la source).

⁹ La gestion du permis à point étant pour l'essentiel financée sur les crédits du programme « administration territoriale » pour un coût beaucoup plus élevé (plus de 91 M€, cf. infra, programme 307).

Au final si l'on prend l'ensemble de recettes prévisionnelles radars, leur emploi se distribue comme suit par ordre de proximité décroissante des dépenses avec la politique de sécurité routière :

Répartition des dépenses liées au produit du contrôle sanction automatisé

<i>En millions d'euros</i>	AF radars	AFM radars	Total	Part
Dépenses directement affectées à la sécurité routière	239	3	242	30%
Radars et chaîne de verbalisation	220	3	223	28%
Financement annexe permis à point	19		19	
Dépenses finançant les infrastructures routières ou de transport	450	55	505	63%
Prélèvement AFITF	280		280	35%
Dotations fléchées aux collectivités territoriales	170	55	225	28%
Dépenses éloignées de la sécurité routière	0	53	53	7%
Désendettement de l'Etat		48	48	6%
Dotation au FIPD		5	5	
Total	689	111	800	100%

Source PAP 2014 (prévisionnel 2014 et non LFI 2013) et calculs de la mission

De fait, seulement 7% des dépenses effectuées sur le produit des amendes radars et amendes forfaitaires majorées correspondantes, soit 53 M€, sont éloignées de la politique de sécurité routière.

L'essentiel des recettes est affecté à des dépenses d'infrastructures ou de transport (63% soit 505 M€), dont la liaison avec la sécurité routière est indéniable. 30% des recettes financent directement la politique de contrôle sanction automatisé.

Toutefois, il convient de souligner que les dépenses d'Etat sont très supérieures aux recettes du CAS ; ainsi, rien que pour les seules forces de police et de gendarmerie affectées à la sécurité routière, 1500 millions d'euros sont imputés sur le budget de l'Etat, soit près de deux fois les recettes des radars.

➤ *Les recettes issues du CSA ne sont pas entièrement comptabilisées dans le DPT*

Dans le DPT, des contributions à hauteur de 279 M€ sont affichées pour les trois programmes 751, 752 et 753 (chiffres LFI 2013) :

- Programme 751 : 211 M€ ;
- Programme 752 : 35,024 M€ ;
- Programme 753 : 32,803 M€.

L'équipe d'évaluation considère qu'il conviendrait d'ajouter (valeur prévisionnelle 2014) :

- le prélèvement au profit de l'AFITF, soit 280 M€, bien qu'il ne soit pas retracé dans le CAS ; sauf s'il était déjà comptabilisé dans le CAS dans le programme 203, point sur lequel la mission n'a pas pu obtenir de précision du SG du MEDDE ;
- la contribution aux collectivités territoriales pour la part relevant du CSA, retracée dans le programme 754, soit 225 M€ (170 M€ au titre de l'AF radars + 55 M€ des AFM au prorata des AFM relevant des radars soit près de 11% - cf. Explications au dessus du tableau ci-dessus).

La contribution du CAS à la politique de sécurité routière serait alors réévaluée comme suit dans le DPT :

Contribution du CAS à la politique de sécurité routière à inscrire au DPT

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014 valeur LFI 2013	A ajouter Valeur « prévisionnel 2014 »	DPT 2014 Corrigé
Programme 751	211,000		211,000
Programme 752*	35,024		35,024
Programme 753*	32,803		32,803
Contribution AFITF		280	280
Contribution dotation collectivités territoriales		225	225
Total	278,827	505	783,827

Source DPT - valeur LFI 2013 et calculs de la mission

* Le montant affiché pour le programme 751 en LFI 2013 est de 27,678 sur le PAP2014 et non de 35,024 prévu au DPT 2014. Le « prévisionnel 2014 » n'est que de 19 M€. Cette différence de valorisation selon la période, s'explique par le retard du programme FAETON (nouveau système d'information du permis de conduire). Des dates de valorisation différentes expliquent donc que ces chiffres ne soient pas parfaitement cohérents avec ceux du tableau précédent, valorisés en prévisionnel 2014.

2.2 Les autres programmes sous la responsabilité du ministre de l'intérieur

2.2.1 Programme 152 « Gendarmerie nationale » et programme 176 « Police nationale »

Le programme 152 est le seul avec le programme 176 à comporter une action sécurité routière qui permet d'individualiser les effectifs consacrés à cette activité.

Il convient toutefois de préciser que ces effectifs ne sont pas exclusivement consacrés à des contrôles ; ils peuvent en effet également effectuer des missions de prévention pédagogique (partenariats avec des collèges notamment, participation aux manifestations de prévention...), des missions en matière de circulation (protection de courses, intervention visant à éviter un sur-accident ou à fluidifier la circulation...) ou encore des missions de présence dissuasive sur le terrain.

➤ **Les effectifs des forces de l'ordre restent importants mais ont diminué depuis 2008 surtout au sein de la police nationale**

Les effectifs consacrés à la sécurité routière sont dénombrés dans le cadre de systèmes d'information relatifs à la répartition des activités, la plupart des policiers et des gendarmes ayant des missions polyvalentes. En revanche, les unités spécialisées escadrons départementaux de sécurité routière pour la gendarmerie nationale et les unités de CRS autoroutières ou motocyclistes sont totalement comptabilisées en sécurité routière.

Le ratio « effectifs consacrés à l'activité sécurité routière / effectifs totaux » est alors appliqué à la masse salariale totale du programme, ce qui permet de déterminer la dépense de titre 2. Ce calcul correspond exactement pour la gendarmerie nationale et à peu de chose près pour la police nationale aux actions sécurité routière des deux programmes concernés.

Toutefois, dans le PAP des programmes concernés, ces actions ne comportent que des crédits de titre 2. Dans le DPT, il convient donc d'ajouter une part de hors titre 2 à partir du ratio ci-dessus. Cet ajout représente environ 13% de dépenses supplémentaires.

Evolution des ETP consacrés à la sécurité routière depuis 2008

En ETPT	PAP 2008	PAP 2009	PAP 2010	PAP 2011	PAP 2012	PAP 2013	PAP 2014
ETP GN en SR	12 364	12 274	12 046	11 802	11 677	11 677	11 359
Plafond d'emploi GN	101 136	99 509	98 155	97 198	95 883	97 013	97 167
Part SR/total	12,2%	12,3%	12,3%	12,1%	12,2%	12,0%	11,7%
ETP PN en SR	11 022	10 194	10 001	9 831	9 405	8 820	8 762
Plafond d'emploi PN	148 565	146 180	144 790	145 504	143 714	142 317	143 606
Part SR/total	7,4%	7,0%	6,9%	6,8%	6,5%	6,2%	6,1%
Total PN-GN	23 386	22 468	22 047	21 633	21 082	20 497	20 121
Part SR/total PN-GN	9,4%	9,1%	9,1%	8,9%	8,8%	8,6%	8,4%

Source : DGGN et DGPN, selon PAP

Si les effectifs en charge de la sécurité routière ont diminué dans la gendarmerie nationale, leur part par rapport à l'effectif total est restée stable sur la période 2008-2013.

Pour la police nationale, les effectifs consacrés à la sécurité routière diminuent de façon continue depuis 2008, tant en valeur absolue qu'en part des effectifs consacrés à cette mission. Cette diminution de 2 260 ETP, soit plus de 20% des effectifs 2008, revient pour les trois quart à la réduction des effectifs CRS consacrés à cette mission (essentiellement en milieu autoroutier). Si on corrige ces éléments de l'effet de la mauvaise comptabilisation des effectifs CRS indiquée ci-dessous, cette diminution n'est plus que de 1 300 ETP environ, dont une grosse moitié à imputer sur les CRS (700).

L'équipe d'évaluation note toutefois, au vu des éléments qu'elle a reçus, que **les effectifs affectés à la sécurité routière ont été surestimés pour les CRS entre 2008 et 2011**. En effet, les effectifs recensés par la direction financière de la police sur l'action sécurité routière du PAP et donc dans le DPT « sécurité routière » sont comptabilisés à hauteur des plafonds d'emploi des unités spécialisés et non des effectifs réalisés au 1^{er} janvier selon la DCCRS.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Effectifs réalisés au 1er janvier année n (source DCCRS)	2 632	2 473	2 239	2 239	2 163	2 092	1 984
Effectifs comptabilisés par DRPN au PAP année n	3 631	2 982	2 823	2 570	2 360	2 039	1 916
ETP PAP-ETP réel	999	509	584	331	197	- 53	- 68
Différence/ETP PAP	28%	17%	21%	13%	8%	-3%	-4%

Depuis 2013, les effectifs des CRS sont correctement comptabilisés, à un niveau proche de l'effectif réel au 1er janvier. Cette surestimation de l'ordre de 1000 ETP en 2008, de 500 ETP en 2010 accentuée de façon non réelle la baisse des effectifs de police consacrés à la sécurité routière.

Pour ce qui concerne les effectifs des autres services de police nationale, il est vraisemblable qu'une part non négligeable des activités ait été reprise par la police municipale, notamment en matière de prévention (présence aux points école).

➤ **Les effectifs de la police nationale consacrés à la fonction d'officier du ministère public ne sont pas comptabilisés**

Ces effectifs consacrés à une mission judiciaire exercent les fonctions de ministère public pour les contraventions des quatre premières classes.

Sans comptabiliser le temps que les chefs d'unité passent à cette fonction pour une part de leur temps, la direction centrale de sécurité publique comptabilise 977 ETP affectés à cette fonction auxquels il convient d'ajouter les 117 agents de l'Etat affectés à la préfecture de police.

Environ 80 % de ce contentieux est du contentieux routier (dont 20 % relatif au seul stationnement payant). Il est donc proposé d'appliquer un ratio de 60% à la totalité de cet effectif. S'agissant essentiellement, mais pas uniquement de personnels administratifs, ils ont été valorisés au coût de 35 000 euros par an, légèrement au dessus du coût moyen annuel du personnel administratif (cf. PAP 2014, p 42).

Au final la contribution des deux programmes de la mission sécurités (police et gendarmerie nationales se répartit comme suit.

Contribution des programmes gendarmerie et police nationales à la politique de sécurité routière

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	Ajout titres 3 et 5 et titre 2 OMP*	DPT 2014 corrigé	dont ETP	dont titre 2	Part T 2 / DPT corrigé
Programme 152 Gendarmerie nationale	817,400	139,795	957,195	11 359	817,400	85%
Programme 176 Police nationale (action SR)	531,949	54,925	586,874	8 762	531,849	91%
Programme 176 PN - Officier du Ministère public (OMP)		22,974	22,974	656	656	100%
Total	1 349,349	217,694	1 567,043	20 777	1 372,223	88%

Source DPT 2014, PAP 2014 - chiffres LFI 2013 et calculs de la mission

*Titre 3 et titre 5 du programme (chiffres LFI 2013) x (effectifs SR au PAP 2014/plafond d'emploi 2013) + effectifs OMP

2.2.2 Programme 307 « Administration territoriale »

Le programme 307 ne comporte ni indicateur, ni action se rapportant à la sécurité routière.

Dans le cadre de la comptabilité analytique d'activité des agents du cadre national des préfetures¹⁰ est distingué un effectif de 67 ETPT « sécurité routière » au sein de l'action 1 « coordination de la sécurité des personnes et des biens ».

Cet effectif est multiplié par le coût moyen d'un agent de préfecture (hors corps préfectoral) ainsi que par un coût moyen de fonctionnement « sac à dos » (hors immobilier) de 3 110 €. A cette première masse budgétaire est ajoutée une part forfaitaire de 10% de la masse salariale des directeurs de cabinet et de 10% des frais de représentation, soit 10,1 d'ETPT pour 1 382 404 € et 21 917 € de frais de représentation.

Cette analyse aboutit au total indiqué dans le DPT, soit de l'ordre de 5,5 millions.

La contribution de ce programme à la politique de SR devrait aussi comprendre les effectifs des préfetures affectés à la gestion du permis de conduire.

Les effectifs consacrés à la gestion du permis de conduire (délivrance mais aussi gestion des points, commission médicales, suspension administrative...) ne sont pas comptabilisés dans le DPT alors qu'ils sont considérablement plus nombreux et en augmentation (de l'ordre de 1 500).

Certes, il peut être considéré que la délivrance du permis de conduire est aussi la gestion d'une autorisation administrative et peut ne pas être totalement imputée à la politique publique de sécurité routière. Mais, dans la plupart des pays, la gestion des droits à conduire et notamment des points dépend du ministère des transports et est intégrée à la politique de sécurité routière.

Quant à l'activité consacrée aux immatriculations de véhicules, elle contribue également à la politique publique de sécurité routière, le fichier d'immatriculation étant nécessaire à la verbalisation des contrevenants. Toutefois, cette activité est aussi dimensionnée en fonction d'autres problématiques

¹⁰ Cinq d'entre eux sont affectés en direction départementale et non en services préfectoraux.

(perception de taxes locales, identification des véhicules pour des questions de police ou de droit privé,...).

Au final, l'équipe d'évaluation suggère, dans un objectif de simplicité et de cohérence, d'inscrire au DPT l'ensemble des effectifs dédiés à la gestion du permis de conduire et de ne comptabiliser à ce stade aucune contribution en matière d'immatriculation des véhicules, ce qui permet de tenir compte globalement de l'activité des préfetures relativement à ces deux fichiers.

Contribution du programme 307 concernant les préfetures à la politique de sécurité routière

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	DPT 2014 corrigé	<i>dont ETP</i>	<i>dont titre 2*</i>	<i>Part T 2/ DPT corrigé</i>
Action 1 coordination de la sécurité routière	5,451	5,563	77	5,301	95%
Action 2 part des titres correspondant à la gestion du permis de conduire	0	93,187	1 533	88,720	95%
Total	5,451	98,75	1 610	94,021	95%

Source DPT 2014 et éléments d'effectifs et de coût donnés par le responsable de programme

Il est à noter que le coût de la délivrance des permis de conduire est amené à augmenter avec la production depuis la fin de l'année 2013 des nouveaux titres européens sécurisés, renouvelables tous les 15 ans ; le surcoût de fonctionnement est chiffré pour la seule fabrication du titre (hors frais de structure de l'agence nationale des titres sécurisés - ANTS - et préfeture) à 36,8 M€ par an¹¹. Ce coût est actuellement pris en charge sur le fonds de roulement de l'ANTS, ce qui ne saurait perdurer.

2.3 Les programmes sous la responsabilité de directions d'administration centrales du MEDDE

2.3.1 Programme 203 « Infrastructures et services de transport » et action 8 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement durable et de la mer »

La politique de sécurité routière comporte classiquement un volet « infrastructures routières ». Toutefois, l'Etat gère maintenant une part très minoritaire du réseau routier national même s'il s'agit du réseau le plus circulé. En outre, plus de 40% de ce réseau est concédé et c'est donc les usagers qui en financent l'entretien. Ces coûts ne sont donc pas comptabilisés ici.

Par ailleurs, l'Etat assure le contrôle des conditions de réalisation des services de transport routier de personnes et de marchandises. L'objectif est d'assurer d'une part une concurrence maîtrisée et loyale entre les différents modes de transport et entre les entreprises et d'autre part la cohabitation des usagers professionnels et privés en vue d'améliorer la sécurité routière.

Les enjeux de sécurité routière sont bien présents dans les opérations de développement et d'entretien du réseau routier national et dans l'action de contrôle des services de l'Etat.

Le DPT explicite les méthodes de calcul utilisées pour distinguer les dépenses directement liées à la sécurité routière, les opérations d'entretien pouvant viser d'autres objectifs que la sécurité routière (fluidité de la circulation, qualité des vie des habitants...).

Pour ce qui concerne le programme 203, les crédits de l'action n° 12 « Entretien et exploitation du réseau routier national » sont pris en compte à hauteur de 30 à 60 % selon les crédits considérés, à l'exception des investissements pour les aménagements de sécurité comptabilisés à 100 %. Les crédits de l'action n° 13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres » sont totalement comptabilisés en matière de contrôle du transport routier. Par ailleurs, la prévision de fonds de concours associés à ces actions est également prise en compte dans l'estimation, à hauteur de 100 %.

¹¹ Hypothèse sur la base de 2,5 millions de titres délivrés par an, dont 900 000 primatas et d'un coût unitaire de production d'un permis de conduire au format européen de 14,73 € TTC : coût de fabrication imprimerie nationale (10€) + coût de numérisation (2€) + coût enveloppe et affranchissement (2,73€).

Les effectifs de ce programme sont portés par l'action 8 du programme 217. Les actions 12 et 13 représentent 82% des 11 175 ETPT de cette action, essentiellement en directions interdépartementales des routes. Ils **ne sont à ce stade pas comptabilisés dans le DPT ce qui apparaît à la mission comme regrettable, ces effectifs ayant bien au moins en partie une fonction importante de prévention en matière de sécurité routière.**

La délimitation de la part d'activité relevant de la sécurité routière étant délicate, il est proposé à titre forfaitaire de comptabiliser les effectifs concernés par ces deux actions à 50% (soit 41% des effectifs totaux du programme). La valorisation de la masse salariale est établie en référence au rapport entre la masse salariale de l'action et ses ETPT.

Contribution du programme 203 « infrastructures et services de transport » et de son action miroir

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	DPT 2014 corrigé	<i>dont ETP</i>	<i>dont titre 2</i>	<i>Part T 2</i>
Programme 203 (CP)	427,321	427,321	0	0	0%
<i>Dont action 12</i>	420,150	420,150			
<i>Dont action 13</i>	7,171	7,171			
Action 8 du programme 217 (1)	0	260,646	4 582	260,646	100%
Total	427,321	687,967	4 582	260,646	

Source DPT 2014, PAP 2014 - chiffres LFI 2013 et calculs de la mission

(1) calculs effectués sur les bases suivantes : calcul d'ETP théoriques = Moitié des effectifs des actions 12 et 13 (82% du total/2). Le calcul de titre 2 est établi sur la base d'un coût ETP moyen (titre 2 de l'action 8/effectifs totaux de cette action, soit 11 175 €)

2.3.2 Programme 174 « Energie, climat et après-mines » et action 23 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement durable et de la mer »

Le programme 174 porte l'ensemble des actions du MEDDE relatives à la sécurité du véhicule avec :

- un volet d'élaboration de la norme technique applicable aux véhicules au plan international et national : études et travaux pré-réglementaires nécessaires à l'évolution des dispositions administratives et techniques de la réception des véhicules à moteur et de leurs équipements, visant à introduire dans le droit communautaire et la réglementation technique européenne et internationale les propositions prioritaires du point de vue des experts nationaux ;
- un volet de contrôle des véhicules et des organismes agréés habilités à le faire.

De fait, la contribution à cette politique publique est essentiellement portée par l'action miroir du programme 217. Outre une part des effectifs de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules, près des deux tiers des 558 ETPT répartis entre les DREAL sont consacrés au contrôle technique des véhicules. Il est proposé de les comptabiliser à 100% au titre des activités de sécurité routière. La mission n'a pas eu les éléments lui permettant de vérifier ce décompte.

Contribution du programme 174 « énergie, climat et après-mine » et de son action miroir

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	<i>dont ETP</i>
Programme 174 (CP) et action 23 du programme 217	21,374	380 environ

Source DPT 2014, PAP 2014 - chiffres LFI 2013

2.3.3 Programme 190 « Recherche dans le domaine de l'énergie, du développement et de l'aménagement »

Le programme 190 couvre la recherche dans les domaines du développement durable, de l'énergie, des risques, des transports, de la construction et de l'aménagement. Il finance notamment l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) qui comprend en son sein plusieurs laboratoires de recherche travaillant sur le thème de la sécurité routière. Cet institut reçoit une subvention pour charge de service public de 88,376 M€.

Une part de cette subvention est affectée à la sécurité routière, à hauteur de 32 % environ de sa subvention pour charges de service public, soit 28,96 M€ en LFI 2013. Ce ratio de 32% est issu de l'estimation de la répartition des activités de recherche de cet institut selon les quatre grands domaines de son nouveau contrat quadriennal :

- mobilité et sécurité (à hauteur de 43 % pour la sécurité : ce pourcentage montre bien que l'activité de recherche en sécurité routière est importante, mais il est difficile d'estimer plus précisément la part de la mobilité et celle de la sécurité, ces deux sujets n'étant pas complètement disjoints) ;
- infrastructures (à hauteur de 29 %) ;
- changement climatique, risques et environnement (à hauteur de 16,5 %) ;
- villes et territoires (à hauteur de 11,5 %).

Une partie de l'activité de recherche est développée dans le cadre du Predit (programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) avec une dimension interministérielle. La sécurité routière relève du Predit 4 « Qualité et sécurité des systèmes de transport » 2008-2013 aux côtés de l'énergie et l'environnement et des transports de marchandises. Cette recherche était centrée principalement sur : les assistances technologiques à la conduite, les usagers vulnérables, les liens entre santé et sécurité, l'économie de la sécurité routière, et les politiques de sécurité routière. Cette action incitative a également permis d'entraîner des crédits investissements significatifs de l'Agence Nationale de la Recherche (ANR) sur les parties les plus fondamentales ou technologiques (suivis de cohortes médicales, progrès dans les radars de détection d'obstacle). Le ministère de l'industrie intervient dans les domaines relatifs aux véhicules.

Contribution du programme 190 « Recherche dans le domaine de l'énergie, du développement et de l'aménagement »

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	<i>dont titre 2</i>
Action 12 : subvention de l'IFSTTAR	28,961	Sans objet
Action 13 PREDIT	0,613	Sans objet
Total	29,574	

Source DPT 2014, PAP 2014 - chiffres LFI 2013

2.3.4 Concours du réseau d'expertise du MEDDE : action 1 « Stratégie, expertise et études en matière de développement durable » et action 14 « Personnels œuvrant dans le domaine de la recherche et de l'action scientifique et technique » du programme 217 (CEREMA et CGDD)

Le Centre d'Etudes et d'Expertise pour les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) réunit les compétences des centres d'études techniques de l'équipement (CETE), du centre d'études sur les réseaux, transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) et du centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF).

Outre la tutelle du CEREMA, le commissariat général au développement durable (CGDD) effectue des études et enquêtes en matière d'observation et statistiques et notamment connaissance des immatriculations, du parc, de la circulation et de la consommation des véhicules routiers.

Faute d'avoir pu obtenir des indications de la part du secrétariat général du MEDDE, la mission propose de reprendre les chiffres comptabilisés par la DSCR au titre du programme 207. Il se peut que ces données soient sous-évaluées.

Contribution du réseau d'expertise du MEDDE (données PLF 2014)

<i>En millions d'euros - données PLF 2014</i>	Titre 2	Hors titre 2	TOTAL
P217 - action n°01 - CEREMA	0	20,971	20,971
P217 - action n°01 - CGDD	0	0,416	0,416
P217 - action n°14 - personnel recherche et action scientifique et technique	0,712	0	0,712
TOTAL	0,712	21,387	22,099

Source responsable de programme 207 – calcul PLF 2014 (cf. point 2 .1.1 de la présente annexe)

Devrait également être comptabilisés dans cette rubrique le concours des services informatiques du MEDDE s'il s'avérait que la nécessité de cohérence des systèmes d'information géographique nécessite le maintien au MEDDE de cette fonction de soutien à l'ONISR.

2.4 Les programmes du ministère de la Justice

2.4.1 Programme 166 « Justice judiciaire »

La sécurité routière n'est pas individualisée dans le programme 166, ni en matière d'activité, ni en termes d'indicateur.

Le calcul de la contribution de ce programme à la politique de sécurité routière est calculé de façon assez fine à partir des effectifs en poste dans les tribunaux, en distinguant parmi les effectifs dans les tribunaux selon leur fonction (Parquet, instruction, jugement TGI, jugement TI, Cour d'appel, application des peines).
Pour mémoire, cette charge de contentieux ne comporte pas les effectifs des officiers du ministère public qui traitent des contraventions des quatre premières classes et relèvent du programme « police nationale ».

Les charges relevant du casier judiciaire national ne sont pas comptabilisées car elles relevaient auparavant d'un autre programme, alors que le contentieux routier représente 45% de l'activité de ce service. Cette charge peut être estimée à 6,9 M€ par l'application d'un prorata du nombre de condamnations liées au contentieux routier aux charges correspondantes (11,8 M€ de titre 2 et 3,6 M€ de hors titre 2)

Contribution du programme 166 Justice judiciaire à la politique de sécurité routière

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	DPT 2014 corrigé	<i>dont ETP</i>	<i>dont titre 2</i>	<i>Part T 2</i>
Programme 166 hors CJN	135,326	135,326	2 062	100,942	75%
Casier judiciaire national	0	6,93	?	5,31	77%
Total	135,326	142,226		106,252	75%

Source DPT 2014, PAP 2014 - chiffres LFI 2013 et calculs de la mission

Si les effectifs affectés à ce contentieux n'a augmenté que légèrement, les frais de Justice, qui incluent la rémunération des délégués du procureur ont fortement augmenté.

Evolution des ETP et des frais de justice consacrés à la sécurité routière depuis 2012 (hors casier judiciaire national)

<i>En millions d'euros</i>	Réel 2012	Réel 2013	Prévision 2014	Variation 2014/2012
Effectif	2 031	2 062	2 065	+ 2%
Frais de Justice (dont délégués du procureur)	20,55	24,25	27,72	+ 35%

Source : ministère de la justice

2.4.2 Programme 182 « Protection judiciaire de la Jeunesse »

L'apprentissage de la conduite et de la sécurité routière est un outil privilégié pour les services de la protection judiciaire de la jeunesse qui ont en charge l'insertion sociale et professionnelle de publics fragilisés, mal insérés socialement, éloignés de l'emploi et de la citoyenneté.

L'objectif est avant tout de développer chez les jeunes conducteurs de deux-roues ou de voitures des comportements qui ne mettent en jeu ni leur sécurité, ni celle des autres. En se saisissant de leur désir de conduire, un parcours éducatif structurant leur est proposé au cours duquel sont repris les apprentissages de base, le partage de l'espace public, le respect de soi et d'autrui, l'intégration de la notion d'ordre public. En outre, il s'agit aussi d'une opportunité pour certains mineurs de réussir un examen qu'ils auraient dû passer pendant leur scolarité, l'obtention de l'Attestation de Sécurité Routière (ASR) et du Brevet de Sécurité Routière (BSR) se révélant souvent être, pour eux, une première situation de réussite.

La mission n'a pas eu le temps de valider le mode de calcul retenu pour évaluer la participation du programme 182 à la politique de sécurité routière, cette contribution étant en outre modique : 1,885 M€.

Contribution du programme 182 Protection judiciaire de la jeunesse à la politique de sécurité routière

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014
Programme 166 protection judiciaire de la jeunesse	1,885

Source DPT 2014, PAP 2014 - chiffres LFI 2013

2.4.3 Programme 107 « Administration pénitentiaire »

L'action de l'administration pénitentiaire n'est à ce stade pas comptabilisée dans le DPT. Pourtant, cette administration contribue à la politique de sécurité routière à deux titres ; tout d'abord au titre de l'incarcération des délinquants de la route muti-réitérants (10% des effectifs emprisonnés) d'autre part par le traitement de nombreux condamnés en milieu ouvert (26% des effectifs pris en charge).

L'administration pénitentiaire a pris en charge sur son programme sans ressources supplémentaires un certain nombre d'actions de sensibilisation à la sécurité routière, des programmes de prévention de la récidive et des formations au code de la route ou à la conduite. Cette action rencontre des limites budgétaires.

L'administration n'a pas été en mesure de chiffrer la contribution de ce programme à la politique de sécurité routière faute de coût standard.

En prenant un ratio de 10% de la totalité du programme 107 (PAP 2014, CP LFI 2013), on arrive à un coût de 319 millions que la mission retiendra sans qu'il ait été validé par l'administration pénitentiaire.

Contribution du programme 107 administration pénitentiaire à la politique de SR

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	DPT 2014 corrigé
Programme 107	0	319

Source PAP 2014 et calcul de la mission

2.5 Les programmes du ministère de l'éducation nationale

2.5.1 Programme 140 « Enseignement scolaire public du premier degré » et 141 « Enseignement scolaire public du second degré »

La sécurité routière n'est pas individualisée dans les programmes 140 et 141, ni en matière d'activité, ni en termes d'indicateur.

Cette contribution recouvre les formations suivantes :

- pour l'enseignement primaire, l'appropriation progressive des règles de la vie collective, l'acquisition d'une éducation à la sécurité et l'obtention de l'attestation scolaire de sécurité routière dans le cadre de l'acquisition du socle commun de connaissances et de compétences ;
- au stade de l'enseignement secondaire, l'enseignement des règles de sécurité routière pour l'obtention des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveau (ASSR1 – ASSR2) et de l'attestation de sécurité routière (ASR), ainsi que des actions de sensibilisation au lycée ; les dépenses du programme 141 (second degré) concernent à 96% les collèges

La contribution de ces programmes à la politique de sécurité routière comporte uniquement du titre 2 (hors la convention avec le centre régional de documentation pédagogique - CRDP - de Versailles pour 0,066 M€, soit une part négligeable). Elle est calculée à partir d'un forfait d'heures d'enseignement, évalué selon des critères précis et détaillés.

Pour le programme 140 (enseignement primaire) : environ 2 heures et vingt minutes par professeur des écoles, soit un équivalent ETP de 690 en 2013. Pour le programme 141, le calcul est plus complexe :

- au collège est comptabilisé un prorata de 0,33% des 900 heures d'enseignement par élève et des temps forfaitaires pour le passage et la correction des épreuves, les groupes de travail nationaux, les correspondants départementaux (15 jours par an) et les personnels de direction (organisation des épreuves, réunions) ;
- au lycée est estimé le temps de correction des épreuves d'ASSR2 pour ceux qui ne l'ont pas obtenue précédemment et les temps d'enseignement dans 1272 établissements en 2013 ; le nombre de lycées concernés par l'enseignement au lycée est considéré comme stable depuis 2013 ;
- la convention avec le CRDP de Versailles pour un ETP.

Contribution des programmes 140 et 141 à la politique de sécurité routière

<i>En millions d'euros</i>	DPT 2014	Part Titre 2	Part sur le total des dépenses
Programme 140	39,783	100%	37%
Programme 141 <i>Dont collèges et animation départementale</i>	66,745 64,101	100%	63% (60%)
Total enseignement scolaire public	106,528		100%

Source DPT 2014, PAP 2014 - chiffres LFI 2013 et indications du responsable de programme

Le calcul en équivalent temps plein concerne pour l'essentiel des heures d'enseignement à la sécurité routière « prélevées » sur le volume total d'heures d'enseignement dispensées par les enseignants.

La variation des contributions d'une année sur l'autre est essentiellement liée à la variation du nombre de professeurs des écoles et d'élèves dans les collèges, les autres dépenses étant marginales. Ainsi, le coût de l'animation nationale et départementale (dont la convention avec le CRDP de Versailles) représente moins de 1% des dépenses (0,7 M€).

En revanche, l'organisation et la correction des épreuves d'ASSR1 et d'ASSR2 représente une charge non négligeable de 15,8 M€, soit près de 15% du total des dépenses des deux programmes.

2.5.2 Programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »

Ce programme regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes de la mission « Enseignement scolaire » relevant du ministère de l'éducation nationale et des programmes de la mission « Recherche et enseignement supérieur ».

Cette contribution concerne d'une part les effectifs d'impulsion en centrale (mise à disposition d'un cadre supérieur à la DISR et un demi-ETP en administration centrale du ministère de l'éducation nationale) et d'autre part la convention avec le CRDP de Versailles (64% de la dépense).

Contribution du programme 214 à la politique de sécurité routière

<i>En milliers d'euros</i>	DPT 2014	<i>dont ETP</i>	<i>dont titre 2</i>	<i>Part T 2</i>
Programme 140	0,410	1,5	0,148	36%

Source DPT 2014 et indications du responsable de programme

2.6 Les dépenses liées à la santé

2.6.1 Programme 204 « Prévention, sécurité sanitaire et offre de soin »

Le DPT 2014 fait état d'actions de prévention pour un montant de **4,69 M€** (CP LFI 2013, dans le DPT 2014).

Il s'agit de dépenses concernant la diffusion d'une brochure d'informations destinée à la population générale, en vue de sensibiliser les conducteurs à l'importance de prendre en compte leur état de santé avant de prendre la route. Le programme 204 supporte également les financements des actions en faveur de la prévention et de la prise en charge des addictions pour soutenir les associations têtes de réseau qui interviennent dans le champ des addictions liées, notamment, à l'alcool et aux drogues illicites.

De plus, l'achat de kits de prélèvement sanguins permettant de mesurer l'alcoolémie, ainsi que l'usage de stupéfiants, par les conducteurs appréhendés est financé sur le programme 204. La mise à disposition du matériel auprès des forces de l'ordre est actuellement assurée par les agences régionales de santé. Ces crédits pourraient sans doute utilement être transférés aux programmes police et gendarmerie nationale.

Compte tenu du faible montant de cette contribution et du temps qui lui était imparti, la mission n'a pas vérifié le mode de calcul retenu.

2.6.2 Les dépenses de la CNAM

Il n'a pas été possible d'approfondir les dépenses de la CNAM imputables à la politique de sécurité routière. Selon la typologie indiquée en première partie, il s'agit des dépenses de prévention éventuellement financées par la CNAM et du financement des SAMU pour la part imputable aux accidents de la route.

2.6.3 L'inconnue recherche

La mission n'a pas eu connaissance études récentes relative au risque sécurité routière, mis à part l'étude SAM, financée par la DSCR. Néanmoins, le réseau technique et scientifique et technique financé par le ministère de la santé a pu intervenir, notamment par exemple pour la caractérisation des médicaments comportant des risques en termes de conduite.

Ce concours qui devrait être accru avec la nécessité de mieux mesurer l'impact des blessés de la route en termes de coût sanitaire.

2.7 Les autres programmes

2.7.1 Programme 219 « Sport »

Le DPT 2014 fait état d'actions de prévention soutenues par les fédérations sportives pour un montant de 177 000 euros, soit **0,177 M€**.

Compte tenu du faible montant de cette contribution et du temps qui lui était imparti, la mission n'a pas vérifié le mode de calcul retenu.

2.7.2 Programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations de travail » et action 4 du programme 155 « Conception, gestion et évaluation des politiques de l'emploi et du travail »

Aucune estimation de la contribution du programme 111 n'est effectuée dans le DPT.

L'essentiel des crédits de l'action 1 «santé et sécurité au travail » sont versées aux agences suivantes :
- l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES), à hauteur de 9 M€ ;
- l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT), à hauteur de 11,03 M€.

Les crédits d'intervention, 7,08 M€ d'AE et 5,85 M€ de CP, permettent de financer les études destinées à la connaissance des risques professionnels et les interventions du Fonds pour l'amélioration des conditions de travail (FACT).

Le programme 111 ne porte aucun effectif. Ces derniers sont regroupés dans le programme support de la mission travail, le programme n° 155 « Conception, gestion et évaluation des politiques de l'emploi et du travail » dans le cadre d'une action miroir n° 04 « Gestion des effectifs du programme amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail ». Cette action comprend 4 527 ETPT (plafond d'emploi 2014) avec un titre 2 en LFI 2013 à 290,5 M€.

Il est assez compliqué de déterminer la part des crédits et des effectifs affectés à la prévention des risques au travail et plus spécifiquement à la prévention des risques routiers. Cette part est vraisemblablement faible.

La mission n'a pas été en mesure dans le temps qui lui était imparti d'approfondir cette question.

2.8 Synthèse de la contribution de l'Etat et corrections à apporter au DPT

La contribution de l'Etat à la politique de sécurité routière s'élève donc selon l'équipe d'évaluation à 3 996 M€ et non aux 2 609 M€ répertoriés dans le DPT 2014.

La contribution de l'Etat est donc à réévaluer de plus de la moitié.

<i>En millions d'euros</i>	DPT	A ajouter	DPT corrigé	variation / DPT
Programme 207 "Sécurité et éducation routière" et action miroir du P 217 associée	226,804	-22,099	204,705	-10%
Compte d'affectation spéciale "contrôle de la circulation et du stationnement routiers" (751 à 754)	278,827	505,000	783,827	181%
Programme 152 "Gendarmerie nationale " et programme 176 " Police nationale "	1 349,349	217,974	1 567,323	16%
Programme 307 " Administration territoriale "	5,451	98,750	104,201	1812%
Programme 203 " Infrastructures et services de transport " et action miroir du P 217 associée	427,321	260,646	687,967	61%
Programme 174 " Energie, climat et après-mines "	21,374		21,374	0%
Programme 190 " Recherche dans le domaine de l'énergie, du développement et de l'aménagement "	29,574		29,574	0%
Action 1 " Stratégie, expertise et études en matière de développement durable " du programme 217 (CEREMA et CGDD) -DPT dans 207	22,099		22,099	SO
Programme 166 " Justice judiciaire "	135,326	6,930	142,256	5%
Programme 182 " Protection judiciaire de la Jeunesse "	1,885		1,885	0%
Programme 107 " Administration pénitentiaire "	0,000	319,000	319,000	SO
Programme 140 " Enseignement scolaire public du premier degré " et 141 " Enseignement scolaire public du second degré "	106,528		106,528	0%
Programme 214 " Soutien de la politique de l'éducation nationale "	0,410		0,410	0%
Programme 204 " Prévention, sécurité sanitaire et offre de soin "	4,690		4,690	0%
Programme 219 " Sport "	0,177		0,177	0%
Programme 111 " Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations de travail " et action 4 du programme 155 " Conception, gestion et évaluation des politiques de l'emploi et du travail "	0,000		0,000	SO
Total	2 609,815	1 386,201	3 996,016	53%

Source : calculs de la mission

PARTIE 3. APPROCHE DU COUT DE LA SECURITE ROUTIERE POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

La contribution des régions à la politique de sécurité routière apparaît potentiellement beaucoup moins élevée que celle des autres collectivités territoriales. Au regard des compétences des régions, peuvent être envisagées les types d'interventions suivantes :

- actions de prévention et aide à l'apprentissage de la conduite, notamment dans le cadre de la formation professionnelle ;
- soutien à l'offre de transport en commun régionale qui entraîne une réduction potentielle des déplacements interurbains en véhicule avec donc une incidence sur l'exposition au risque routier ;
- soutien aux politiques de mobilité durable des entreprises ;
- cofinancements d'infrastructures routières structurantes relevant de la compétence de l'Etat ou d'autres collectivités territoriales.

Compte tenu de la difficulté du chiffrage de telles interventions, souvent mixtes, l'éventuelle contribution des régions n'a pas été étudiée par l'équipe d'évaluation.

3.1 Des interventions centrées sur les infrastructures, le secours et la prévention

Les départements et les communes interviennent en matière de sécurité routière principalement aux titres suivants :

- entretien et amélioration des infrastructures routières ;
- concours des polices municipales à la politique de sécurité routière ;
- actions de sensibilisation et de prévention, notamment auprès des jeunes et des personnes âgées ;
- aides à l'apprentissage de la conduite dans le cadre de la politique d'insertion ;
- mise en place de services de transport scolaire et de transport en commun, réduisant la circulation automobile et donc l'exposition aux risques.

Par ailleurs, ces collectivités contribuent aux **secours en cas d'accident** assurés par les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) ou par les unités militaires spécialisées (compétentes à Paris - petite couronne ou à Marseille). La rapidité et le professionnalisme de ces interventions ont en effet une incidence sur le bilan de la sécurité routière en termes de mortalité ou de gravité des blessures¹².

Les infrastructures routières entraînent potentiellement les interventions les plus lourdes en termes financier.

L'intervention des polices municipales est difficile à chiffrer dans la mesure où la typologie d'intervention des polices municipales est très variable d'une ville à l'autre. A supposer que la part d'activité liée à la circulation soit connue, celle-ci ne concerne pas uniquement la sécurité routière : par exemple, l'activité de verbalisation au titre du stationnement non gênant n'a pas d'effet direct sur la sécurité routière contrairement aux interventions aux heures d'entrée et de sortie d'école ou en matière de stationnement gênant.

L'intervention en termes de transport n'a pas pour vocation première la sécurité routière et peut difficilement être comptabilisée.

Les deux derniers modes d'intervention sont directement connectés à la politique de sécurité routière, mais difficiles à chiffrer. Malgré un coût relatif faible, elles ont potentiellement un impact élevé

¹² De même que l'intervention des SAMU - cf. point 2.6.

s'agissant d'interventions de proximité, ciblées sur des publics prioritaires. L'association des maires de France s'est notamment faite l'écho de nombreuses initiatives intéressantes.

3.2 Une estimation des ordres de grandeur des contributions

3.2.1 La contribution des SDIS à la sécurité routière

Les départements et le « bloc communal » contribuent au budget des SDIS ainsi qu'à celui de la brigade des sapeurs pompiers de Paris (BSPP - compétente à Paris et dans les départements de la petite couronne) et du bataillon des marins-pompiers de Marseille (BMPM).

L'ordre de grandeur de la contribution des SDIS et brigades spécifiques à la politique de sécurité routière peut donc être estimé par la multiplication du nombre d'interventions liées aux accidents routiers par le coût moyen en 2012 :

- nombre d'intervention accidents de la route : 272 507 ;
- coût moyen par intervention : 1 236 € ;
- contribution des CT aux SDIS, à la BSPP et à la BMPM à la sécurité routière : **336,82 M€**.

Les statistiques de la sécurité civile (source DGSCGC Infosdis) font état pour 2012 de 272 507 interventions en matière d'accidents routiers.

Or, sur la base du nombre total d'interventions des SDIS en 2012, de la BSPP et de la BMPM (4 255 174), un coût moyen de 1 236 € par intervention a été calculé dans le cadre de l'évaluation de la politique territoriale d'incendie et de secours¹³.

La baisse de l'accidentalité a conduit à une réduction des interventions qui a pu soulager d'autant les budgets des SDIS : réduction du nombre des interventions par rapport à 2003 de l'ordre de 15%, en légère diminution pour les années 2010, 2011, 2012.

Evolution du nombre des interventions de pompier pour des accidents routiers

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre interventions pour accident routier	330 098	315 019	279 495	275 421	313 277	303 215	302 379	287 915	282 469	272 507
Evolution par rapport à 2003		-5%	-15%	-17%	-5%	-8%	-8%	-13%	-14%	-17%

Source DGSCGC Infosdis

Une part, vraisemblablement faible, de ces interventions sont remboursées par les sociétés d'autoroute lorsque l'accident a lieu sur une autoroute concédée. Mais ces remboursements sont fixés à un niveau très inférieur au coût réel pour les interventions courantes (450 € + coût horaire par moyen pour les interventions de longue durée)¹⁴. Cet aspect peut donc être négligé.

Il est proposé de retenir comme contribution publique, essentiellement portée par les départements (à 57%) et le bloc communal (à 43%), un coût annuel de l'ordre de 337 M€.

¹³ Chiffres métropole et 4 DOM. L'ensemble des statistiques prises en compte figurent dans le rapport d'évaluation de la politique territoriale d'incendie et de secours de décembre 2013. Voir biais de ces statistiques, page 289 et s.

¹⁴ Arrêté du 7 juillet 2004 pris en application des trois derniers alinéas de l'article L. 1424-42 du code général des collectivités territoriales. Les interventions courantes sont prises en charge sur la base d'un coût unitaire forfaitaire » fixé pour 2004 à 357 € pour le secours à personne ; 450 € pour le secours pour accident de circulation entre véhicules : « Les interventions de longue durée et à caractère spécifique qui peuvent être caractérisées notamment par la mise en œuvre de moyens spécialisés (intervention en présence de matières dangereuses), par des accidents impliquant de nombreuses victimes, par le déclenchement de plans de secours ou par l'ampleur de l'intervention (important feu de végétation ou incendie généralisé) sont pris en charge sur la base d'un coût horaire des moyens engagés et de la durée de l'opération. »

3.2.2 Les infrastructures routières départementales

L'estimation du coût lié à l'entretien des infrastructures routières gérées par les départements peut être faite de façon assez grossière à partir des agrégats budgétaires communiqués à la direction générale des collectivités locales (DGCL). Ces éléments sont bien sûr à affiner.

Selon la classification fonctionnelle, les dépenses des départements en matière de voirie sont les suivantes :

Présentation fonctionnelle des comptes 2011 des départements

<i>En millions d'euros</i>	Fonct	Invest	Total	Part dans le budget	Valeur (en euros / habitant)
Routes et voirie	1 322	3 609	4 931	7,1%	75,4
<i>dont Réseau routier départemental</i>	<i>1 167</i>	<i>3 282</i>	<i>4 449</i>	<i>6,4%</i>	<i>68,0</i>
<i>dont Viabilité hivernale et aléas climatiques</i>	<i>121</i>	<i>16</i>	<i>137</i>	<i>0,2%</i>	<i>2,1</i>
<i>dont Autres réseaux de voirie</i>	<i>34</i>	<i>310</i>	<i>344</i>	<i>0,5%</i>	<i>5,3</i>

Source : DGCL, comptes administratifs 2011

Il convient de prendre ces données avec précaution ; en effet certains effectifs départementaux affectés à la voirie peuvent ne pas être comptabilisés dans cet agrégat mais dans l'agrégat « services communs » sans que la règle de répartition soit uniforme d'un département à l'autre, de même que la proportion de travaux effectués en régie ou non. Les dépenses de fonctionnement liées aux infrastructures routières sont donc vraisemblablement sous estimées.

Il est proposé de retenir au titre de la politique de sécurité routière, une part de 50% des travaux d'entretien et de 25% des travaux d'investissement routier. La contribution des départements au titre des infrastructures routières serait donc estimée à 1,56 milliards.

3.2.3 Les infrastructures routières communales et intercommunales

Le coût lié à l'aménagement et à l'entretien des infrastructures routières gérées par les communes et leurs EPCI est également difficilement identifiable.

Pourtant les communes et les intercommunalités doivent faire face aux nouveaux défis de la mobilité durable qui imposent des investissements importants en matière d'infrastructures (pistes cyclables séparées, zones de rencontres, zones « 30 », rétrécissement des voies, aménagement de voies prioritaires pour les transports en commun, etc...).

Tout d'abord il n'y a pas d'information concernant les communes de moins de 10 000 habitants qui représentent pourtant 86 % du kilométrage du réseau routier communal (mais une part bien moindre de la circulation routière et donc des risques ainsi que des charges d'entretien au km).

Ensuite, les données budgétaires fonctionnelles regroupent des variétés d'activités beaucoup plus nombreuses que pour les départements compte tenu de leur nature urbaine. Même s'il en est extrait les services urbains (eau et assainissement, collecte de ordures ménagères, éclairage public, propreté...), le degré de précision de la répartition par type de dépenses se réduit dans les statistiques disponibles avec la taille des entités.

En outre, le coût des travaux d'infrastructures en milieu urbain est très souvent impacté de manière significative par des opérations de remise aux normes (accessibilité, etc...), non directement liées à la sécurité routière.

Présentation fonctionnelle des comptes 2011 des communes et des EPCI les plus importants

	Fonctionnement	Investissement	Total
Communautés urbaines, communautés d'agglomération et syndicats d'agglomération nouvelles			
Aménagement urbain	932	2 086	3 018
Services communs	165	111	275
Équipements de voirie	78	75	153
Voirie communale et routes	338	1 067	1 405
Espaces verts urbains	100	28	128
Autres opérations d'aménagement urbain	238	800	1 038
Communes de 30 000 habitants et plus			
Aménagement urbain	2 757	3 660	6 417
Services communs	348	168	516
Équipements de voirie	222	93	315
Voirie communale et routes	484	1 118	1 603
Communes de 10 à 30 000 habitants			
Aménagement urbain	1 116	1 250	2 367
Total	4 805	6 996	11 802

Source : DGCL, comptes administratifs 2011

Il est proposé de retenir 20% des dépenses de fonctionnement et d'investissement engagées au titre des aménagements urbains, soit 2,4 milliards d'euros.

3.3 Synthèse des estimations concernant les départements et le bloc communal

Au final, la contribution des collectivités territoriales telle qu'estimée ci-dessus est équivalente à celle de l'Etat, tous programmes ministériels confondus.

Estimation des contributions des départements et du bloc communal à la politique de sécurité routière

<i>en millions d'euros</i>	Département	Bloc communal	Total
Secours ¹⁵	192	145	337
Infrastructures routières	1 560	2 400	3 960
Total	1 752	2 545	4 297

Estimation de la mission.

¹⁵ Selon le rapport d'évaluation de la politique territoriale d'incendie et de secours de décembre précité, les départements contribuent à hauteur de 57% au budget des SDIS, le « bloc communal » y contribuant à hauteur de 43%. C'est ce ratio qui a été appliqué pour donner une répartition indicative des contributions des différentes collectivités territoriales.

PARTIE 4. LES APPORTS DES COMPAGNIES D'ASSURANCE ET DES MUTUELLES

4.1 Les politiques tarifaires des assurances contribuent à la sécurité routière

La politique de bonus/malus est réglementée en France et permet une différenciation importante des primes en fonction notamment de l'accidentalité, ce qui a un impact incitatif ou dissuasif.

Ainsi les avantages tarifaires pour les personnes qui ont bénéficié de l'apprentissage anticipé de la conduite peuvent avoir un impact positif sur cette pratique reconnue comme efficace pour réduire le pic d'accident des conducteurs novices dans les années qui suivent l'obtention de leur permis.

En outre, les assureurs peuvent refuser d'assurer certains risques, par exemple des motos trop puissantes pour des conducteurs novices. La politique de remboursement est également importante en termes d'incitation : barème de franchise, prise en charge du remplacement des équipements des conducteurs de deux-roues en cas d'accident...

4.2 Les assurances ont une politique de prévention

Les compagnies d'assurance et les mutuelles contribuent à la politique de prévention à un niveau au moins égal à 0,5% du montant des primes perçues. Ces actions de prévention sont menées soit directement par les assurances, soit par des fondations ou associations qu'elles créent, soit par leur regroupement au sein d'organismes coopératifs : la FFSA pour les compagnies d'assurance, le GEMA pour les mutuelles.

Cette contribution s'élevait à 35,7 M€ en 2010, dont 15,8 M€ pour la promotion du continuum éducatif, 3 M€ pour la lutte contre l'alcool et les produits psychoactifs au volant, 2,2M€ pour la réduction de l'accidentalité des deux-roues motorisés. Il est à noter que sur les 6,2 M€ portant sur des actions non prioritaires, seulement 14% relèvent des mutuelles qui se centrent donc davantage sur les priorités gouvernementales (81% des sommes relatives à la lutte contre les addictions au volant, 81% de la prévention pour les deux roues motorisés qui sont il est vrai majoritairement affiliés à des mutuelles).

La mission n'a pas pu obtenir de la DSCR les chiffres équivalents pour 2011 ou 2012.

4.3 Les assurances financent une part importante des soins provoqués par l'accidentalité routière

Les assurances couvrent une part du coût de l'insécurité routière puisqu'elles remboursent à la CNAM les frais de santé de toutes les victimes corporelles sauf ceux des conducteurs responsables.

4.4 La non assurance progresse, ce qui contribue à alourdir les primes d'assurances

Malgré une très nette baisse des accidents corporels en France depuis 2009, la part des véhicules non-assurés dans les accidents corporels ne cesse d'augmenter, comme le montre le schéma ci-après.



Source : Dossier de presse du FGAO : la non assurance en France en 2013

Le Fonds de Garantie estime qu'entre 370 000 et 740 000 véhicules circulent sans assurance en France, soit entre 1 et 2 % des conducteurs. Sur l'ensemble de la mortalité routière en 2013 (3 250 décès), près de 6% impliquent un conducteur non-assuré, soit 192 décès.

Le Fonds de Garantie Automobile a été créé en 1951 pour indemniser les victimes d'accidents de la circulation dont les auteurs n'étaient pas assurés ou identifiés. Au fil des années, ses compétences ont été étendues et il est devenu en 2003 le FGAO (Fonds de Garantie des assurances obligatoires de dommages).

Les assurés participent au financement du FGAO au travers de leurs primes d'assurance.

En 2013, le FGAO a traité 27 164 dossiers de non-assurance routière, soit une hausse globale de 28,4 % depuis 2008.

59 % des responsables d'accidents non assurés ont moins de 35 ans et 27 % moins de 25 ans. Ceci s'explique d'une part par le fait que les moins de 25 ans sont plus concernés par l'accidentologie et ensuite parce que les conducteurs dans cette tranche d'âge sont soumis à une surprime d'assurance. Or l'assurance représente un coût non négligeable pour une population qui n'est pas encore dans la vie active ou qui commence tout juste à travailler.

En 2013, le FGAO a versé 87,6 millions d'euros pour indemniser les victimes. 15 millions d'euros ont pu être récupérés auprès des responsables d'accidents non-assurés. Ces dépenses sont à imputer sur l'insécurité routière et non sur la politique de sécurité routière.

PARTIE 5. SYNTHÈSE DU FINANCEMENT DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Il convient de relativiser les conclusions ci-dessous en fonction des difficultés d'estimation détaillées ci-dessus.

5.1 Répartition des coûts par acteur

L'évaluation de la mission conduit à un coût de la politique de la sécurité routière de l'ordre de 8,3 milliards d'euros, dont une grosse moitié relève des collectivités territoriales, la petite moitié restante relevant de l'Etat.

Synthèse des estimations de la mission

<i>En millions d'euros</i>	Total estimation	Part /total Etat	Part / total
Ministère de l'intérieur	2 660,06	67%	
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie	761,01	19%	
Ministère de la Justice	463,14	12%	
Ministère de l'éducation nationale	106,94	3%	
Ministère de la santé	4,69	0%	
Ministère des sports	1,18	0%	
Ministère du travail	0,00	0%	
Total Etat	3 996	100%	48%
Départements	1 752		21%
Bloc communal	2 545		31%
Total Collectivités territoriales	4 297		52%
TOTAL GENERAL POUVOIRS PUBLICS	8 293		100%
<i>Assurances</i>	36		

Plus des deux tiers de la contribution de l'Etat relève du ministère de l'intérieur. Les ministères les plus contributeurs sont ensuite le MEDDE et le ministère de la Justice.

5.2 Répartition des coûts par type d'action

Par type d'action, on note que les infrastructures représentent près des deux tiers des coûts.

Le deuxième poste le plus élevé concerne la politique de contrôle-sanction (27%).

Répartition des coûts de la politique de sécurité routière par type d'action

<i>En millions d'euros</i>	Etat	CT	Assurances	Total	% total
Infrastructures	1 193	3 960		5 153	62%
Véhicule	21			21	0%
Prévention-éducation	548	NSP	36	584	7%
Secours et santé	5	337		342	4%
Contrôle et Justice	2 228			2 228	27%
Total	3 996	4 297	36	8 329	100%

ANNEXE 8
ESTIMATION DU COUT DE L'INSECURITE ROUTIERE

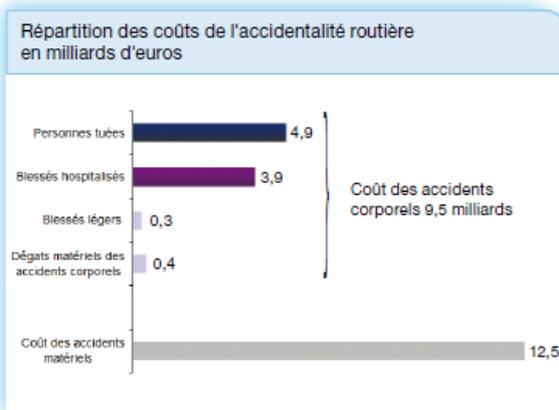
PARTIE 1. L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE (ONISR) CALCULE LE COUT DE L'INSECURITE ROUTIERE	108
1.1 CE CALCUL CONDUIT EN 2012 A UN COUT DE L'ACCIDENTALITE ROUTIERE CORPORELLE DE 9,5 MILLIARDS	108
1.2 L'ESTIMATION DU COUT DES ACCIDENTS MATERIELS EST D'UNE AUTRE NATURE.....	109
PARTIE 2. LA VALORISATION ACTUELLE DE LA VIE HUMAINE PEUT ETRE CONTESTEE DANS SON PRINCIPE ET DANS SON MONTANT.....	110
2.1 UN RECENT RAPPORT DU COMMISSARIAT GENERAL A LA STRATEGIE ET A LA PROSPECTIVE CONSIDERE QUE LA VALEUR TUTELAIRE DE LA VIE HUMAINE DOIT ETRE CONSIDERABLEMENT REEVALUEE	110
➤ La valorisation retenue par le rapport Boiteux	110
➤ Cette valorisation est contestée par de nombreuses études.....	110
2.2 LA VALEUR DE LA VIE STATISTIQUE EST INAPPROPRIEE POUR QUANTIFIER LA DEGRADATION DE LA QUALITE DE VIE DES BLESSES ET DE LEURS PROCHES	111
2.3 L'EQUIPE D'EVALUATION PROPOSE DE RETENIR LES RECOMMANDATIONS DU CGSP EN PALLIANT LES BIAIS LIES A L'IMPRECISION DES STATISTIQUES DISPONIBLES	112
➤ L'application de la nouvelle valeur de la vie statistique reviendrait à multiplier le coût de l'insécurité routière par trois	112
➤ Lorsque le nombre de blessés graves sera mieux connu, il pourrait être préférable de valoriser les accidents corporels sur la base de la qualité d'années de vie perdue.....	112
➤ A ce stade compte tenu de la comptabilisation contestable des blessés graves, il est proposé de retenir une revalorisation partielle	112
PARTIE 3. AU-DELA DU COUT DE LA VIE, NE FAUDRAIT-IL PAS COMPTABILISER LE COUT POUR LA COLLECTIVITE DE L'ACCIDENTALITE ROUTIERE ?.....	113
BIBLIOGRAPHIE	114

PARTIE 1. L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (ONISR) CALCULE LE CÔT DE L'INSECURITE ROUTIÈRE

1.1 Ce calcul conduit en 2012 à un coût de l'accidentalité routière corporelle de 9,5 milliards

L'ONISR estime le coût de l'insécurité routière selon une méthodologie constante depuis 2003 en prenant en compte la valeur tutélaire de la vie humaine :

Le coût de l'insécurité routière



Depuis l'année 2003, l'ONISR emploie la même méthodologie d'évaluation du coût de l'insécurité routière¹ en utilisant les valeurs tutélaire 2012 suivantes:

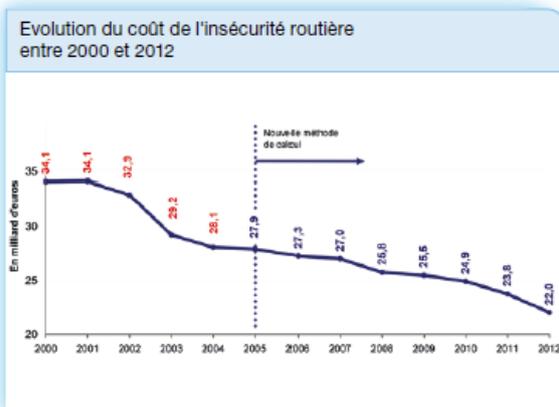
- 1 342 072 d'euros pour une personne tuée,
- 143 787 euros pour une personne hospitalisée plus de 24 heures,
- 5 752 euros pour une personne blessée légèrement
- 6 778 euros pour les dégâts matériels

Ces valeurs sont révisées sur la base de l'évolution des dépenses de consommation finale des ménages par tête pour les indicateurs de victimes et sur la base du taux d'inflation pour les accidents. Le coût calculé est un coût global estimé pour la Nation.

Le coût des accidents corporels en 2012, calculé sur la base des prix unitaires ci-dessus, s'établit à 9,5 milliards d'euros (Md€), dont 4,9 Md€ au titre de la mortalité, 3,9 Md€ au titre des hospitalisations, 0,3 Md€ pour les victimes légères et 0,4 Md€ pour les dégâts matériels de ces accidents corporels.

Au coût des accidents corporels s'ajoute le coût des accidents uniquement matériels. Le coût des accidents non corporels correspondant aux simples dégâts matériels en responsabilité civile² est estimé pour 2012 à 12,5 Md€. Ainsi, plus de la moitié du coût de l'insécurité routière correspond à cette masse d'autant que cette part de l'accidentalité ne tient pas compte des accidents matériels sans tiers.

Le coût total de l'insécurité routière pour 2012 est de 22,0 Md€ soit 1 % du PIB. Il baisse de - 7,6 % par rapport à 2011. Ce coût décroît presque régulièrement en euros constants depuis 2007. Cette baisse traduit l'amélioration globale du niveau de sécurité.



1 Rapport de M Le Net - Commissariat général du Plan (CGP) - juillet 1992.

2 Source : Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et Groupement des entreprises mutuelles d'assurance (GEMA).

Le coût des accidents corporels en 2012 est donc estimé à **9,5 Mds d'euros**, ce coût étant porté à **22 Mds d'euros si on compte les accidents matériels**.

La méthodologie ayant présidé à la définition de ce coût est explicitée dans le rapport 2011 de l'ONISR, qui en fait l'historique.

1.2 L'estimation du coût des accidents matériels est d'une autre nature

L'estimation du coût des accidents matériels est calculée selon une autre méthode, décrite également dans le bilan 2011 de l'ONISR.

Estimation du coût des accidents purement matériels

L'ONISR a également fait l'hypothèse que le coût des accidents matériels progressait au rythme de l'inflation. Cette évolution est la donnée INSEE. (...)

L'ONISR estime chaque année le coût des accidents purement matériels de la route à partir du nombre d'accidents matériels et corporels, données fournies par la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA). Il s'agit donc d'une approximation sous-estimant le coût réel de ces accidents puisque, d'une part, seuls les simples dégâts matériels en responsabilité civile sont comptés et, d'autre part, ceux qui n'ont pas fait l'objet d'un débours de la part d'une société d'assurance sont ignorés. (...)

La FFSA ouvre chaque année un certain nombre de dossiers pour sinistres de responsabilité civile. Elle estime que chaque accident en moyenne entraîne l'ouverture de 1,72 dossier.

Le nombre de dossiers ouverts est connu avec une année de retard. Ainsi, en 2010, 3 758 000 dossiers ont été ouverts ; soit 2 174 884 accidents corporels et matériels, d'où l'on déduit le nombre d'accidents matériels : 2 117 596.

Source : bilan 2011 de l'ONISR

Les coûts financiers des accidents matériels sont en partie couverts par les assurances (hors franchise, hors dommage responsable en l'absence d'assurance tous risques ou d'assurance). Ces coûts sont donc couverts par les automobilistes, soit directement, soit via leur assurance.

La valeur unitaire de l'accident matériel retenue par l'ONISR est un coût économique (6 778 € en 2012) supérieure à ce coût financier.

Faute d'avoir pu expertiser la méthodologie liée à cette estimation, l'équipe d'évaluation s'interroge sur la pertinence de l'addition du coût des accidents corporels, lié à une valeur de la vie statistique correspondant à une perte pour la collectivité, avec le coût économique des dommages matériels.

PARTIE 2. LA VALORISATION ACTUELLE DE LA VIE HUMAINE PEUT ETRE CONTESTEE DANS SON PRINCIPE ET DANS SON MONTANT

Le rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective de septembre 2013 relatif à l'évaluation socioéconomique des investissements publics examine la valeur de la vie humaine qu'il appelle « *valeur de la vie statistique (VVS) pour éviter toute ambiguïté*¹⁶. Cette valeur vise à « *évaluer l'impact d'une dépense, d'une réglementation, d'un investissement sur le risque décès.* ».

2.1 Un récent rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective considère que la valeur tutélaire de la vie humaine doit être considérablement réévaluée

Dans ce rapport, il est considéré que cette valorisation doit certes prendre en compte des « *arbitrages des agents vis-à-vis des situations comportant un risque de mortalité* » mais constitue aussi un choix politique.

➤ **La valorisation retenue par le rapport Boiteux**

Selon ce rapport, la valorisation retenue dans le rapport Boiteux « *donnait une prime aux méthodes qui se basaient sur le consentement à payer, et s'écartait ainsi de travaux plus anciens basés sur le capital humain et sur les calculs de coûts (indemnisations, assurance, estimations des pertes subies par la collectivité ou l'individu et son entourage, etc.) qui conduisaient à retenir des valeurs plus faibles.* »

Pour les blessés, en l'absence d'études particulières, une proportion du référentiel de la VVS respectivement de 10 % pour les blessés graves et de 2 % pour les blessés légers avait alors été retenue.

Par ailleurs, le rapport Boiteux faisait croître cette valeur au rythme de la consommation par tête des ménages, traduisant ainsi « *l'intuition selon laquelle le bien sécurité est d'autant plus valorisé dans la société que le niveau de vie est important.* »

➤ **Cette valorisation est contestée par de nombreuses études**

En se basant sur le résultat de nombreuses études, un rapport de l'OCDE de 2012 donne un cadrage général pour l'utilisation d'une valeur de la vie statistique :

- entre 1,5 million et 4,5 millions USD (USD de 2005), avec une valeur de référence proposée de 3 millions USD pour les adultes appartenant aux pays de l'OCDE ;
- entre 1,8 et 5,4 millions USD de 2005, avec une valeur de référence de 3,6 millions USD pour l'UE-27.

Pour la France, la valeur suggérée par le rapport de l'OCDE s'établirait autour de 3 millions d'euros¹⁷, soit plus du double de la valeur actuellement utilisée par les estimations de l'ONISR¹⁸. C'est cette valeur que propose le CGSP dans son rapport de 2013.

Par ailleurs le CGSP propose de renoncer pour des raisons éthiques et d'insuffisance de support scientifique à des différenciations de cette valeur de la vie liées à l'âge, l'exposition au risque ou le revenu : « *sauver une vie statistique, ou réduire le risque de décès, doit mobiliser la même somme d'argent quelle que soit la personne en jeu.* ».

¹⁶ Ces valeurs doivent être comprises non comme une valeur de la vie humaine mais bien comme l'effort que la collectivité est prête à consentir pour réduire un risque de décès.

¹⁷ Cf. calculs du rapport du CGSP, page 106.

¹⁸ La valeur calculée en 2000 était minorée pour les décès routiers « *pour tenir compte de divers facteurs tels que la responsabilité individuelle engagée dans les accidents de la route et les biais de sélection dans l'occurrence de ces accidents* »

2.2 La valeur de la vie statistique est inappropriée pour quantifier la dégradation de la qualité de vie des blessés et de leurs proches

Actuellement le coût des blessés est calculé par un pourcentage, relativement faible, de la VVS. Ce mode de calcul ne rend pas compte des importantes perturbations entraînées dans la vie des personnes et des familles par des blessés graves. Elle ne rend pas non plus compte de la dégradation de qualité de vie, tant pour la personne atteinte de séquelles que pour sa famille.

Une première méthode envisagée par le rapport du CGSP consiste à basculer sur la notion de valeur de l'année de vie comme le suggère l'OCDE, afin de prendre en compte le nombre d'années de vie restantes attendues.

Une seconde méthode consiste à mesurer « la *durée de vie pondérée par la qualité de vie liée à la santé* » via l'indice QALY (quality-adjusted life year ou années de vie ajustées sur la qualité).

Une autre méthode peut se fonder sur le « *DALY* (« *disability-adjusted life year* » ou *années de vie ajustées sur l'incapacité*), qui est un indicateur dans lequel la pondération de l'état de santé se fait sur la sévérité du dommage et non sur la qualité de vie. Le DALY est un indicateur qui agrège à la durée de vie un état de morbidité. Ses scores ne sont pas des scores de préférence et ne reposent pas sur la théorie de l'utilité et du choix social comme le QALY. Le DALY sert à mesurer le fardeau de la maladie ou d'un handicap. ».

« Dans le secteur des transports, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) a développé un indice FCI (functional capacity index) pour mesurer les pertes de qualité de vie provenant d'accidents automobiles. ». Cet indice « mesure l'état de santé d'une personne 12 mois après avoir subi une forme quelconque de maladie ou de blessure. La FCI comprend dix fonctions physiques et donne à chacun une valeur numérique sur une échelle de 0 à 100, 100 représentant une situation dans laquelle la personne n'a plus aucune séquelle. »

La contribution relative aux éléments pour une révision de la valeur de la vie humaine annexée au rapport du CGSP¹⁹ suggère plusieurs pistes concernant cette délicate question dont notamment :

« - **Effet de l'âge et valeur de l'année de vie gagnée** : Lorsque la question de l'âge se pose (risque de décès associé à des populations très jeunes ou très âgées) il est suggéré d'utiliser la valeur de l'année de vie gagnée, en complément du calcul classique fondée sur la VVS qui reste pour l'instant la référence la plus robuste²⁰. Dans ce cas, il est recommandé de se reporter à la formule classique qui relie sous des conditions très restrictives la VAV et la VVS et de retenir 150 000 euros par année de vie gagnée (C'est la valeur qui est obtenue en supposant une valeur de la VVS de 3 M€ et un taux d'actualisation de 4 %).

- **Les coûts de la morbidité induits par les blessures** : Les coûts de la morbidité dans le secteur des transports qui peuvent dans certains cas (accidents graves) avoir des effets individuels et collectifs importants sont mal appréciés. En l'absence de travaux conséquents sur le sujet et à titre conservatoire, le rapport Boiteux avait proposé de prendre en compte un pourcentage de 15 % de la valeur de référence de la VVS pour les blessés graves et de 2 % pour les blessés légers. Cette règle simple, dans la ligne des recommandations des études européennes doit être reprise en attendant que des études sur les coûts de la morbidité (et particulièrement pour les blessés graves) soient engagées. Mais on doit s'interroger sur la valeur de ce chiffre, peu étayé. On peut penser en particulier qu'il sous-estime considérablement le coût collectif de certaines situations²¹. Ces coûts ne sont pas aujourd'hui pris en compte. Il convient donc d'engager des travaux pour déterminer des ordres de

¹⁹ Luc Baumstark, Benoît Dervaux, Nicolas Treich Tome 2 du rapport « L'évaluation socio-économique en période de transition », contribution.

²⁰ $VVS = \sum_t VAV_t \cdot (1 + \delta)^{-t}$ où T est le nombre d'années de vie restantes attendu, δ est le taux d'actualisation. Cette approche permet de prendre en compte l'âge des personnes dont la vie est sauvée par la politique considérée.

²¹ Il n'est pas rare lors d'accident de la circulation (impliquant souvent des deux roues) que la perte d'autonomie et la dégradation de qualité de vie frappant souvent des individus jeunes conduisent à des valeurs beaucoup plus élevées.

grandeur validés sur les principaux coûts de la morbidité dans le secteur des transports. Ces coûts doivent être ajoutés au calcul économique en sus de la VVS. »

C'est cette dernière hypothèse qui a été retenue par le rapport du CGSP. Cette formule ne rend pas bien compte des spécificités du risque de la sécurité routière qui touche en majorité des personnes jeunes. Toutefois, en l'attente d'une identification plus précise du nombre de blessés et du degré de gravité des séquelles les affectant, la solution proposée par le CGSP est la plus simple et la moins contestable.

2.3 *L'équipe d'évaluation propose de retenir les recommandations du CGSP en palliant les biais liés à l'imprécision des statistiques disponibles*

➤ *L'application de la nouvelle valeur de la vie statistique reviendrait à multiplier le coût de l'insécurité routière par trois*

La nouvelle valeur tutélaire proposée par le CGSP conduirait à porter le coût de l'insécurité routière pour 2013 à **26 milliards d'euros pour les seuls accidents corporels.**

Toutefois, ce chiffrage souffre de plusieurs fragilités importantes :

- si le nombre de morts sur la route est bien défini, celui des blessés est sous-évalué (cf. fiche statistique) ;
- la notion de blessé grave ou léger est mal définie ; la notion de blessé grave est actuellement confondue avec celle de blessé hospitalisé plus de 24 heures ; elle recouvre des réalités très différentes avec des situations de blessures sans séquelles et des situations avec des séquelles lourdes pour lesquelles la dégradation de qualité de vie des blessés et de leur famille est largement sous- évaluée.

➤ *Lorsque le nombre de blessés graves sera mieux connu, il pourrait être préférable de valoriser les accidents corporels sur la base de la qualité d'années de vie perdue*

L'Union européenne (UE) envisage de définir à compter de 2015 un objectif de réduction du nombre de personnes gravement blessées à l'horizon 2020. Une personne gravement blessée sera selon l'UE celle pour laquelle au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Abbreviated Injury Scale » (dite M.AIS 3+ - Maximum Abbreviated Injury Scale de niveau 3 et plus).

Lorsque la quantification demandée par l'Europe sera effective, les données forfaitaires recommandées par le CGSP pour les blessés graves pourront être utilisées, voire des données pondérées en indice QALY ou DALY.

Cette valorisation, encore insuffisamment documentée selon le rapport du CGSP, permettrait de prendre davantage en compte le nombre important de blessés avec séquelles et la part importante des jeunes dans les victimes.

➤ *A ce stade compte tenu de la comptabilisation contestable des blessés graves, il est proposé de retenir une revalorisation partielle*

A ce stade, l'équipe d'évaluation propose de retenir une solution intermédiaire consistant à utiliser les nouvelles valeurs tutélaire uniquement pour les morts et les blessés ayant des séquelles graves, estimés de façon constante selon le registre du Rhône à un nombre équivalent au nombre de morts ; pour les autres blessés, les couts forfaitaires actuels seraient maintenus.

Ceci donnerait pour 2012 un coût de l'insécurité routière du fait des accidents corporels estimé à :

- coût de la mortalité : 10,959 Mds d'euros ;
- coût des blessés lourdement handicapés : 1,644 Mds d'euros ;
- coût des blessés graves, hors blessés lourdement handicapés : 3,377 Mds d'euros
- coût des blessés légers inchangé : 0,280 Mds d'euros

soit au total 16,3 Mds d'euros au lieu de 9,5 Mds d'euros pour les seuls dommages corporels.

PARTIE 3. AU-DELA DU COUT DE LA VIE, NE FAUDRAIT-IL PAS COMPTABILISER LE COUT POUR LA COLLECTIVITE DE L'ACCIDENTALITE ROUTIERE ?

Comme indiqué dans l'annexe estimant le coût de la politique publique de sécurité routière, il conviendrait également d'estimer les dépenses publiques induites par l'accidentalité routière. Ces dépenses seraient à ajouter à la perte pour la collectivité des décès ou des blessés, estimée ci-dessus.

Si on souhaite estimer la valeur de la prévention d'un accident, c'est-à-dire la valeur gagnée par accident évité, il serait également envisageable de comptabiliser au-delà des valeurs affectées aux morts et aux blessés :

- d'une part les coûts annuels pesant sur la solidarité nationale :
 - o les coûts d'intervention de la police, des gestionnaires de voirie, de la gendarmerie et des pompiers, ainsi que le coût des premiers secours sur les lieux de l'accident ;
 - o les coûts matériels concernant les véhicules, les biens et la voirie, les frais de première intervention sur les véhicules (remorquage, etc.) ;
 - o les coûts de santé ou d'assistance des conducteurs responsables qui ne sont pas couverts par les assurances ; les assureurs ne couvrent en effet pas les dépenses de santé des conducteurs ayant une part de responsabilité dans l'accident, soit 42 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 7 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme (statistiques ONISR 2012).
- d'autre part les coûts pesant sur le pouvoir d'achat des ménages :
 - o le coût des primes d'assurance (incluant la contribution au FGAO) ;
 - o les frais engagés sur leur budget personnel par les automobilistes suite à accident.

La valorisation des coûts d'encombrement à la suite des accidents semble en revanche délicate ; y renoncer permet aussi de refuser de valoriser les quelques minutes éventuellement²² perdues du fait des limitations de vitesse, que certains voudraient mettre en balance des vies sauvées.

L'équipe d'évaluation n'a pas été en mesure de quantifier les dépenses publiques engagées du fait de l'accidentalité routière.

*

*

*

Le coût des accidents corporels basés sur la valeur tutélaire de la vie humaine revalorisée suffit à justifier les dépenses exposées pour la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, sans qu'il soit nécessaire d'y ajouter des coûts d'une autre nature : dépenses publiques induites par les accidents ou coût des accidents matériels.

Les effets positifs en termes d'économies sur d'autres politiques (santé notamment) ne sont qu'une motivation supplémentaire pour maintenir l'effort public en faveur de la politique de sécurité routière.

²² La baisse des vitesses autorisées peut en effet constituer un élément de fluidification du réseau routier sur les tronçons chargés, en évitant les effets d'accordéons source d'accidents comme de bouchons.

BIBLIOGRAPHIE

Rapport de M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, remis au commissariat général du Plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

Rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective de septembre 2013 relatif à l'évaluation socioéconomique des investissements publics, tome 1
<http://www.strategie.gouv.fr/blog/2013/09/rapport-levaluation-socioeconomique-des-investissements-publics/>

Rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective de septembre 2013 relatif à l'évaluation socioéconomique des investissements publics, tome 2 et notamment contribution relative aux éléments pour une révision de la valeur de la vie humaine.
<http://www.strategie.gouv.fr/blog/2013/10/rapport-l-evaluation-socioeconomique-investissements-publics-tome-2/>

La sécurité routière en France - Observatoire national de la sécurité routière - Bilan 2011 et bilan 2012
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/bilans-annuels/bilan-annuel-de-la-securite-routiere-en-france>

ANNEXE 9 VEHICULES ET SECURITE ROUTIERE
--

PARTIE 1. L'EVOLUTION TECHNIQUE DES VEHICULES CONTRIBUE LARGEMENT A LA BAISSSE DE L'ACCIDENTALITE MAIS CETTE CONTRIBUTION DOIT ETRE ANTICIPEE.....	116
1.1 LA CONTRIBUTION DE L'EVOLUTION TECHNIQUE DES VEHICULES.....	116
1.2 LES CONTRIBUTIONS DU PROGRES TECHNIQUE DES VEHICULES NE SONT PAS IMMEDIATES ET DOIVENT ETRE ANTICIPEES ..	116
PARTIE 2. L'OBLIGATION D'EQUIPEMENTS TECHNIQUES DES VEHICULES OBEIT A UNE REGLEMENTATION INTERNATIONALE MAIS EGALEMENT AUX REGLES DU MARCHE	117
2.1 LE PROCESSUS D'AMELIORATION TECHNIQUE DES VEHICULES	117
2.2 LES PRINCIPALES INNOVATIONS PROGRAMMEES D'ICI 2020.....	117
2.3 L'APPORT DES NOUVELLES TECHNOLOGIES DOIT ETRE ANTICIPE.....	118

Le parc automobile français se compose d'environ 38 millions de véhicules dont un peu plus de 32 millions de voitures particulières. A ce parc s'ajoute la flotte des deux roues et trois roues motorisés estimée à 3,8 millions (*Sources : ONISR, MEDDE/SOES et CCFA*).

PARTIE 1. L'EVOLUTION TECHNIQUE DES VEHICULES CONTRIBUE LARGEMENT A LA BAISSSE DE L'ACCIDENTALITE MAIS CETTE CONTRIBUTION DOIT ETRE ANTICIPEE

1.1 La contribution de l'évolution technique des véhicules

Au cours des dernières décennies, la sécurité des véhicules notamment particuliers, tant active, c'est-à-dire celle destinée à éviter l'accident, que passive, c'est-à-dire celle visant à réduire les conséquences corporelles en cas d'accident, a été considérablement augmentée. Les véhicules neufs mis en vente aujourd'hui ne ressemblent plus en matière de conception structurelle et d'équipements à ceux qui circulaient il y a 40 ans au moment où a commencé à s'organiser la politique nationale de sécurité routière. Parmi ces améliorations, on peut citer la ceinture de sécurité dont les caractéristiques ont elles-mêmes évolué au fil du temps, les systèmes d'assistance au freinage, la conception renforcée des habitacles et en parallèle les dispositifs d'absorption d'énergie en cas de chocs, etc.

Sans pouvoir en mesurer les impacts, ces améliorations ont contribué à la réduction du nombre d'accidents corporels de la route et de leurs conséquences.

1.2 Les contributions du progrès technique des véhicules ne sont pas immédiates et doivent être anticipées

En effet, du fait des contraintes des constructeurs dans le processus de conception des véhicules et des règles des marchés, les innovations techniques ne peuvent apparaître immédiatement après la prise de décision de les introduire dans la production de nouveaux modèles de véhicules. De plus, du fait du temps de renouvellement du parc automobile, leurs effets potentiels sur les bilans de sécurité routière ne peuvent intervenir qu'à moyen et long terme.

PARTIE 2. L'OBLIGATION D'EQUIPEMENTS TECHNIQUES DES VEHICULES OBEIT A UNE REGLEMENTATION INTERNATIONALE MAIS EGALEMENT AUX REGLES DU MARCHE

2.1 Le processus d'amélioration technique des véhicules

Les évolutions techniques des véhicules visent le plus souvent à répondre à des enjeux de sécurité routière. Ces évolutions sont décidées au niveau européen et international du fait des principes de libre circulation des biens et des règles de la réception communautaire des véhicules.

Il n'est pas possible d'installer un équipement sur un véhicule qui n'ait été au préalable défini techniquement par le groupe de travail ad hoc des nations unies à Genève (WP 29) ni de le rendre obligatoire sans l'accord de l'Union Européenne. Ce processus demande souvent de longs délais et donc les évolutions des véhicules à attendre à l'horizon de 2020 sont celles qui ont déjà été validées aujourd'hui.

Toutefois, une fois homologués au plan international, les dispositifs de sécurité se diffusent généralement sur les véhicules neufs avant même d'être rendus obligatoires. Ils sont d'abord proposés en série sur les véhicules haut de gamme, puis proposés en option sur les véhicules de milieu de gamme avant d'être étendus à la plupart des véhicules pour des raisons commerciales.

Petit à petit et notamment sous l'effet de la classification d'EuroNCAP, il n'est plus question que le bas de gamme n'en bénéficie pas. En effet, le consommateur considère que la sécurité est un élément essentiel dans sa décision d'achat, même s'il n'est pas souvent prêt à payer une option. Lorsqu'un dispositif de sécurité est intégré dans la notation d'EuroNCAP, sa non disponibilité sur un modèle rend donc le véhicule moins attractif. Le dispositif devient ainsi « obligatoire » commercialement avant de l'être réglementairement. La généralisation progressive permet de faire baisser le prix de revient. Lorsque les dispositifs sont montés en série sur une majorité de véhicules, leur prix de revient décroît.

EuroNCAP (European New Car Assessment Program)

EuroNCAP (European New Car Assessment Program) est un organisme européen créé en 1997 à l'initiative de l'administration anglaise pour fournir aux consommateurs une évaluation de la sécurité réelle des véhicules appréciée à partir de leurs équipements et caractéristiques intrinsèques, et à la suite des résultats obtenus lors d'essais selon des normes quelques fois plus contraignantes que celles fixées par la réglementation. EuroNCAP est soutenue par l'Union Européenne et certains Etats membres dont la France.

2.2 Les principales innovations programmées d'ici 2020

Ainsi, l'extrait ci-après de la note produite par la sous-direction compétente de la direction de l'énergie et du climat du ministère en charge des transports résume les principaux progrès que présenteront les véhicules neufs d'ici 2020.

« Pour l'Union Européenne, les principales dispositions qui s'appliqueront sur cette période figurent dans le Règlement 661/2009 du 13 juillet 2009 relatif à la sécurité générale des véhicules. »

Ce règlement impose tout d'abord un certain nombre de dispositifs d'aide à la conduite :

- **système électronique de contrôle de la stabilité (ESC)** pour tous les véhicules neufs ;
- **système avancé de freinage d'urgence** (système pouvant détecter automatiquement une situation d'urgence et activer le système de freinage du véhicule pour le ralentir et ainsi éviter ou atténuer une collision) ;
- **système de détection de dérive de trajectoire** pour tous les véhicules neufs des catégories M2, M3, N2 et N3 (les véhicules de transport en commun de personnes et les véhicules lourds de transport de marchandises).

En outre, ce règlement « impose que tous les véhicules de catégorie M1 (*les voitures particulières*) soient équipés :

- d'un **système de contrôle de pression des pneumatiques** ;
- d'un **indicateur de changement de vitesse** (indicateurs recommandant au conducteur de changer de vitesse afin de favoriser l'éco-conduite).

Il impose également la mise sur le marché de nouveaux pneumatiques conciliant une meilleure adhérence sur sol mouillé, une moindre résistance au roulement et un abaissement du bruit externe de roulement.

« L'ensemble de ces mesures seront rendues obligatoires, selon les catégories de véhicules et les équipements dont il s'agit, entre novembre 2011 (obligation de l'ESC sur les nouveaux types de voitures particulières et de camionnettes) et novembre 2020 (dernière date d'application retenue dans ce règlement quant aux valeurs limites de résistance au roulement des pneumatiques destinés aux véhicules lourds). Afin de permettre le recours à de nouvelles technologies qui permettraient d'améliorer encore la sécurité des véhicules ou de réduire davantage leur impact environnemental, ce règlement prévoit que la Commission Européenne produise, au plus tard le 1er décembre 2012, et par la suite tous les trois ans, un rapport au Parlement européen et au Conseil visant à présenter et, le cas échéant, à proposer la mise en œuvre des nouvelles technologies arrivées à maturité tant sur le plan technique que sur le plan économique. »

Toutefois, ces nouveaux dispositifs ne concerneront que les véhicules neufs. Les impacts favorables découlant de l'obligation pour la mise sur le marché ne pourront intervenir qu'au rythme de renouvellement du parc automobile qui est actuellement d'environ 15 ans (avec une tendance à la hausse...). Néanmoins, l'expérience montre que préalablement à l'obligation d'installer un nouvel équipement sur tous les véhicules, les produits « haut de gamme » en sont dotés. De ce fait, on peut espérer que des progrès (non évaluables) pourront être perceptibles dès 2020.

2.3 L'apport des nouvelles technologies doit être anticipé

Ultérieurement et dans le prolongement des tendances constatées actuellement, les nouvelles technologies devraient permettre de rendre les véhicules encore plus performants en termes de sécurité.

En se référant à la note précitée de la DGEC, les thématiques suivantes sont étudiées par les constructeurs en liaison avec les équipementiers et les pouvoirs publics :

- un nouveau renforcement de la protection des usagers dits vulnérables : piétons, cyclistes et motocyclistes, avec de nouvelles évolutions envisagées dans la conception des véhicules et dans la nature des technologies et matériaux employés pour détecter leur présence et enclencher un freinage d'urgence ou, quand le choc est inévitable, mieux absorber ce choc et en réduire les conséquences (parmi les mesures envisagées pour la détection par les véhicules de la présence d'usagers vulnérables, on peut déjà citer celle consistant à se servir des ondes émises par les téléphones portables dont sont aujourd'hui dotés la plupart de ces usagers ; il est également déjà évoqué l'implantation possible dans leurs vêtements de puces électroniques capables d'être détectées par les véhicules) ;
- la modification des systèmes d'absorption des chocs qui devront être conçus pour continuer à protéger les occupants du véhicule tout en réduisant l'impact sur les autres véhicules impliqués dans l'accident (l'objectif étant, entre autres, de réduire les effets de l'accident sur un véhicule léger entrant en collision avec un véhicule plus lourd) ;
- le recours à toutes les nouvelles technologies qui permettront de mieux informer le conducteur sur les conditions de circulation et de lui venir en aide en cas de situation d'urgence, étant cependant entendu qu'il n'est pas question, au moins à moyen terme, de renoncer au principe selon lequel tout conducteur doit rester maître de son véhicule.

Convention sur la circulation routière conclue à Vienne le 8 novembre 1968

Par la Convention sur la circulation routière conclue à Vienne le 8 novembre 1968, les parties contractantes ont adopté des règles uniformes de circulation destinées à faciliter la circulation routière et à accroître la sécurité sur les routes. Parmi celles-ci, l'article 8 stipule en particulier que « *Tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur qui doit lui-même avoir constamment le contrôle de son véhicule* ». La France fait partie des 36 signataires initiaux de cette convention qui concerne à ce jour 72 pays au niveau mondial.

Enfin, le processus engagé visant au développement des systèmes d'aide à la conduite trouvera son plein essor avec des véhicules dotés de nombreux outils permettant de renforcer notablement la sécurité active du véhicule et de favoriser le développement de l'éco-conduite.

Dans un avenir encore plus futuriste mais pas utopique, les recherches menées par les constructeurs mondiaux portent sur des véhicules à conduite de plus en plus automatiques visant à réduire voire supprimer toute intervention humaine dans l'exécution de cette tâche. Comme il est constaté que la plupart des accidents sont dus à des erreurs ou à des fautes de comportement de la part des conducteurs, un tel système de mobilité tendrait vers une sécurité quasi-totale.

Toutefois, au-delà des aspects techniques, cette évolution potentielle n'est pas sans poser quelques interrogations de principe portant notamment sur le bridage nécessaire des performances des véhicules et surtout sur l'acceptabilité de confier son déplacement à un système automatisé sur tout ou partie du territoire. D'ores et déjà, certaines innovations en matière d'aide à la conduite sont susceptibles de soulever au moins deux problèmes : celui de constituer des « distracteurs » pour le conducteur et la potentielle remise en cause du principe de responsabilité ultime du conducteur dans la maîtrise de son véhicule.

Les évolutions technologiques des véhicules conduisent donc à devoir réviser les approches actuelles du triptyque conducteur/véhicule/infrastructure dans la politique de sécurité routière.

Déjà par exemple, les conditions de la formation à la conduite et d'examen du permis de conduire devraient intégrer les réalités du parc automobile comme par exemple le développement des transmissions automatiques aussi bien sur les véhicules lourds que sur les véhicules particuliers.

Dans ce cadre, il convient que cette approche systémique dans la définition et la mise en œuvre de la politique de sécurité routière soit renforcée malgré les effets défavorables induits par les réorganisations successives de l'administration de l'Etat œuvrant dans le champ de cette politique.

ANNEXE 10 INFRASTRUCTURES ET SECURITE ROUTIERE

PARTIE 1. LES DEMARCHES DE SECURITE DES ROUTES ONT EVOLUE DANS LE TEMPS.....	122
1.1 IL N'EXISTE PAS DE NORME EN MATIERE DE SECURITE DES ROUTES MAIS DES REFERENTIELS DE BONNE PRATIQUE	122
1.2 LES DEMARCHES DE SECURITE ROUTIERE ONT EVOLUE : DE LA RESORPTION DES POINTS NOIRS A L'INSPECTION PAR ITINERAIRE	122
PARTIE 2. IL N'Y A PAS D'OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES PRECISES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE...	124
2.1 LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES SONT PEU PRECISES.....	124
2.2 DE CE FAIT, CERTAINES EVOLUTIONS DE LA CIRCULATION ROUTIERE SONT INEGALEMENT PRISES EN COMPTE	124
PARTIE 3. L'INTEGRATION DU VOLET INFRASTRUCTURES DANS LA POLITIQUE DE SR SUPPOSE LA MISE EN PLACE D'UNE GOUVERNANCE ADAPTEE	126
3.1 UNE DEMARCHE DE SECURITE ROUTIERE EST ESSENTIELLE SUR LE RESEAU GERE PAR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES	126
3.2 L'HARMONISATION DES PRATIQUES EN MATIERE DE SR N'EST PLUS PILOTEE	127

Troisième pilier du système de sécurité routière, l'infrastructure a un double rôle vis-à-vis des usagers de la route : celui bien sûr de permettre la circulation dans les meilleures conditions possibles des véhicules et celui de fournir des informations aux conducteurs pour qu'ils puissent adopter les meilleurs comportements possibles au cours de leurs déplacements.

Cette double fonction relève des responsabilités du gestionnaire de l'infrastructure et de l'autorité de police de la circulation qui sont déterminées, hors agglomération, en fonction de la domanialité de la voie.

Le réseau routier français représente au total un linéaire d'un peu plus d'un million de kilomètres. Il se répartit en 21 000 km d'autoroutes et de routes nationales gérées par l'Etat, en direct ou via des sociétés concessionnaires, de 378 000 km de routes départementales gérées par les conseils généraux et de 654 000 km de voies communales gérées par les municipalités ou leurs groupements. Globalement, l'Etat gère directement ou indirectement environ 2% des routes françaises, les départements environ 36% et les municipalités environ 62%.

Les activités d'un gestionnaire d'infrastructures sont d'aménager le réseau, de l'entretenir c'est-à-dire assurer la conservation du patrimoine, et de l'exploiter c'est-à-dire faire en sorte qu'il assure au mieux le service pour lequel il a été conçu. La sécurité des infrastructures s'exprime ou doit s'exprimer de façon plus ou moins explicite dans ces trois types d'intervention.

PARTIE 1. LES DEMARCHES DE SECURITE DES ROUTES ONT EVOLUE DANS LE TEMPS

1.1 Il n'existe pas de norme en matière de sécurité des routes mais des référentiels de bonne pratique

Historiquement, le réseau routier français s'est développé à partir des voies de communication réalisées au fil des siècles en les adaptant aux évolutions des véhicules qui y circulaient et en fonction des progrès techniques et technologiques en matière de construction routière. C'est ainsi par exemple que l'apparition au milieu du 20^{ème} siècle des autoroutes et leur développement à partir des années 60, ont contribué à la baisse de long terme de la mortalité routière au cours des 40 dernières années.

Pour autant et contrairement à d'autres secteurs de construction, il n'existe pas à ce jour de normes réglementant la conception ou l'entretien des infrastructures hors les productions du réseau scientifique et technique de l'Etat sous forme de guides, recommandations ou instructions ministérielles ne s'imposant formellement qu'aux seuls services de l'Etat. Ces divers documents ont été établis avec les objectifs d'assurer la bonne conservation du patrimoine routier, le confort des usagers et la sécurité de la circulation. S'imposant aux services de l'Etat, ils ont servi de base pour les activités que ces derniers déployaient sur tous les réseaux dont ils avaient la charge notamment en matière de conception et de réalisation de nouvelles infrastructures, y compris lorsque les services de l'Etat agissaient pour le compte des départements ou des communes. Ainsi, une certaine homogénéité des caractéristiques techniques de base des routes hors agglomération a été assurée.

1.2 Les démarches de sécurité routière ont évolué : de la résorption des points noirs à l'inspection par itinéraire

Pour ce qui concerne le traitement de la sécurité des routes existantes, plusieurs démarches se sont succédé au cours des 40 dernières années, toujours à l'initiative des services de l'Etat.

Dans les années 70, l'enjeu était de corriger des "points noirs" avérés tels que des carrefours ou des virages sur lesquels étaient constatés de nombreux accidents mortels. C'est ainsi par exemple que sont apparus et se sont développés les carrefours giratoires dont l'efficacité en matière de baisse de la

mortalité de ces points singuliers de sécurité que sont les intersections, a été constamment démontrée. Progressivement, à la notion de points noirs a été substituée dans les années 80, celle de zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC), c'est-à-dire de sections de route (850 m) sur lesquelles on a recensé en 5 ans, un nombre d'accidents et de victimes graves dépassant certains seuils.

Puis, l'accidentalité devenant de plus en plus diffuse, la dimension sécurité a été intégrée dans les années 90 aux programmes de traitement qualitatif des itinéraires. Enfin, ont été mises au point au début des années 2000, des méthodologies pour la prise en compte de la sécurité, aussi bien dans le cadre des procédures de conception des nouvelles infrastructures que pour l'analyse des routes existantes. Elle se traduit par un contrôle de sécurité des projets neufs (CSPN) destiné à s'assurer de la bonne prise en compte du volet sécurité à toutes les phases de conception des nouvelles infrastructures et par la démarche appelée SURE (sécurité des usagers sur les routes existantes) qui prévoit à partir de l'identification statistique de routes présentant a priori des enjeux de sécurité, de procéder à des analyses approfondies des accidents afin de déterminer si des interventions sur l'infrastructure peuvent améliorer leur situation.

En parallèle, un programme d'inspection de sécurité routière des itinéraires (ISRI) a été mis au point sous le pilotage conjoint des services centraux (direction générale des routes et direction de la sécurité et de la circulation routières), des gestionnaires du réseau routier national (directions interdépartementales des routes et sociétés d'autoroute), des conseils généraux et du réseau scientifique et technique du ministère chargé du développement durable (RST). Un guide technique a été élaboré et le processus est inscrit aujourd'hui dans les activités des gestionnaires du réseau routier national grâce à des inspecteurs spécialement formés à cet effet.

Toutes ces démarches ont été développées par les services techniques de l'Etat et n'ont pu s'appliquer de façon systématique et obligatoire qu'au seul réseau routier national. Des instructions ministérielles ont toutefois été adressées aux préfets afin qu'ils portent ces démarches à la connaissance des collectivités mais il revient à ces dernières de décider de s'en inspirer pour la gestion de leur propre réseau, en fonction des spécificités de ce dernier.

PARTIE 2. IL N'Y A PAS D'OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES PRECISES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

L'ensemble de la documentation technique élaborée par les services techniques de l'Etat ne s'applique qu'au seul réseau routier national, y compris celui des autoroutes concédées.

2.1 Les obligations réglementaires sont peu précises

Un code de la voirie routière a bien été créé par une loi en 1989, mais il reste relativement imprécis tant sur les caractéristiques techniques que doivent respecter les différentes catégories de voirie que sur les obligations s'imposant aux différents gestionnaires vis-à-vis de la sécurité de leur réseau. Pour ce qui concerne les routes départementales par exemple, seules y figurent les obligations d'assurer le bon écoulement des eaux pluviales, un tirant d'air d'au moins 4,30 m sous les ouvrages franchissant une route départementale et pour les chaussées, de présenter des caractéristiques homogènes en matière de déclivité et de rayon des courbes.

En matière de prise en compte de la sécurité et en dehors des ouvrages spéciaux comme les tunnels, seule la loi n°2011-12 du 5 janvier 2011 a introduit dans ce code les obligations découlant de la transposition de la directive 2008/96/CE du 19 novembre 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Mais là encore, les obligations ne concernent que le réseau routier transeuropéen constitué pour sa partie française quasiment que des seules infrastructures nationales, concédées ou non. Les dispositions introduites sont celles mises en œuvre sur le réseau routier national (CSPR, SURE et ISRI) telles que décrites plus haut.

On constate donc que des dispositifs obligatoires de nature à s'assurer de la meilleure qualité possible des infrastructures en matière de sécurité routière n'existent que sur le seul réseau routier national, c'est-à-dire sur 2% du linéaire de routes françaises qui écoule certes 35% du trafic total mais qui n'est pas celui sur lequel se produisent la majorité des accidents corporels de la circulation.

Partie intégrante de l'infrastructure, la signalisation routière, qu'elle soit de police ou directionnelle, fait l'objet de textes réglementaires pris en application du code de la route. Ces textes définissent notamment de façon limitative les panneaux de signalisation et les règles techniques de leur implantation sur le terrain. Ces prescriptions s'imposent à tous les gestionnaires de voiries.

Jusqu'en 2012, les responsabilités pour la définition des panneaux et les conditions techniques de leur implantation étaient assurées par la DSCR. Depuis 2012, les responsabilités ont été partagées entre la DSCR qui conserve la définition des panneaux et la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) qui détermine les règles techniques de leur implantation. Comme le stipule le code de la route, les textes réglementaires qui en découlent sont signés par le ministre chargé des transports (DSCR jusqu'en 2012, puis maintenant DGITM) et par le ministre de l'intérieur (DLPAJ/DMAT jusqu'en 2012 puis DSCR maintenant).

2.2 De ce fait, certaines évolutions de la circulation routière sont inégalement prises en compte

Les mobilités des citoyens, notamment en milieu urbain, évoluent selon les politiques de transport impulsées par les pouvoirs publics et les choix de comportement individuels. Le développement de nouveaux modes de transports urbains comme le tramway, les bus à haut niveau de service, les modes dits doux (vélo, marche à pied) introduisent de nouveaux enjeux de sécurité des espaces publics.

De ce fait, les conditions d'utilisation des voies publiques changent et tant la conception de ces espaces que leurs règles d'usage doivent être adaptées de façon pertinente et si possible homogène.

Cela suppose, du fait de la multiplicité des intervenants et des acteurs, l'existence d'un cadrage général capable de « porter » les sujets de sécurité des infrastructures couvrant la variété des besoins à satisfaire.

Il semble qu'à l'heure actuelle, certaines productions du réseau scientifique et technique du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie (MEDDE), en particulier le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), apportent des éléments de réponse à ces enjeux.

Mais en matière de doctrine générale, la mission de ce réseau ne peut être que de répondre à des commandes explicites et sur les seuls aspects techniques. Il apparaît donc nécessaire qu'une politique nationale de sécurité des infrastructures routières de toute nature soit formalisée et que l'entité en charge de son portage technico-juridique soit clairement mise en responsabilité.

PARTIE 3. L'INTEGRATION DU VOLET INFRASTRUCTURES DANS LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE SUPPOSE LA MISE EN PLACE D'UNE GOUVERNANCE ADAPTEE

3.1 Une démarche de sécurité routière est essentielle sur le réseau géré par les collectivités territoriales

Selon l'ONISR (2012), si le nombre de décès constatés sur les routes principales (dont le trafic est supérieur à 1500 véhicules par jour) est de 7 par milliard de km parcourus, il est de 16 pour les routes dites secondaires, c'est-à-dire plus de 2 fois plus et 7 fois supérieur à celui sur autoroutes qui est de 2,3.

Cette échelle dans les niveaux de risque montre bien que si le facteur infrastructures est de moins en moins à l'origine d'un accident de la circulation, il influe à l'évidence sur la survenance de celui-ci et sur ses conséquences. Pour une grande part, ces différences proviennent des caractéristiques intrinsèques des routes, en particulier de leur caractère bidirectionnel ou non, de leur géométrie, de l'état des chaussées et de leurs abords mais aussi et des informations que l'environnement routier donne aux usagers et que celui-ci intègre de façon plus ou moins consciente dans son comportement.

C'est pourquoi il est important de pouvoir au moins pour chaque accident mortel, analyser les facteurs qui ont pu avoir des incidences sur son occurrence et sur ses conséquences, notamment concernant l'infrastructure et son environnement. Déjà le livre blanc de la sécurité routière remis en 1989 au Gouvernement préconisait de mettre en place une procédure de contrôle de sécurité des infrastructures s'appliquant à tous les réseaux à l'image des procédures existant pour les établissements recevant du public. Les initiatives envisagées pour traduire cette préconisation n'ont jamais pu aller jusqu'au bout, du fait notamment de l'impossibilité d'élaborer, comme pour les bâtiments, un référentiel technique pour ces audits.

Sur ce dernier point par exemple, une route, dont les caractéristiques techniques ne sont pas excellentes, peut se révéler dans les faits non dangereuse parce que les usagers perçoivent bien, à travers la « lecture » qu'ils peuvent faire de la route, qu'elle est potentiellement dangereuse et qu'il leur faut donc adapter leur comportement. Sur une telle infrastructure, il ne serait pas nécessaire en théorie d'installer un radar automatique pour que les vitesses pratiquées soient adaptées. Il en est de même en milieu urbain pour lequel les conditions d'aménagement des espaces publics peuvent avoir de fortes incidences sur les modalités de circulation des différents usagers. C'est très perceptible dans les grandes agglomérations mais cela peut se vérifier également sur les réseaux des communes plus petites et en particulier dans ce que l'on appelle les traverses de villages.

S'il peut se révéler difficile de pouvoir réglementer ce que doivent être les caractéristiques techniques garantissant de façon adaptée aux risques une route ou une rue, il est possible de déceler sur les réseaux existants des situations susceptibles de poser des problèmes. Ainsi, des inspections de sécurité des itinéraires réalisées régulièrement par des inspecteurs extérieurs au service gestionnaire de la voie permettraient aux gestionnaires de voirie d'identifier les problèmes potentiels, d'en hiérarchiser les priorités de traitement et de programmer les interventions correspondantes en fonction des moyens dont ils disposent. Une telle approche permettrait notamment de répondre avec pragmatisme au problème des obstacles latéraux qui ne peut avec réalisme être traité de façon systématique par tous les gestionnaires de voirie. Cette démarche est devenue une réalité au sein des services routiers de l'Etat mais il semble que la transposition aux réseaux des collectivités locales, notamment au niveau départemental, se heurte à des problèmes d'adaptation de la méthodologie dont la demande a été faite au réseau scientifique et technique du MEDDE.

3.2 *L'harmonisation des pratiques en matière de SR n'est plus pilotée*

La partie législative du code de la voirie routière stipule notamment que l'Etat est le garant de la cohérence et de l'efficacité du réseau routier français dans son ensemble. La dimension sécurité des infrastructures ne peut être absente de cette obligation.

Depuis la décentralisation des routes de 2004 et la réorganisation de la DSCR, le constat peut être fait de l'absence d'un véritable pilote d'une politique nationale de sécurité des infrastructures, susceptible de proposer des actions intéressant tous les maîtres d'ouvrage et de veiller à la mise en œuvre réelle de celles-ci. La direction des infrastructures de transport estime que ce rôle ne rentre pas dans ses missions qui se limitent à assurer la sécurité du seul réseau routier national à travers notamment les activités menées par la Mission d'appui au Réseau Routier National (MARRN).

Quant à la DSCR, depuis son rattachement au ministère de l'intérieur et l'affaiblissement de sa fonction interministérielle, elle ne se considère pas en charge de la question qui relève du ministère chargé des transports. De fait, on constate une faiblesse dans la prise en compte du volet infrastructure dans les actions de sécurité routière. **On note à cet égard l'absence d'un conseiller technique de bon niveau sur les domaines des infrastructures et des véhicules auprès du délégué interministériel, comme il en existait deux sur les sujets du ministère de l'intérieur lorsque la DSCR était au sein du ministère en charge des transports.**

Il apparaît nécessaire que les aspects relatifs à la sécurité de tous les réseaux d'infrastructures routières, que ce soit en milieu urbain ou en rase campagne, fassent l'objet d'un pilotage national dans le respect des responsabilités et attributions des différents gestionnaires.

Il serait logique que ce rôle de pilote puisse être dévolu à la direction des infrastructures de transport du MEDDE et que les moyens humains et financiers nécessaires à l'exercice de cette activité soient identifiés et réservés. Dans le même temps, afin de porter les enjeux de sécurité des routes et des rues au sein de la DSCR et notamment de permettre les éventuelles évolutions réglementaires du code de la route, un lien permanent devrait exister avec la délégation par la présence d'un conseiller auprès du délégué interministériel, disposant de compétences techniques certaines en matière de sécurité des infrastructures.

Si cette hypothèse ne s'avérait pas possible, il conviendrait de prévoir un chef de projet rattaché à la DSCR pouvant disposer du soutien du CEREMA et de la DIT.

ANNEXE 11 STATISTIQUES DE LA SECURITE ROUTIERE

PARTIE 1. LES STATISTIQUES DE LA SECURITE ROUTIERE SONT ISSUES DES CONSTATS EFFECTUES PAR LES FORCES DE L'ORDRE 131

1.1	L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE EST LE PIVOT DE L'ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE	131
1.2	LES DONNEES COLLECTEES VISENT A DISPOSER DES PARAMETRES NECESSAIRES A L'ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE POUR ORIENTER LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE	131
1.2.1	<i>Les statistiques de l'ONISR sont exclusivement issues des constats des forces de l'ordre</i>	131
1.2.2	<i>Les remontées rapides ne permettent pas une analyse fine de l'accidentalité.....</i>	131
1.2.3	<i>Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) font l'objet d'un lourd processus de validation</i>	132
1.3	LE PERIMETRE DES ACCIDENTS CORPORELS N'EST PAS TOUJOURS TRES CLAIR POUR LES FORCES DE L'ORDRE	134
1.3.1	<i>Dans la pratique, les forces de l'ordre ont des difficultés à évaluer la réalité des blessures.....</i>	134
1.3.2	<i>Faute de pouvoir cerner la notion de soin médical les agents de terrain retiennent parfois un critère d'évacuation sanitaire ou d'ITT pour comptabiliser les blessés</i>	135
1.3.3	<i>La liaison habituelle entre fiche BAAC et procédure judiciaire peut induire une confusion dans l'esprit des agents de terrain selon les directives des Parquets</i>	135

PARTIE 2. LA COMPTABILISATION DES BLESSES DANS LE REGISTRE DU RHONE FAIT APPARAITRE UNE SOUS-ESTIMATION DES BLESSES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE..... 137

2.1	LA COMPTABILISATION DES BLESSES DANS LE REGISTRE DU RHONE OBEIT A UNE AUTRE LOGIQUE.....	137
2.1.1	<i>Le registre comptabilise des personnes blessées et non des accidents.....</i>	137
2.1.2	<i>Le registre ne se limite pas aux accidents de la route au sens de l'ONISR</i>	137
2.2	COMPARATIF DES APPROCHES STATISTIQUES.....	138
2.2.1	<i>Sur la globalité des chiffres, le nombre de blessés du registre est presque trois fois supérieur à celui de l'ONISR pour le Rhône</i>	138
	➤ Les données des services départementaux d'incendie et de secours divergent de l'ONISR comme du registre	139
	➤ Les forces de l'ordre ne sont pas en mesure de fournir la précision médicale du registre du Rhône.....	139
2.2.2	<i>Cette différence varie selon le type d'usager</i>	140
2.2.3	<i>Elle varie également selon le niveau de blessure et les circonstances de l'accident</i>	140
2.2.4	<i>Une étude de 2007 permet de mieux cerner les différences entre les deux séries statistiques.....</i>	141
2.3	L'AMPLEUR DU PROBLEME DE SANTE LIE A L'INSECURITE ROUTIERE DOIT ETRE REEVALUEE.....	143
2.3.1	<i>Un coefficient de correction doit être appliqué aux blessés, le nombre de morts étant exact.....</i>	143
	➤ Le nombre de blessés doit être multiplié par un coefficient compris entre 2 et 4.....	143
	➤ L'enjeu des deux-roues (motorisé ou non) doit être réévalué en termes de blessés	144
2.3.2	<i>L'application de ce coefficient fait évoluer substantiellement le rapport tués/blessés en France.....</i>	145
	➤ La nécessité de corriger les données ONISR est confortée par les chiffres SDIS	145
	➤ Cette extrapolation doit être affinée pour tenir compte du caractère plus ou moins urbanisé de chaque département	147
2.3.3	<i>...et le rendrait conforme à ce qu'on observe dans d'autres pays européens</i>	147

PARTIE 3. L'ANALYSE DES BLESSES PAR ACCIDENT ROUTIER DOIT ETRE AMELIOREE POUR MIEUX ORIENTER LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE.....	148
3.1 LA COMPTABILISATION DES BLESSES GRAVES DOIT ETRE AMELIOREE	148
3.1.1 <i>La comptabilisation des blessés graves est un enjeu européen</i>	148
3.1.2 <i>Cette comptabilisation est difficile en France du fait de la fragmentation des intervenants et des systèmes d'information</i>	148
3.2 LA COMPTABILISATION DES BLESSES GRAVES REPOSE SUR LA FIABILISATION DU FICHIER BAAC ET UNE EXTRAPOLATION DE SES DONNEES	149
3.2.1 <i>Sécuriser et fiabiliser le recueil BAAC</i>	149
➤ Améliorer la qualité des fiches BAAC	149
➤ Préciser la notion de blessé et mieux cerner celle de blessé grave.....	149
3.2.2 <i>Sécuriser le processus d'extrapolation pour mieux cerner le nombre de blessés graves</i>	150
3.3 PERMETTRE A L'ONISR DE POUVOIR RECOURIR AUX DONNEES ET STATISTIQUES COLLECTEES PAR LES AUTRES MINISTERES	150
.....	150
➤ Les bases de données en matière de transport et d'infrastructures routière doivent rester entretenues et mise à disposition de l'ONISR	150
➤ L'ONISR doit pouvoir recourir aux services statistiques ministériels	151

PARTIE 1. LES STATISTIQUES DE LA SECURITE ROUTIERE SONT ISSUES DES CONSTATS EFFECTUES PAR LES FORCES DE L'ORDRE

La politique publique de sécurité routière vise à réduire le plus possible les accidents de circulation, tant au niveau du nombre qu'à celui de leur gravité.

La question de l'analyse statistique des accidents corporels va bien au-delà de la seule production de bilans, tels les indicateurs Accidents – Tués – Blessés. L'analyse de ces accidents en termes de population concernée, de comportement des usagers, de types de véhicules impliqués et de voies empruntées est de nature à apporter des informations capitales sur les causes identifiées, les leviers d'action possible, l'efficacité des mesures prises.

1.1 L'observatoire national interministériel de la sécurité routière est le pivot de l'analyse de l'accidentalité

Le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière place un observatoire national interministériel de la sécurité routière près du délégué à la sécurité et la circulation routières.

Cet observatoire est chargé de collecter et diffuser les informations nécessaires à la politique de sécurité routière, et doit à ce titre assurer la cohérence des statistiques, piloter les études et évaluer les mesures prises.

L'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) ne constitue pas un service statistique ministériel, néanmoins, l'autorité de la statistique publique a labellisé par avis n° 2013-02 en date du 4 juin 2013 ses productions détaillées en annexe 1, pour une durée de 5 ans. Le renouvellement de la labellisation sera examiné avant 2020.

1.2 Les données collectées visent à disposer des paramètres nécessaires à l'analyse de l'accidentalité pour orienter la politique de sécurité routière

1.2.1 Les statistiques de l'ONISR sont exclusivement issues des constats des forces de l'ordre

L'ONISR se fonde principalement (bilan provisoire) ou uniquement (bilan consolidé) sur des données alimentées par les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) de la police et de la gendarmerie.

Ces données sont vérifiées et corrigées selon un processus qualité impliquant essentiellement les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR).

L'ONISR publie un bilan provisoire mensuel chaque mois, un bilan provisoire annuel en janvier, basé sur les remontées rapides.

Pour le bilan provisoire, l'ONISR ajoute aux données BAAC consolidées, les résultats issus d'une formule mathématique visant à affiner les données des mois non consolidées (notamment extrapolation du nombre de morts à 30 jours).

L'ONISR publie les chiffres définitifs en mai, avec un certain nombre d'indicateurs, et un bilan consolidé avec l'ensemble des analyses à l'automne.

1.2.2 Les remontées rapides ne permettent pas une analyse fine de l'accidentalité

Lors de la constatation d'un accident corporel de la circulation, les forces de l'ordre vont dans un premier temps établir par message des comptes-rendus, qui permettront d'établir des tendances, essentiellement dédiées au pilotage et à la communication.

Il convient de distinguer les remontées rapides hebdomadaires, très simplifiées, qui ne comportent que le nombre d'accidents corporels, de morts et de blessés sans autre indication, des remontées rapides mensuelles qui comportent quelques informations supplémentaires (type d'usagers et âge, début de consolidation).

Ces bilans mensuels sont provisoires (ne serait-ce qu'en raison de la prise en compte dans le bilan ATB du nombre de tués 30 jours après l'accident). Au plan national, les données sont corrigées d'un coefficient permettant d'extrapoler notamment les morts à 30 jours, ce qui permet une comparaison avec l'année précédente.

1.2.3 Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) font l'objet d'un lourd processus de validation

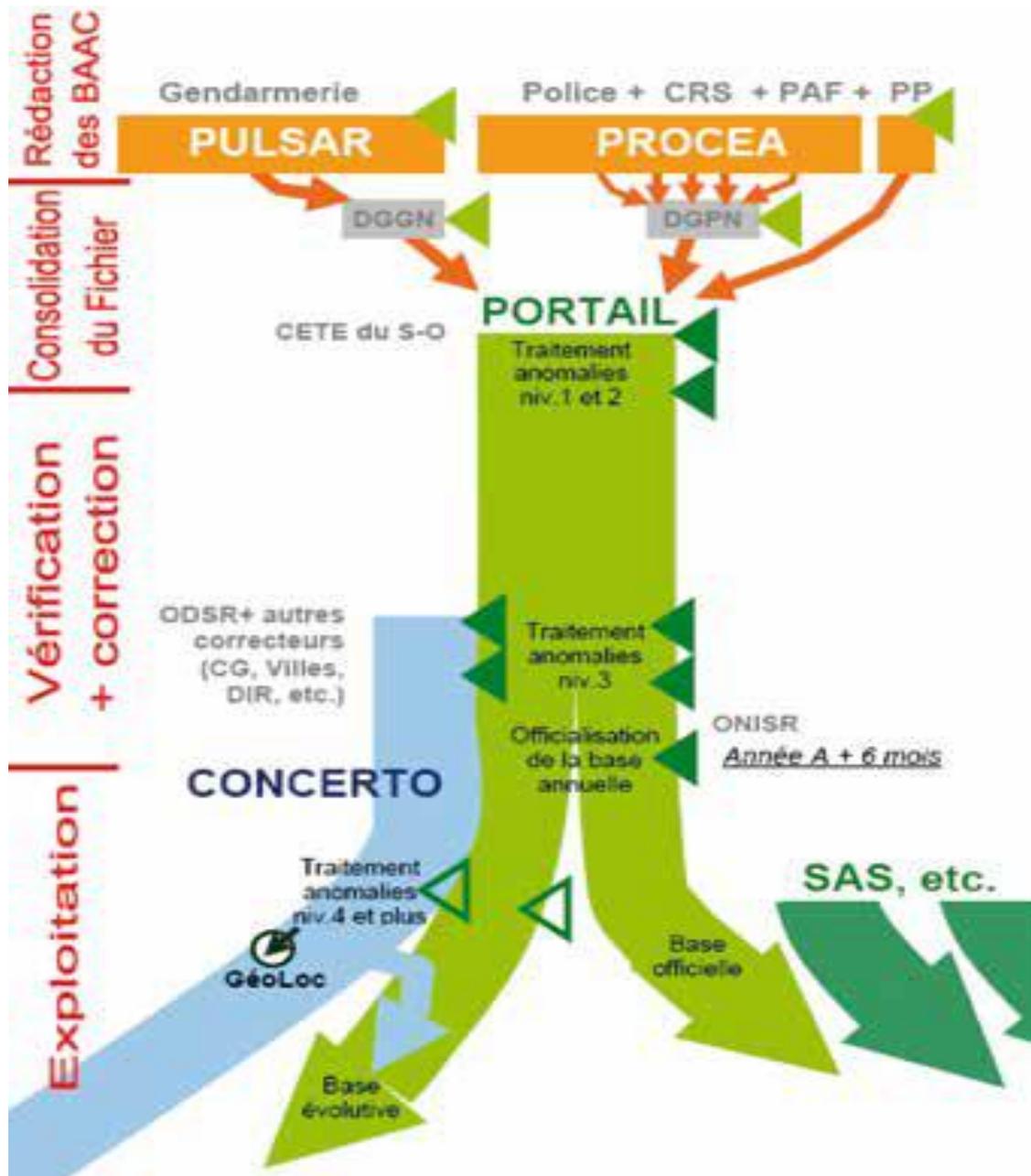
Les forces de l'ordre finissent de remplir les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation, trente jours après l'accident, afin de fiabiliser le nombre de tués, selon les critères établis en France depuis 2005. Le fichier BAAC qui rassemble toutes les fiches est consolidé par étapes par les forces de sécurité et est destiné à l'ONISR. Les données sont alors consolidées.

Ces bulletins (modèle joint à la présente annexe) constituent une matrice, qui permet de recouper avec pertinence les différentes données recueillies sur les personnes, les voies, les véhicules et les circonstances. L'établissement des BAAC répond à un guide de rédaction rédigé par l'ONISR et le SETRA (service d'étude sur les transports, les routes et leurs aménagements, devenu CEREMA). La base de données ainsi constituée peut également être mise à disposition de chercheurs ou des organismes, dans un cadre conventionnel.

Le processus de validation puis de consolidation des données issues des BAAC est décrit à l'annexe du bilan 2012 de la sécurité routière, diffusé, par l'ONISR, accompagné du logigramme ci-dessous. Les données consolidées sont disponibles vers mai-juin de l'année N+1 pour le bilan de l'année N.

La police et la gendarmerie nationales n'ont pas accès à cette base mise à jour et ne bénéficient pas d'un retour sur ce processus qualité. Mais la gendarmerie dispose de son propre circuit de remontée des BAAC.

Processus de validation des statistiques de la sécurité routière : accidents-tués-blessés (source ONISR)



Les délais qui s'attachent au processus de vérification automatique (traitement anomalies niveau 1 et 2) sont de l'ordre de 2 à 4 semaines. De ce fait, si on se fixe un objectif de complétude de la base de données BAAC pour le traitement des anomalies de niveau 3 à trois mois, il est nécessaire que toutes les forces aient transmis leur fichier BAAC au plus tard dans un délai de deux mois après l'accident. Ce délai permet de disposer du résultat des analyses « stupéfiants » d'une manière certaine.

Par ailleurs, il convient de souligner l'importance du travail de correction des anomalies par chaque observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR, traitement anomalies niveau 3 et plus) qui est facilité lorsque les gestionnaires de voirie y sont impliqués.

1.3 Le périmètre des accidents corporels n'est pas toujours très clair pour les forces de l'ordre

Aux termes de l'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de l'administration, « *un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :*

- *provoque au moins une victime ;*
- *survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;*
- *implique au moins un véhicule ».*

« *Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :*

- *les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;*
- *les victimes : impliquées non indemnes ».*

Le critère le plus soumis à interprétation est celui du dommage corporel. La notion de blessé est directement liée aux soins qu'il reçoit et qui sont délivrés par un professionnel de santé. La notion de soin médical est diversement appréciée selon les services, faute d'une définition suffisamment précise et partagée. Il est à noter que l'interruption temporaire de travail (ITT) n'est en principe pas un critère de la blessure.

Il est distingué par ailleurs les blessés hospitalisés plus de 24h00, ce qui est en revanche une notion non sujette à interprétation.

1.3.1 Dans la pratique, les forces de l'ordre ont des difficultés à évaluer la réalité des blessures

L'unité qui constate un accident est tenue de renseigner dans la procédure judiciaire, et donc dans le BAAC, l'état des victimes.

Toutefois, les services médicaux n'ayant pas l'obligation d'informer les services de police ou de gendarmerie des suites d'un accident corporel, c'est à l'enquêteur de rechercher ces renseignements pour valider la prise en compte de l'accident comme corporel (lorsque ses propres constatations ou informations reçues sur les lieux n'ont pas permis de confirmer l'existence d'un blessé).

Les informations sur le nombre de tués et de blessés hospitalisés sont dans un premier temps relevées par la patrouille qui fait les constatations initiales, avec l'avis des sapeurs-pompiers ou du SAMU, sur le lieu de l'accident, sauf lorsque les victimes ont déjà été évacuées lorsque les forces de l'ordre arrivent sur place.

Ces informations initiales sont dans un second temps confirmées ou modifiées lors de la «procédure accident» avec des certificats de décès, des certificats médicaux, des bulletins d'hospitalisation, remis par les victimes ou leur famille lors des auditions ou bien obtenus directement auprès des hôpitaux ; si une personne décède dans les 30 jours suivant l'accident, l'OPJ territorialement compétent transmettra le certificat de décès au service enquêteur chargé de la procédure accident.

Ce processus de recueil des informations nécessaires à la procédure judiciaire et à la constitution de la base de données BAAC est coûteux en démarches et en temps administratif pour les forces de l'ordre pour plusieurs raisons.

Le secret médical est parfois opposé à la bonne comptabilisation des blessés ; les médecins fournissent le plus souvent des attestations à caractère administratif (les certificats d'incapacité temporaire de travail - ITT).

Dans certains cas, ce sont les membres de la famille qui avisent le service de police ou gendarmerie du décès d'un proche consécutif à un accident de la circulation.

Par ailleurs, ni la gendarmerie ni la police n'ont accès à des données nominatives recueillies par les SAMU et les SDIS sur les victimes des accidents.

1.3.2 Faute de pouvoir cerner la notion de soin médical les agents de terrain retiennent parfois un critère d'évacuation sanitaire ou d'ITT pour comptabiliser les blessés

L'évacuation sanitaire d'une personne impliquée dans un accident est souvent considérée par les forces de l'ordre comme le critère déterminant d'une blessure. Les difficultés rencontrées par les forces de l'ordre pour déterminer l'existence de soins médicaux ou d'hospitalisation incitent les gendarmes et policiers à considérer qu'une personne évacuée va recevoir des soins, ne serait-ce que pour éviter la difficulté d'une reconstitution ultérieure des constatations indispensables à la procédure.

D'autre part, les informations relatives aux accidents sont communiquées rapidement à la préfecture (remontées rapides). Afin de satisfaire ce besoin, l'évacuation sanitaire (EVASAN) demeure un premier critère pertinent pour les forces de l'ordre. En outre, ce critère pourrait être croisé au niveau départemental avec les informations issues des SDIS.

Les certificats remis par les victimes blessées, à vocation administrative, sont renseignés en termes d'ITT. L'attribution d'une ITT est considérée à tort par certains enquêteurs comme une preuve que la personne impliquée dans un accident a effectivement reçu des soins.

Or il s'agit seulement d'un indice du préjudice subi qui doit être confronté à la réalité des soins. Les deux exemples ci-dessous sont révélateurs.

- Exemple 1 : une victime est atteinte d'une plaie nécessitant deux points de suture, acte pratiqué par le médecin de famille ou pratiqué à l'hôpital, l'intéressé ne restant que le temps très court des soins.
- Exemple 2 : une victime est admise aux urgences pour effectuer une radio de contrôle et demeure en observation à l'hôpital moins de 24 heures, une ITT de 3 jours lui est attribuée.

En l'espèce, seul l'exemple n°1 est à considérer comme un blessé car son cas a entraîné un acte de soins. Il rentre ainsi au regard de la définition de l'ONISR dans le cadre statistique « blessé non hospitalisé plus de 24h ». Dans le second cas, si la personne est la seule victime, l'accident n'est pas constaté en termes judiciaire, ne fait pas l'objet d'une fiche BAAC et n'est donc pas pris en compte au plan statistique par l'ONISR.

1.3.3 La liaison habituelle entre fiche BAAC et procédure judiciaire peut induire une confusion dans l'esprit des agents de terrain selon les directives des Parquets

Des parquets (encombrés) recommandent parfois aux enquêteurs d'exploiter la possibilité de recourir au constat amiable (qui prévoit l'existence de blessés) pour éviter des contentieux inutiles, sous certaines conditions.

Ainsi un parquet a prescrit aux forces de l'ordre de ne pas diligenter d'enquête formelle pour des blessures légères dont l'ITT est inférieure ou égale à 8 jours, en l'absence d'infraction délictuelle et de plainte des victimes.

En l'espèce, ces directives brouillent l'approche des unités de terrain et peuvent conduire à l'absence de BAAC, les personnels de terrain associant procédure judiciaire et travail de documentation statistique (fiche BAAC).

Dans ce cas de figure, les conséquences sont doubles. D'une part, le bilan accident est faussé (accident non pris en compte, blessés non comptabilisés), d'autre part l'analyse de l'accidentologie s'en trouve également altérée.

L'ensemble de ces développements conduit à suggérer les améliorations suivantes :

- clarification de la notion de blessé afin que celle-ci soit simple et sans ambiguïté pour les forces de l'ordre ; cette définition plus précise doit conduire à ne pas omettre des personnes hospitalisées plus de 24h ;
- rapprochement des messages d'intervention des SDIS et de ceux des forces de l'ordre (cf. ci-après) ;
- implication dans la mesure du possible des gestionnaires de voirie lors de cette phase de validation et d'analyse locale.

Par ailleurs, dans le cas où les consignes du Parquet conditionnent l'établissement de la procédure à la perspective de poursuite délictuelle (gravité de la blessure attestée par un taux d'ITT notamment), il convient alors d'établir un BAAC associé au final à une simple procédure administrative. S'il s'avérait que ces cas étaient trop nombreux, il conviendrait d'envisager une formule de BAAC simplifié pour ce type d'accident.

Enfin, il semblerait utile que les forces de l'ordre aient un retour sur la qualité des informations qu'ils établissent de façon à faciliter le travail de validation. Ceci permettrait notamment d'indiquer d'une part aux forces de gendarmerie qui transmettent leur fichier à 45 jours qu'il serait préférable qu'ils le fassent à deux mois afin que les résultats des analyses de stupéfiant soient mieux renseignés et d'autre part aux services de police retardataires, la nécessité de retourner leurs fiches BAAC dans un délai ne dépassant pas deux à trois mois.

PARTIE 2. LA COMPTABILISATION DES BLESSES DANS LE REGISTRE DU RHONE FAIT APPARAÎTRE UNE SOUS-ESTIMATION DES BLESSES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE

2.1 La comptabilisation des blessés dans le registre du Rhône obéit à une autre logique

Piloté par l'Institut français des Sciences et des technologies, des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et l'université Claude Bernard de LYON 1, le registre du Rhône comptabilise les victimes en s'appuyant à la fois sur l'atteinte à l'intégrité corporelle lors d'un accident de la circulation routière et le lieu de l'accident. La validité des cas et la qualité de l'information recueillie reposent d'abord sur l'obtention et le recoupement, d'au moins deux sources de notification indépendantes. Les sources sont multiples et proviennent principalement des différentes structures sanitaires prenant en charge les blessés de la route.

2.1.1 Le registre comptabilise des personnes blessées et non des accidents

S'agissant d'une logique médicale, on s'intéresse aux personnes, non aux événements. Les écarts peuvent donc signifier :

- des accidents corporels non pris en compte ;
- des victimes non prises en compte dans les accidents constatés.

La typologie des blessés s'organise autour de six niveaux de gravité selon une classification internationale (l'AIS - Abbreviated Injury Scale). Ainsi à titre d'exemple, rentre dans le niveau 1 un hématome superficiel d'un membre inférieur. Le registre considère qu'une victime est blessée grave à partir d'au moins une blessure de niveau 3 (fracture ouverte...). Le premier niveau regroupe le plus grand nombre de victimes. En 2010, 6 027 blessés entrent dans cette catégorie, soit 73% de l'effectif total. Le nombre de blessés des autres catégories (à partir de MAIS 2) s'élève pour le département du Rhône à 2 057 en 2010. Pour sa part l'ONISR en dénombre 2 909. Le delta entre ces données revient ainsi à 29%.

Les lésions de type AIS1 relevées en 2010, qui correspondent à des étirements de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (6 117 victimes), des érosions cutanées sur tout le corps ou dans une zone indéterminée (3 249), des contusions superficielles du cou (3 149), ne nécessitent pas forcément de soins médicaux. Pour autant, ces lésions entraînent de facto l'intégration de la personne impliquée dans la catégorie « blessé léger ».

2.1.2 Le registre ne se limite pas aux accidents de la route au sens de l'ONISR

Il convient de noter que le registre du Rhône prend également en compte les accidents survenant sur voie privée non ouverte à la circulation publique, certains accidents de personnes en « patins, planches ou patinette » n'impliquant aucun véhicule au sens de l'ONISR.

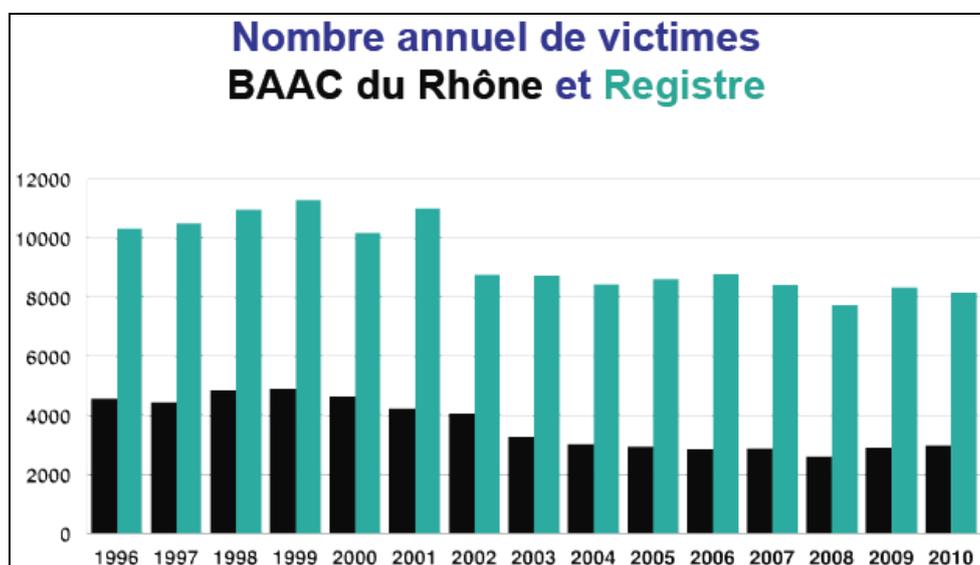
En outre, l'origine « accident de circulation » des blessures constatées relève des déclarations des personnes concernées.

La fiche « registre du Rhône » renseignée pour alimenter le registre (cf. annexe 4) distingue trois situations : bilan sans soin, soins sans hospitalisation et hospitalisation. De ce fait, des personnes impliquées ne nécessitant aucun soin médical particulier peuvent être comptabilisées.

2.2 Comparatif des approches statistiques

2.2.1 Sur la globalité des chiffres, le nombre de blessés du registre est presque trois fois supérieur à celui de l'ONISR pour le Rhône

Le nombre de blessés recensés par le registre du Rhône est très supérieur à celui recensé par l'ONISR. Cette différence n'évolue toutefois pas significativement dans le temps.



Source Bernard Laumon - IFSTTAR, Département TS2

Il y a trois références pour l'effectif des blessés : le registre du Rhône (8 085), le SDIS (3 656) et l'ONISR. L'écart est d'environ 20% entre les nombres de blessés du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et celui de l'ONISR.

CHIFFRES 2010 du département du Rhône

	Registre du Rhône	Données consolidées ONISR			Données des services *			
		ONISR	Dont BAAC Gend.	Dont BAAC Police	Gend.	Police (DCSP+ CRS)	Total forces de l'ordre	SDIS
Interventions pour accident corporel					995	2 613	3 608	6 189
Accidents recensés		2 303	393	1 910	357	1 909	2 266	
Tués	81	75	48	27	48	27	75	45
Blessés	8 085	2 911	520	2 391	479	2 351	2 380	3 656
Dont blessés graves	538							535
Dont blessés légers	7 547							3 121
Dont hospitalisés	1 159	893	324	569	304	475	779	
Dont non hospitalisés	6 926	2 018	196	1 822	175	1 876	2 051	

Sources : ONISR, DGGN, DGPN, UCLIR, DGSCGC, registre du Rhône, calculs de la mission

* Les données des services des forces de l'ordre proviennent des BAAC non consolidés, ce qui explique la différence avec les chiffres fournis par l'ONISR.

La divergence majeure entre l'ONISR et le registre du Rhône se situe au niveau du nombre de blessés. Ce dernier enregistre 8 085 blessés tandis que l'ONISR n'en comptabilise que 2 911. Les blessés non hospitalisés concentrent les écarts entre forces de l'ordre et le registre du Rhône.

➤ ***Les données des services départementaux d'incendie et de secours divergent de l'ONISR comme du registre***

Les chiffres issus des SDIS ne sont utilisés ni par les observatoires départementaux de sécurité routière, ni par la DSCR. Ils le sont toutefois par certains conseils généraux. L'ONISR ne connaît pas non plus ces chiffres qui pourraient pourtant avoir un intérêt, ne serait ce qu'à titre correctif ou de "chiffres repères".

Les statistiques des SDIS sont-elles une base fiable ?

Historiquement ces services avaient une base communale et on pouvait légitimement craindre un manque d'harmonisation de la saisie des données.

Cependant, la structure des données a été normalisée, depuis une vingtaine d'années, par la direction générale de la sécurité civile et de la gestion de crise (DGSCGC), via le fichier des « comptes rendus de sortie de secours ». Ceux ci sont collectés annuellement par le système informatique INFOSDIS et publiés annuellement dans le bilan statistique de la DGSCGC²³. En outre, les SDIS sont départementalisés depuis le début des années 2000 et agissent opérationnellement sous l'autorité des préfets. Ils disposent de systèmes d'information, et d'une interaction permanente via leur CODIS avec les autres centres opérationnels départementaux (SAMU, COG, SIC...).

Jusqu'en 2011, la base INFOSDIS catégorisait les blessés en deux familles (graves et légers). Depuis 2011 la catégorisation a évolué en « médicalisés » et « non médicalisés ». La médicalisation est réalisée soit par le SAMU, soit par les médecins sapeurs-pompiers, soit par des infirmiers sapeurs-pompiers qui agissent dans le cadre de protocoles. La discrimination est relativement aisée pour les secouristes (même si une marge d'erreur existe, elle est relativement faible).

Une évolution vers le système MAIS ne poserait sans doute pas de problème pour que les secouristes effectuent une catégorisation pertinente à la source (à la réserve près de l'évolution de l'état de la victime ultérieure à son arrivée à l'hôpital).

Enfin, les SDIS sont très présents sur les accidents routiers. Il paraît donc logique que les chiffres de ces services soient proches de la réalité de l'accidentologie corporelle. L'observation des résultats chiffrés confirme cette hypothèse.

Selon le registre du Rhône, en 2010, on trouve 538 blessés graves, selon le SDIS on en trouve 535. Le différentiel est donc extrêmement faible. Il est en revanche beaucoup plus important, notamment pour les morts (effet du délai de 30 jours pour comptabiliser les morts ?).

S'agissant du total des blessés le différentiel est très important : 8085 selon le registre du Rhône et 3 656 selon le SDIS. Le SDIS comptabilise néanmoins 25% de blessés de plus que l'ONISR (2911). Ce différentiel important s'explique vraisemblablement par la nature très urbaine du département du Rhône. Cela est d'ailleurs confirmé par le fait que les 6 189 accidents recensés par le SDIS ne conduisent qu'à 3 656 blessés, donc beaucoup d'accidents ne sont que matériels, ou ne font l'objet d'aucun transport.

➤ ***Les forces de l'ordre ne sont pas en mesure de fournir la précision médicale du registre du Rhône***

Si le registre du Rhône présente l'avantage d'être plus précis médicalement parlant, le recueil de cette information semble impossible pour les forces de l'ordre à moins de mettre en place une base partagée et « anonymisée » de l'information.

Néanmoins, compte tenu de l'extension par le registre du Rhône de la notion de blessés corporels aux personnes victimes d'accidents survenant sur voie privée non ouverte à la circulation publique, ainsi qu'aux victimes présentant des lésions ne nécessitant aucun soin médical particulier, cette base diffère par construction de la base ONISR.

Par ailleurs, la multiplicité des sources médicales par département (245 établissements de soins dans le Rhône) rend difficilement faisable une telle base dans chaque département. Toutefois, cette étude a été élargie récemment au département de l'Ain.

²³ <http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-civile>.

Pour autant, il est raisonnable de concevoir que, dans le Rhône, l'observatoire départemental ou l'ONISR puisse exploiter cette base non pas à titre statistique mais à titre informatif, afin de s'assurer qu'une personne est bien blessée gravement (MAIS 3+). Cette hypothèse est à mettre en lien avec la volonté de l'Europe de définir une notion commune du blessé léger et du blessé grave.

2.2.2 Cette différence varie selon le type d'utilisateur

Les analyses issues du registre du Rhône considèrent que les BAAC souffrent d'un sous-enregistrement différencié selon le type d'utilisateur, avec un **enregistrement particulièrement faible pour les cyclistes** (7%).

Le taux d'enregistrement des cyclistes dans le Registre serait de 81% (Amoros, Martin et al. 2007) ; le registre est donc bien plus exhaustif que les données des forces de l'ordre (BAAC) et surtout représentatif en termes de type d'utilisateur (Amoros 2007)²⁴.

Pour étudier l'insécurité routière des cyclistes, il est donc primordial d'utiliser cette source de données. Il n'est en effet pas illogique de considérer qu'une personne blessée consécutivement à une chute avec sa bicyclette, sans tiers en cause ne sollicite que les sapeurs-pompiers, voire se transporte elle-même à l'hôpital.

De même, une personne victime d'un accident, seule en cause mais se trouvant en infraction (alcool, défaut d'assurance ...) ne sera pas très disposée à alerter secours et forces de l'ordre. Ceci pourrait expliquer que des divergences existent aussi en termes de nombre de blessés graves, situation que l'on voit mal être négligée par les forces de l'ordre. Enfin, il se peut que des travailleurs non déclarés, victimes d'accidents du travail, se prétendent victimes d'accidents de la circulation (des exemples ont été décelés dans l'enquête évoquée ci-après).

2.2.3 Elle varie également selon le niveau de blessure et les circonstances de l'accident

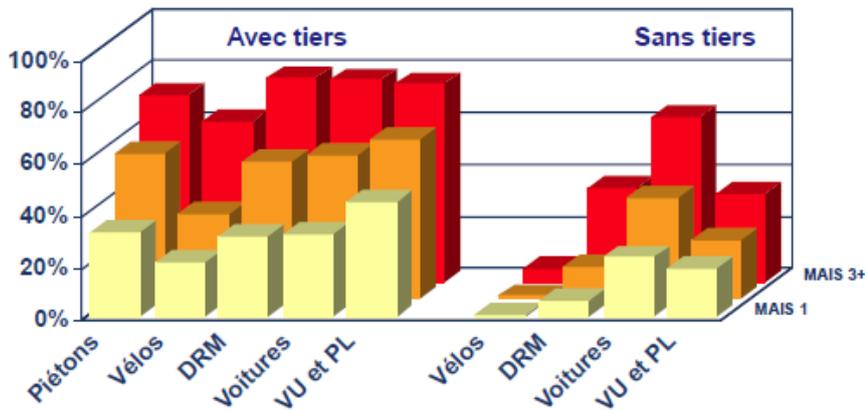
Les études effectuées par l'IFSTTAR sur la période 1996-2004 montrent que la proportion de blessés correspondant à une notification par BAAC varie :

- selon qu'il y a ou non un tiers (moins de déclaration sans tiers) ;
- selon la gravité de la blessure (moins la blessure est grave et moins la part de notification BAAC est importante) ;
- selon le véhicule utilisé (sous-déclaration des vélos).

²⁴ Cette analyse est confirmée par des études plus récentes (enquête accidentalité à vélo et exposition aux risques- AVER - IFSTTAR 2012, portant sur des données 2005-2006). « *Les cyclistes se blessent bien plus souvent seuls : les taux d'incidence des cyclistes blessés sans antagoniste motorisé sont 3 fois plus élevés que ceux des blessés avec antagoniste motorisé, et ce pour toutes gravités, hospitalisés et blessés sérieux (selon le critère d'heures passées).* » http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/76/84/84/PDF/RapportAVER_version_dec2012.pdf

Biais de sélection des BAAC

Probabilité de notification dans les BAAC (vs Registre 1996-2004)



Source Bernard Laumon - IFSTTAR, Département TS2 (DRM = deux roues motorisé)

L'IFSTTAR établit également que le degré de sous déclaration par BAAC est aussi fonction du type de réseau ou du type d'unité chargée de faire la fiche BAAC.

2.2.4 Une étude de 2007 permet de mieux cerner les différences entre les deux séries statistiques

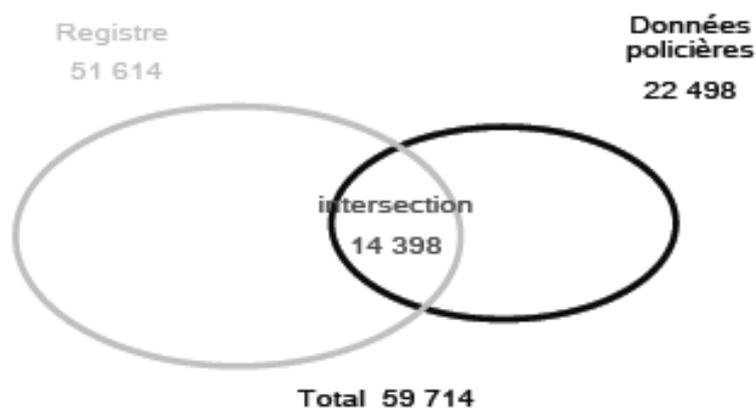
Le registre du Rhône est mis en œuvre depuis 1996. La coexistence de deux sources d'information a été étudiée. Elle a notamment fait l'objet d'une thèse (Thèse de doctorat soutenue par Emmanuelle AMOROS devant l'université Claude BERNARD – LYON 1 le 20 décembre 2007, documentation de l'IFSTTAR).

Les observations et résultats suivants, relatifs à la période 1997-2001, sont extraits de cette thèse.

Après retraits de 2 374 utilisateurs de rollers, skate-board ou trottinette s'étant blessés seuls, 51 614 observations côté Registre sont prises en compte. Sur la même période, les données des forces de l'ordre recensent 22 498 blessés (ce qui correspondrait à un coefficient de correction de 2,3).

Après enquête et vérification, il y a des blessés qui sont dans le seul périmètre du registre (37 216), d'autres dans le seul périmètre des BAAC (8 100), et enfin d'autres qui sont à la fois dans les deux périmètres (14 398). Le total de tous les blessés (BAAC + Registre hors double compte) est de 59 714 cas.

Figure 4 : répartition du nombre de blessés (non-décédés) selon la source d'enregistrement, Rhône 1997-2001



Source Thèse Emmanuelle Amoros

**Eléments issus de la thèse de doctorat soutenue par Emmanuelle AMOROS
devant l'université Claude BERNARD – LYON 1 le 20 décembre 2007**

a) Blessés comptabilisés dans le registre seul

Les objectifs sont de quantifier et de caractériser les sous-groupes suivants :

- les forces de l'ordre n'ont pas été alertées ;
- elles ont été alertées mais ne sont pas intervenues ;
- elles sont intervenues mais n'ont pas rédigé de procès-verbal ;
- elles sont intervenues et ont rédigé un procès-verbal, mais elles n'ont pas enregistré le BAAC correspondant au PV ;
- un enregistrement BAAC a été réalisé, mais des informations erronées ou incomplètes ont rendu le chaînage avec le Registre inefficace.

(NB : il n'est cependant pas possible de distinguer les deux derniers sous-groupes par une enquête auprès des blessés).

L'étude a porté sur un échantillon de 2 143 blessés de 2001 sollicités par questionnaire.

Adresse invalide	756	
Questionnaire incomplet	840	
Questionnaire complet	547	
<i>Non exploitables (hors BAAC ou hors 69)</i>		52
<i>exploitable</i>		495
Total	2143	547

Les non-répondants (incluant ceux avec adresse manquante ou invalide) diffèrent des répondants : ils sont plus souvent de sexe masculin, âgés de 18 à 24 ans, blessés légers ou modérés, portaient moins souvent leur ceinture ou leur casque lors de l'accident, et habitent plus souvent en zone urbaine.

Parmi les 547 répondants, il s'avère que 7,8 % ne satisfont pas aux critères des BAAC : accident hors Rhône, hors réseau ou de trottinette seul, ou accident d'une autre nature exclusivement : accident de travail ou domestique ou de loisirs exclusivement.

Parmi les 495 répondants (avec un questionnaire exploitable), 47 % disent avoir alerté les forces de l'ordre, et 27,6 % estiment qu'un procès-verbal a été établi.

Les répondants étant différents des non-répondants, il n'est pas possible de généraliser les taux d'alerte des forces de l'ordre et de PV établis à l'ensemble des blessés identifiés seulement dans le Registre. Les non-répondants portaient moins souvent la ceinture (ou le casque pour les usagers de 2RM) lors de l'accident ; ils sont donc vraisemblablement moins enclins à respecter la réglementation routière que les répondants.

Ainsi, la proportion d'alerte des forces de l'ordre est sans doute bien plus basse chez les non-répondants que chez les répondants, et donc plus basse que 47% dans l'ensemble des blessés identifiés seulement dans le Registre.

b) Blessés répertoriés dans les BAAC seulement

La population d'étude est l'ensemble des blessés identifiés dans les données des forces de l'ordre seulement, restreint aux accidents de l'année 2001 (fichiers BAAC). Son effectif est de 1 319 blessés, classés blessés « légers » ou « graves ». Les procès verbaux dont les BAAC sont issus ont été consultés, des informations supplémentaires en ont été extraites : nom et prénom, type de recours aux soins (hôpital ou médecin de ville), nom du service ou du médecin, et certificat médical. Celui-ci permet d'évaluer la gravité lésionnelle (la classification Injury Impairment Scale - IIS est utilisée).

Le procès-verbal est accessible et exploitable pour 868 blessés (66 %). Les deux groupes de blessés (avec ou sans procès-verbal exploitable) ne semblent pas différer en termes de gravité ni en termes de distance entre le lieu d'accident et l'hôpital le plus proche. Cependant il s'agit d'une part de la gravité estimée par les forces de l'ordre(...). Des différences entre les deux groupes de blessés (avec ou sans PV exploitable) sont mises en évidence en termes de mois de l'accident et de type de force de l'ordre émettant le procès-verbal.

Parmi les 868 blessés avec PV exploitable, 4,1 % ne seraient pas blessés ; parmi les blessés effectifs, 5,4 % auraient au plus consulté en médecine de ville et 87,1 % auraient consulté un service hospitalier. Tous les services cités dans les procès-verbaux font partie du Registre. La consultation hospitalière est certaine pour 64 % des « enquêtés » car attestée par un certificat médical. La gravité lésionnelle est un peu moindre que celle des blessés des BAAC qui sont également identifiés dans le Registre.

On note cependant sur ces blessés non identifiés par le registre 9 % de blessés NISS 9+ et parmi ceux s'étant rendus à l'hôpital, 16 %.

Les blessés identifiés dans les BAAC seulement ont plus souvent eu un accident loin d'un hôpital que les blessés identifiés comme communs aux BAAC et au Registre (10 % vs 5 %). La gravité lésionnelle et la distance à l'hôpital sont ainsi identifiées comme des biais de sélection du Registre.

L'hypothèse selon laquelle la grande majorité des blessés identifiés seulement dans les BAAC seraient de gravité lésionnelle mineure telle qu'ils n'auraient pas consulté de service hospitalier est invalidée. Même s'ils sont majoritairement de gravité mineure ou modérée, la grande majorité de ces blessés ont consulté un service hospitalier. Les résultats indiquent que certains services hospitaliers ont, cette année-là, dysfonctionné dans la notification des accidentés vers le Registre.

c) Classement de la gravité lésionnelle dans les données des forces de l'ordre

L'observation du périmètre commun aux BAAC et au registre a permis de vérifier la catégorisation des lésions, selon les logiques policière ou médicale.

Les résultats de l'étude conduisent à une certaine prudence dans l'interprétation des études basées sur les données des forces de l'ordre.

La classification effectuée par les forces de l'ordre ne peut être qu'une approximation. Les forces de l'ordre n'ont ni les compétences ni les moyens d'établir un diagnostic des blessures. Le bilan lésionnel des victimes recensées par le Registre est basé sur le diagnostic de médecins, appuyés par des moyens techniques (radiologie, imagerie...). Le bilan est consolidé, c'est-à-dire qu'il est basé sur l'ensemble des diagnostics établis dans les différents services que le patient a consulté. Enfin, ce bilan est codé selon la classification AIS par des médecins spécifiquement formés à cette classification.

Pour toutes ces raisons, la classification des forces de l'ordre pour établir un bilan de la morbidité par accident de la circulation routière n'est pas satisfaisante.

L'étude conduite propose ainsi la première estimation du bilan de l'insécurité routière en France, corrigé du sous-enregistrement, et, qui plus est, défini selon des classifications médicales.

« Le problème de santé publique des victimes par accidents de la circulation routière est d'envergure bien plus grande que ne l'indiquent les données des forces de l'ordre ; c'est ainsi que pour 2004 :

- *au lieu de 109 000 blessés toutes gravités, l'estimation est de 400 000,*
- *au lieu de 18 000 blessés graves, l'estimation est de 50 000.*

La part des différents types d'usagers dans le bilan de l'insécurité routière est également modifiée [par la projection issue des données du registre du Rhône] :

- *les enjeux cyclistes et piétons sont du même ordre : même nombre de blessés toutes gravités et de blessés graves (autour de 40 000 et 6 000 respectivement) ;*
- *l'enjeu deux-roues motorisés est majeur : le nombre de blessés graves usagers de 2RM a rejoint le nombre de blessés graves automobilistes (autour de 20 000 en 2004) ;*
- *l'enjeu des blessés avec séquelles majeures s'avère aussi important que celui des tués ;*
- *enfin, les cyclistes et les usagers de 2RM présentent un plus grand risque d'être lourdement handicapés que tués. »*

2.3 L'ampleur du problème de santé lié à l'insécurité routière doit être réévaluée

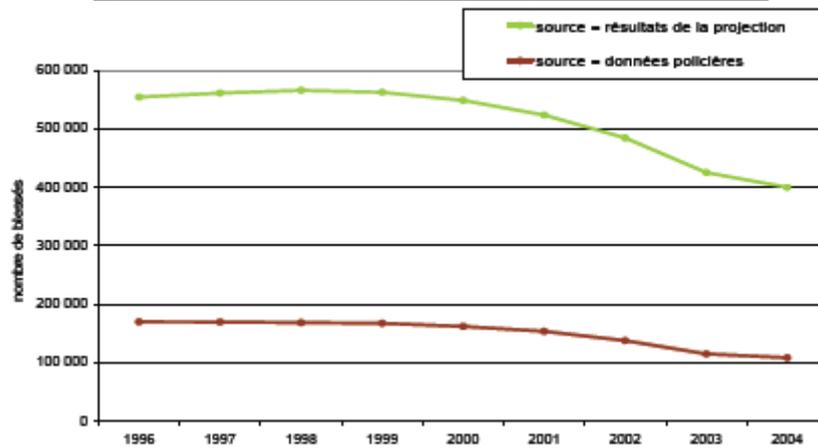
2.3.1 Un coefficient de correction doit être appliqué aux blessés, le nombre de morts étant exact

- ***Le nombre de blessés doit être multiplié par un coefficient compris entre 2 et 4***

Selon la thèse précitée *« Les effectifs estimés sont bien plus élevés que les effectifs basés sur les données des forces de l'ordre (3,7 fois plus pour les blessés toutes gravités et 2,2 fois pour les blessés graves). Cela change l'ampleur de ce problème de santé publique. Il y a autant de blessés avec séquelles majeures que de tués, chaque année. »*

Le registre du Rhône induit des projections afin de corriger le nombre des blessés issus des statistiques BAAC. Cette projection introduit aussi des modifications sur la gravité des blessures et de leurs séquelles et conduit donc à réviser des analyses issues de la seule exploitation des BAAC.

Figure 12 : nombre de blessés toutes gravités, France, selon la source des données



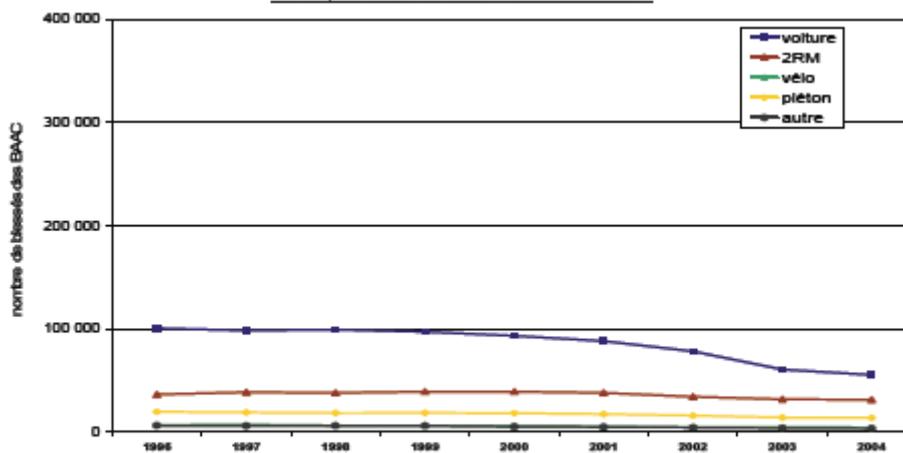
Source Thèse Emmanuelle Amoros

La validité de cette projection repose toutefois sur le postulat que les forces de l'ordre agissent de même sur l'ensemble du territoire national, car elles relèvent d'une autorité nationale.

➤ *L'enjeu des deux-roues (motorisé ou non) doit être réévalué en termes de blessés*

En outre, toujours selon cette thèse, « *Les enjeux sont aussi déplacés : les cyclistes sont au même niveau que les piétons en termes de nombre de blessés, et les usagers de 2RM sont au même niveau que les automobilistes en termes de nombre de blessés graves (mais pas en termes de tués).* »

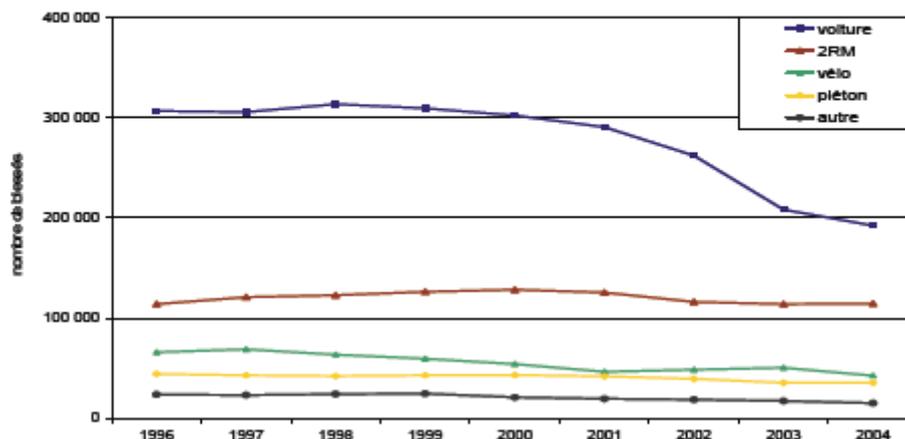
Figure 14 : nombre de blessés toutes gravités selon le type d'usager, France, source = données des forces de l'ordre



Selon les données des forces de l'ordre, le nombre de cyclistes blessés est au même niveau que celui des usagers autres, en dessous du nombre des piétons blessés.

D'après la projection, le nombre annuel moyen de blessés (NISS 1+) est de 40 900 piétons, 55 600 cyclistes, 120 300 usagers de 2RM, 276 700 automobilistes et 20 800 autres usagers (estimations annuelles, effectifs et incidences, en annexe). Le graphique suivant illustre les ordres de grandeur.

Figure 15 : nombre de blessés toutes gravités selon le type d'usager, France, source = résultats de la projection



Source Thèse Emmanuelle Amoros

2.3.2 L'application de ce coefficient fait évoluer substantiellement le rapport tués/blessés en France...

➤ La nécessité de corriger les données ONISR est confortée par les chiffres SDIS

Chiffres métropole 2010 (source BAAC définitif)

	ONISR	Gend.	Police	SDIS	Correction chiffre ONISR par Coef. registre du Rhône
Accidents	67 288	17 305	49 983	287 915	
Tués	3 992	2 969	1 023	3 239	3 992 (chiffre ONISR)
Blessés	84 461	23 261	61 200	273 862	235 342 (ONISR x 2,77, taux de correction pour le Rhône en 2010)
<i>Dont blessés hospitalisés</i>	33 323	7 193		24 119	
<i>Dont blessés légers</i>	57 611	16 075		246 504	
Ratio tués/blessés	4,7%	12,8%	1,7%	1,2%	1,7%
Nb de blessés par tué	21	7,8	60	85	59

Une autre source de données n'est actuellement pas utilisée, celle des SDIS (cf. 2.1). On constate au plan national une convergence entre le nombre d'accidents (287 915) et le nombre de blessés (273 862) relevés par les SDIS. Le nombre de blessés, issu des données corrigées de l'ONISR en fonction de la projection du registre (235 342), est également similaire.

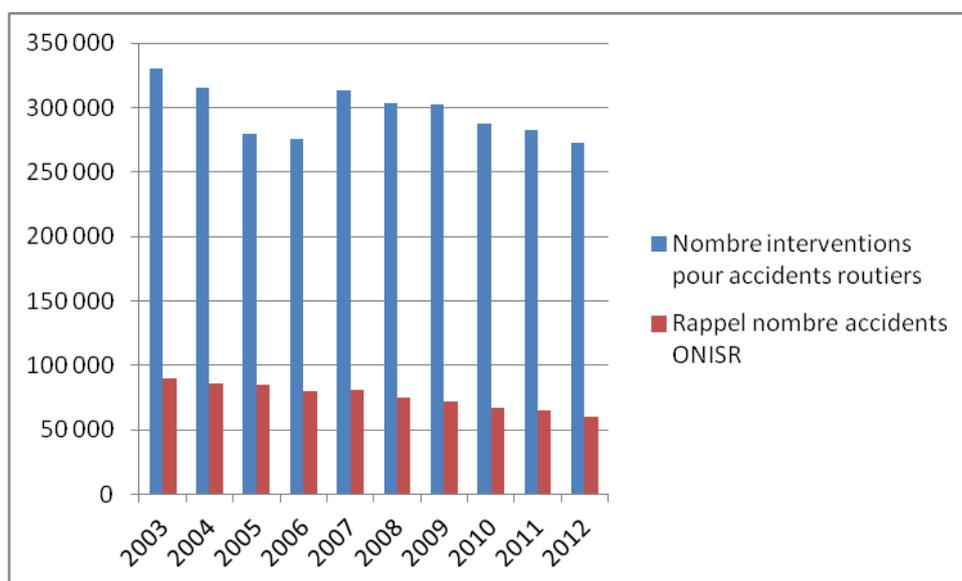
Transposés au niveau national, les chiffres SDIS sont beaucoup plus proches des chiffres du registre 270 623 blessés en 2010, contre 235 342 pour le registre (après application du coefficient de correction de 2,77) et 84 461 pour l'ONISR.

Le rapport SDIS / ONISR est de 3,2. La même année le rapport entre les accidents recensés par les SDIS (287 915) et les accidents recensés par l'ONISR (67 288) est de 4,27. Sur les 10 dernières années ce rapport est d'ailleurs supérieur à 4 ou très proche.

Statistiques des SDIS (source INFOSDIS)*

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre interventions pour accidents routiers	330 098	315 019	279 495	275 421	313 277	303 215	302 379	287 915	282 469	272 507
Victimes DCD			3 935	3 447	3 504	3 152	3 229	3 239	3 217	3 015
Victimes médicalisées (a/c 2011) ou graves (avant)			29 940	29 416	28 796	28 460	24 639	24 119	25 228	30 920
Victimes non médicalisées (a/c 2011) ou légères			213 217	224 591	251 575	256 239	260 832	246 504	249 583	236 938
Impliqués (sans blessure)							62 857	61 432	54 597	55 778
Total victimes	0	0	247 092	257 454	283 875	287 851	351 557	335 294	332 625	328 128
Total victimes sauf impliqués							288 700	273 862	278 028	271 796
Rappel nombre accidents ONISR	90 220	85 390	84 525	80 309	81 272	74 487	72 315	67 288	65 024	60 437
Rappel nombre DCD ONISR	5 731	5 593	5 318	4 709	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653
Rappel nb blessés ONISR hospitalisés plus de 24h			39 811	40 662	38 615	34 965	33 323	30 393	29 679	27 142

* Si la fiabilité du nombre d'interventions est assurée, pour les victimes, une dizaine de départements (pas toujours les mêmes) ne répondent pas selon les années. Pour ne pas fausser les statistiques, ils sont comptés sur la base du nombre moyen de victimes de leur catégorie.



➤ ***Cette extrapolation doit être affinée pour tenir compte du caractère plus ou moins urbanisé de chaque département***

On note au sein des forces de sécurité intérieure une différence de ratio nombre de tués sur nombre de blessés, qui est de 48/520 soit 9,2 % pour la gendarmerie et 27/2391 soit 1,1 % pour la police nationale (données BAAC consolidées).

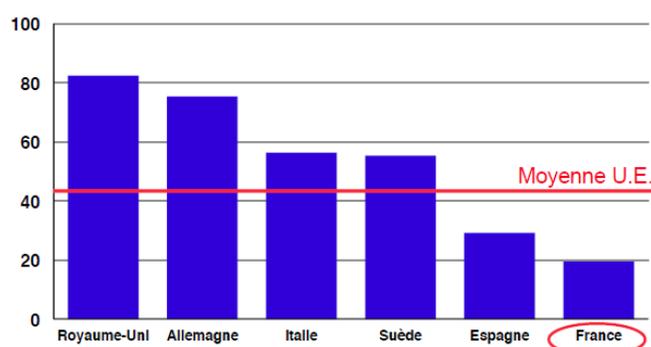
Cette différence notable se retrouve au niveau national. (2 969/23 261, soit 12,7% en zone gendarmerie, contre 1 023/61 200 soit 1,7% en zone police) et peut donc traduire soit une différence de pratiques professionnelles, soit, plus vraisemblablement, une typologie différente des accidents (la zone police étant majoritairement urbaine, la moindre létalité des accidents traduit l'effet « vitesse limitée »).

Une extrapolation grossière sur la base des chiffres 2010, induit un nombre de blessés pour un tué de 59, très supérieur aux données BAAC de 21 blessés pour un tué.

2.3.3 ...et le rendrait conforme à ce qu'on observe dans d'autres pays européens

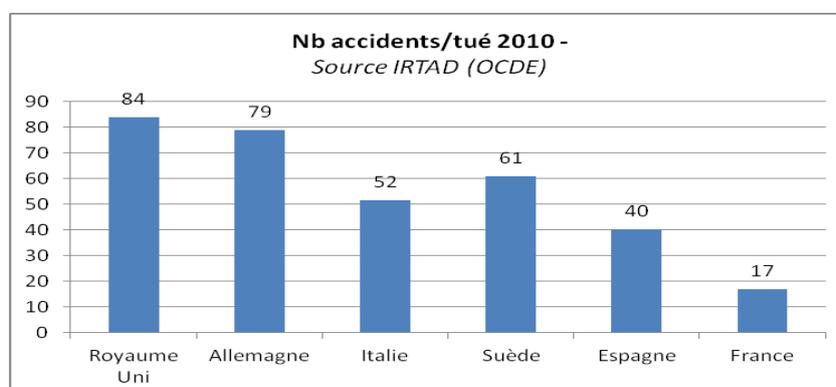
Les résultats de cette étude sont corroborés par les nombres de blessés pour un tué constatés dans les autres pays européens. En effet, les résultats ONISR présentent un taux de blessés par rapport au nombre de morts très inférieur à ce qui est constaté dans les pays voisins.

Nombre de blessés pour un tué dans différents pays de l'Union Européenne (année 2004)



Source présentation Bernard Laumon

Il en est de même du nombre d'accidents corporels pour un tué, très faible selon les chiffres BAAC français ce qui tend à confirmer le fait que certains accidents corporels ne sont pas recensés par les forces de l'ordre.



PARTIE 3. L'ANALYSE DES BLESSES PAR ACCIDENT ROUTIER DOIT ETRE AMELIOREE POUR MIEUX ORIENTER LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

3.1 La comptabilisation des blessés graves doit être améliorée

3.1.1 La comptabilisation des blessés graves est un enjeu européen

L'étude comparative d'autres pays européens montre les difficultés de comptabilisation des blessés et notamment des blessés graves et que la notion de blessé et de blessé grave reste contingente.

Notamment si on étudie le rapport entre nombre de morts et nombre de blessés graves (MAIS3+), ce rapport diffère de façon très importante d'un pays à l'autre :

- Espagne : en 2010, 2,6 ;
- Suède : en 2012, 3,7 ;
- Pays-Bas : 9,2 en 2011 ;
- Grande Bretagne : 18,8 en 2010, chiffre considéré comme surestimé et vraisemblablement plus proche de 9.

Le registre du Rhône note ainsi, dans son édition 2014 relative aux données 2012 :

« En France comme dans tous les pays développés, les tués par accident de la circulation sont bien dénombrés à partir des données des forces de l'ordre. Les blessés en revanche sont mal recensés : sous-déclaration et évaluation non médicale de leur gravité.

Ainsi, la Commission Européenne demande à ses Etats membres de fournir une estimation fiable du nombre de blessés graves, définis selon un critère médical, le M.AIS 3+, basé sur une classification traumatologique, l'AIS (Abbreviated Injury Scale). Le registre permet, en le croisant avec les données d'accidents des forces de l'ordre, d'estimer sur 1996-2004 le nombre de blessés graves à l'échelle nationale : en 2004, par exemple, 49 000 vs 17 000 selon les forces de l'ordre. Il s'agit maintenant de produire, d'une part, des estimations plus récentes, en tenant compte du changement de définition du blessé grave dans les données des forces de l'ordre et de l'éventuelle évolution des pratiques d'enregistrement des forces de l'ordre, et d'autre part d'affiner le bilan de morbidité selon diverses caractéristiques : âge, sexe, type d'usager, etc. »

3.1.2 Cette comptabilisation est difficile en France du fait de la fragmentation des intervenants et des systèmes d'information

L'intérêt d'une analyse globale des accidents est évident, à plus forte raison si cela permet une meilleure prise en compte des circonstances des accidents ayant entraîné des traumatisés subissant des séquelles permanentes.

S'il y a comme l'indique le registre du Rhône autant de blessés avec séquelles graves que de tués, ces victimes ne sont pas également réparties également selon les catégories d'usagers, les usagers de deux-roues étant plus souvent blessés que tués.

Une comptabilité fiable suppose une vision complète des étapes accident - évacuation - prise en charge, mais le processus est fragmenté entre des intervenants ayant des objectifs, des compétences professionnelles, des échelles « temps » et surtout des contraintes différentes (secrets professionnels différents).

Le souci universel de réduction des charges de fonctionnement ne plaide pas non plus pour un alourdissement des procédures ou la multiplication des déplacements de forces de l'ordre sur accident²⁵.

²⁵ En Allemagne, notamment, les forces de l'ordre se déplacent systématiquement pour tout accident automobile, même s'il n'est que matériel.

D'un autre côté, la liaison entre fiche BAAC et procédure judiciaire assure une grande fiabilité des données collectées, ainsi qu'une continuité statistique importante.

3.2 La comptabilisation des blessés graves repose sur la fiabilisation du fichier BAAC et une extrapolation de ses données

3.2.1 Sécuriser et fiabiliser le recueil BAAC

➤ Améliorer la qualité des fiches BAAC

L'interconnexion avec le SIV et avec le fichier des permis de conduire permettrait aux forces de l'ordre d'intégrer dans la procédure et le BAAC des informations valides concernant le numéro technique du véhicule et l'état des droits à conduire. Ceci allègerait également le travail des enquêteurs.

La bonne localisation des accidents est également un élément essentiel et le recours plus systématiques à des procédés de géo localisation serait un atout pour l'analyse cartographique des accidents ;

L'automatisation du lien entre la rédaction de la procédure d'enquête judiciaire d'accident de circulation et le renseignement du BAAC est également de nature à améliorer la qualité de fiches BAAC (orientation actuellement en cours dans l'application PULSAR de la gendarmerie et Procea web de la police) ;

D'autres améliorations dépendent **d'une amélioration du système d'information soutenant le BAAC**. Il serait ainsi utile d'avoir un système d'alertes lors des saisies pour éviter d'avoir à corriger un trop grand nombre d'anomalies.

Or la situation est actuellement d'une **grande fragilité** le passage de la DSCR au ministère de l'intérieur ayant normalement pour conséquence logique le passage de ce système d'information, mais le fichier de l'accidentalité doit être relié au système d'information géographique utilisé par les gestionnaires de réseau ce qui suppose de maintenir un lien avec le ministère chargé du développement durable, lui même concerné par les données relatives à l'utilisation de la route et des transports.

De même il serait nécessaire que le système puisse permettre de renvoyer aux forces de l'ordre, via leur hiérarchie (DGPN-DGGN) un retour sur la qualité des données transmises (complétude et délai). Ils devraient également être destinataires des bilans ONISR et ODSR issus de leur travail.

➤ Préciser la notion de blessé et mieux cerner celle de blessé grave

Il conviendrait tout d'abord de préciser la notion de blessé dans un sens simplificateur. La notion d'évacuation sanitaire pourrait être retenue, sous réserve qu'en cas d'augmentation significative du nombre de BAAC, une fiche BAAC simplifiée puisse être établie pour accidents n'ayant pas entraîné de procédure judiciaire.

Pour mieux cerner la notion de blessé grave, il pourrait être demandé aux observatoires départementaux de recouper les accidents relevés par les forces de l'ordre avec les interventions SDIS en temps réel, dans le cadre des remontées rapides et de communiquer le nombre de blessés médicalisés comptabilisés par les SDIS dans le cadre d'accidents de la route corporels au sens de l'ONISR.

Il conviendrait également de systématiser les échanges d'information entre les centres opérationnels respectifs (SDIS et PN-GN), non seulement pour l'alerte mais aussi et surtout pour la suite donnée en cas d'accident grave afin que les forces de l'ordre ne passent pas à côté d'un blessé grave. Un suivi en temps réel permettrait de s'assurer de la bonne prise en compte des accidents corporels

Une simple prise en compte de ces données SDIS serait déjà un progrès, notamment au regard de la comptabilisation du nombre de blessés médicalisés ; l'enquête préfecture montre en effet qu'elles sont très peu utilisées alors qu'elles sont disponibles

Dans un second temps, la présentation aux services hospitaliers des personnes évacués sous une référence accessible aux forces de l'ordre pourrait être envisagée, afin de faciliter l'évaluation de la gravité des blessures.

L'utilisation des données SDIS au niveau national, après avoir vérifié leur consolidation, pourrait *a minima* constituer une référence intéressante dans le cadre de l'extrapolation du registre du Rhône.

3.2.2 Sécuriser le processus d'extrapolation pour mieux cerner le nombre de blessés graves

Pour mieux cerner le nombre de blessés MAIS3+, comme demandé par l'Union européenne à partir de 2015, le registre du Rhône est un outil précieux qui pourrait encore être approfondi à l'avenir.

Le registre du Rhône a été étendu à l'Ain (dans une version un peu différente). Ceci devrait permettre de vérifier la pertinence des projections nationales : cette correction repose sur le principe d'une identité de directives nationales pour les forces de l'ordre et de répartition entre forces impliquées. Or, le registre constate des taux d'enregistrement variables selon la nature des forces, et les ratios de composition des forces de l'ordre par département ne sont pas constants.

L'expérience acquise dans le département du Rhône pourrait être mise à profit pour définir un nouveau processus simple de suivi des accidents et de leur victime (par exemple, prise du numéro de procédure et donc du BAAC potentiel comme numéro de suivi des victimes évacuées). Dans ce département, les écarts entre les chiffres du SDIS et ceux des forces de l'ordre sont relativement faibles.

3.3 Permettre à l'ONISR de pouvoir recourir aux données et statistiques collectées par les autres ministères

➤ Les bases de données en matière de transport et d'infrastructures routière doivent rester entretenues et mise à disposition de l'ONISR

L'ONISR, pivot de l'information en matière de sécurité routière et organisme à vocation interministérielle, doit pouvoir accéder aux informations qui lui sont nécessaires.

L'ensemble des services du ministère chargé du développement durable doit mettre à sa disposition les données dont ils disposent comme les observations de vitesse sur le réseau national (d'Etat ou concédé), l'évaluation des kilométrages parcourus ou l'évolution des véhicules.

L'interconnexion des systèmes d'information géographiques à la disposition des services chargés du développement durable et des transports, y compris au plan déconcentré, et du CEREMA doivent rester compatibles avec ceux utilisés par l'ONISR.

Cette préoccupation doit être intégrée dans les missions de ce ministère, conformément à ce qui se passe dans les autres Etats européens.

Les questions relatives à l'observatoire des vitesses et aux statistiques nationales relatives aux infrastructures routières ne peuvent ainsi être prise en charge par la DSCR qu'en liaison avec les services compétents du ministère chargé des transports²⁶.

²⁶ Décret n° 2014-401 du 16 avril 2014 relatif aux attributions du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

« IV. – Au titre des transports et de leurs infrastructures, il exerce notamment les attributions relatives aux transports ferroviaires, guidés et routiers, aux voies navigables, à l'aviation civile, aux applications satellitaires, à la météorologie et à l'organisation des transports pour la défense. En liaison avec le ministre du travail, de l'emploi et du dialogue social, il prépare la réglementation sociale dans le domaine des transports et suit les questions sociales du secteur.

Il élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules. (...) V. – Au titre de l'équipement, il exerce notamment les attributions suivantes :

(...) 2° Il élabore et met en œuvre la politique d'équipement routier et autoroutier ; (...) »

➤ ***L'ONISR doit pouvoir recourir aux services statistiques ministériels***

Organisme interministériel, l'ONISR doit également pouvoir bénéficier des statistiques produites par les différents ministères concernés par la sécurité routière : santé, Justice, MEDDE....

Des travaux communs peuvent également être programmés avec ces services afin d'affiner l'analyse de l'accidentologie. Ainsi, sur la question des blessés graves, il serait utile qu'il puisse bénéficier du concours de la direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques des ministères sanitaires et sociaux (DREES), le succès de la politique de sécurité routière ayant des effets bénéfiques pour le système de santé (cf. annexe santé).

ANNEXE 12
POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE ET POLITIQUE DE SANTE PUBLIQUE

PARTIE 1. LES POLITIQUES DE SECURITE ROUTIERE ET DE SANTE PUBLIQUE INTERAGISSENT ENTRE ELLES ...	156
1.1 L'ACCIDENTALITE ROUTIERE EST ENVISAGEE PARTOUT DANS LE MONDE COMME UN RISQUE SEVERE DE SANTE	156
➤ L'accidentalité routière est la première cause de mortalité chez les 15-29 ans selon l'OMS	156
➤ Le rapport annuel de l'OCDE pointe la variabilité et la fragilité des résultats acquis.....	157
1.2 LES STATISTIQUES DE LA SECURITE ROUTIERE NE RENDENT PAS COMPTE DE L'IMPACT DES BLESSURES EN TERMES DE SANTE ET DE DOMMAGE SOCIAL	158
➤ Le nombre de blessés est sous-évalué par l'ONISR	158
➤ Il n'est pas possible d'établir la gravité des lésions sans une expertise médicale	158
➤ Le registre du Rhône permet d'avoir un bilan plus précis des blessures liées aux accidents de la route..	159
➤ La gravité initiale des lésions ne suffit pas à établir l'impact d'un accident de la route sur la vie et l'état de santé des blessés.....	160
1.3 LE SUCCES DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE A DES EFFETS BENEFIQUES POUR LE SYSTEME DE SANTE.....	161
➤ La baisse de l'accidentalité corporelle réduit la charge du système de santé et notamment des services des urgences	161
➤ La réduction de la mortalité sur la route va de pair avec la réduction considérable du nombre de blessés, qu'il s'agisse de pathologies lourdes ou non.....	162
➤ La lutte contre les addictions au volant permet de détecter des comportements à risque, ce qui constitue un levier de prévention en matière de santé	163
1.4 LES ACTIONS EN MATIERE DE SANTE CONTRIBUENT AU BILAN DE LA SECURITE ROUTIERE	164
➤ L'efficacité des soins permet de réduire la gravité des séquelles liées aux blessures.....	164
➤ Les questions d'aptitude médicale à la conduite sont un élément constant de la politique de sécurité routière.....	164
➤ Les actions en matière de santé au travail ont un impact déterminant en matière de sécurité routière.	165
PARTIE 2. LA DANGEROUSITE DES PERSONNES AGEES N'EST PAS AVEREE CONTRAIREMENT A LEUR FRAGILITE QUI SUPPOSE UNE ACTION SPECIFIQUE	167
2.1 LA PERCEPTION DE LA DANGEROUSITE DES SENIORS EST FAUSSEE	167
➤ Le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans impliquées dans les accidents baisse moins que pour les autres strates d'âge... ..	167
➤ ... sans que leur responsabilité particulière en matière d'accidentalité soit avérée.....	167
➤ La spécificité du risque des séniors est d'abord liée à leur fragilité et à leur condition de piéton.....	168
2.2 LES EXPERIENCES INTERNATIONALES MILITENT CONTRE UN CONTROLE MEDICAL PERIODIQUE SUR UN CRITERE D'AGE... ..	169
➤ Le contrôle périodique des personnes âgées n'est pas pertinent.....	169
➤ ... et comporte d'importants effets pervers	170
2.3 LA SENSIBILISATION AUX RISQUES VIA LE MEDECIN TRAITANT ET DES ACTIONS SPECIFIQUES DE PREVENTION SONT EN REVANCHE RECOMMANDEES	170
➤ L'intervention du médecin traitant est la plus adaptée	170
➤ Des actions de formation-information ciblées vers les personnes âgées sont nécessaires	172
➤ L'augmentation du nombre de personnes âgées devrait engager les constructeurs automobiles à imaginer des adaptations	172

PARTIE 3. LA QUESTION DES ADDICTIONS AU VOLANT RESTE UN ENJEU MAJEUR ENCORE INSUFFISAMMENT PRIS EN CHARGE	173
3.1 LE RISQUE LIE AUX ADDICTIONS AU VOLANT RESTE IMPORTANT MALGRE LES ACTIONS MENEES.....	173
3.1.1 <i>L'étude épidémiologique SAM confirme et quantifie le sur risque lié à l'alcool et au cannabis....</i>	173
3.1.2 <i>La part du facteur alcool dans l'accidentalité reste stable en proportion mais recouvre des réalités sociologiques et médicales différentes</i>	173
➤ Les statistiques de l'ONISR mettent en évidence une part du facteur alcool stable	173
➤ Le risque de l'alcool au volant ne doit pas être confondu avec l'alcool-dépendance	174
➤ Les pratiques d'alcoolisation ponctuelle à risque demeurent chez les jeunes.....	175
3.1.3 <i>Le facteur stupéfiant est plus mal connu</i>	176
3.2 LE DEPISTAGE DES ADDICTIONS AU VOLANT NE PEUT PAS ETRE SUFFISAMMENT DISSUASIF MALGRE LA FORTE AUGMENTATION DU NOMBRE DES CONTROLES.....	176
3.2.1 <i>Les dépistages ont fortement augmenté surtout pour l'alcool</i>	176
3.2.2 <i>La multiplication des contrôles en matière de stupéfiants se heurte à un coût important</i>	177
3.2.3 <i>La dissuasion par le contrôle fonctionne moins bien pour l'alcoolémie que pour la vitesse</i>	178
3.3 UNE POLITIQUE DE PREVENTION GLOBALE ET DETERMINEE EN MATIERE DE PRISE EXCESSIVE D'ALCOOL AURAIT UN IMPACT POSITIF EN TERMES DE SECURITE ROUTIERE COMME DE SANTE	179
3.3.1 <i>L'individualisation de la peine en matière d'alcoolémie supposerait un diagnostic préalable à l'orientation pénale</i>	179
➤ L'individualisation de la poursuite pénale est une réalité	179
➤ Mais la récidive reste importante et l'efficacité de la réponse pénale est aussi fonction d'une évaluation médicale du prévenu.....	180
3.3.2 <i>La mise en place d'un programme de dépistage et d'interventions brèves entraînerait une baisse de la consommation d'alcool nocive, avec un bénéfice attendu très supérieur à son coût.....</i>	182
3.4 L'ACTION DETERMINEE CONTRE LES ADDICTIONS AU VOLANT POURRAIT ETRE ENCORE ACCRUE	183
3.4.1 <i>Faut-il réglementer davantage le marché de l'alcool ?.....</i>	184
3.4.2 <i>Faut-il modifier les règles en matière de taux d'alcoolémie autorisé ?.....</i>	184
➤ La France a un taux d'alcoolémie maximale conforme aux recommandations européennes	184
➤ L'application d'un taux maximal minoré pour les conducteurs novices aurait un sens	185
3.4.3 <i>Peut-on accroître les contrôles d'alcoolémie ?.....</i>	186
3.4.4 <i>Elargir les cas d'obligation de l'éthylotest anti-démarrage (EAD)</i>	187
➤ La France est en retard par rapport aux meilleures pratiques	187
➤ Les modalités possibles de mise en œuvre	187
3.4.5 <i>Appliquer réellement la mesure de confiscation pour les personnes alcool-dépendantes multirécidivistes.....</i>	188

SANTÉ ET CONDUITE : PRENEZ LE TEMPS D'EN PARLER AVANT DE PRENDRE LE VOLANT.



PARTIE 1. LES POLITIQUES DE SECURITE ROUTIERE ET DE SANTE PUBLIQUE INTERAGISSENT ENTRE ELLES

La vision parfois exclusivement répressive ou « faits divers » de la sécurité routière fait parfois oublier que les accidents de route sont d'abord une cause de mortalité ou d'invalidité évitable, et appellent donc une démarche de prévention en matière de santé.

Ainsi, saisie dans sa séance du mardi 17 juin 2003, l'académie de médecine a adopté le rapport de Maurice CARA « Sur la médecine face aux accidents de la route » qui souligne que « *La sécurité routière doit faire partie de la politique de santé* » et « *concerne les autorités médicales à tous les niveaux et tous les médecins.* ». L'académie de médecine propose dans ce cadre des « *recommandations pour la prévention primaire (éviter l'accident), secondaire (limiter les dommages corporels) et tertiaire (du site de l'accident jusqu'à la prise en charge entre des mains compétentes en traumatologie, qui doivent pouvoir intervenir sans intermédiaires inefficaces).* »¹

1.1 L'accidentalité routière est envisagée partout dans le monde comme un risque sévère de santé

➤ L'accidentalité routière est la première cause de mortalité chez les 15-29 ans selon l'OMS

L'organisation mondiale de la santé produit un rapport annuel sur le risque pour la santé lié à l'accidentalité routière. En 2010, 1,24 million de personnes sont mortes sur la route dans le monde, dont 27% de piétons et de cyclistes. L'accidentalité routière a un impact similaire à celui de la malaria en termes de mortalité². Selon l'OMS, l'accidentalité routière est la huitième cause de mort pour les personnes âgées de moins de 25 ans et la première pour les personnes âgées de 15 à 29 ans.

Tableau 1: Principales causes de mortalité des jeunes de moins de 25 ans dans le monde (2002)

Rang	< 1 an	1 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 à 24 ans	Total < 25 ans
1	Affections périnatales	Infections des voies respiratoires inférieures	Infections des voies respiratoires inférieures	Infections des voies respiratoires inférieures	Traumatismes dus aux accidents de la circulation	VIH/SIDA	Affections périnatales
2	Maladies diarrhéiques	Maladies infantiles	VIH/SIDA	Traumatismes dus aux accidents de la circulation	Automutilations	Traumatismes dus aux accidents de la circulation	Infections des voies respiratoires inférieures
3	Infections des voies respiratoires inférieures	Maladies diarrhéiques	Traumatismes dus aux accidents de la circulation	Noyade	Affections maternelles	Automutilations	Maladies diarrhéiques
4	Paludisme	Paludisme	Maladies infantiles	VIH/SIDA	Infections des voies respiratoires inférieures	Affections maternelles	Maladies infantiles
5	Maladies infantiles	VIH/SIDA	Noyade	Tuberculose	Violence interpersonnelle	Violence interpersonnelle	Paludisme
6	Anomalies congénitales	Affections périnatales	Méningite	Malnutrition protéino-énergétique	Noyade	Tuberculose	VIH/SIDA
7	VIH/SIDA	Malnutrition protéino-énergétique	Brûlures	Brûlures	Tuberculose	Infections des voies respiratoires inférieures	Anomalies congénitales
8	Malnutrition protéino-énergétique	Anomalies congénitales	Tuberculose	Automutilations	Brûlures	Brûlures	Traumatismes dus aux accidents de la circulation
9	Syphilis	Noyade	Malnutrition protéino-énergétique	Leucémie	VIH/SIDA	Guerres	Noyade
10	Méningite	Traumatismes dus aux accidents de la circulation	Chutes	Violence interpersonnelle	Leucémie	Noyade	Tuberculose

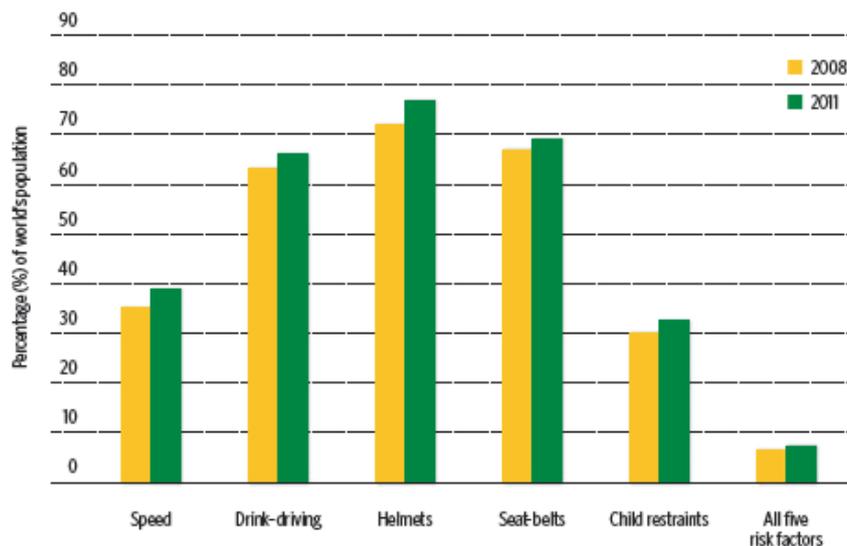
Source OMS, Global Burden of Disease (GBD) mortality database for 2002 (Version 5).

¹ Extrait du résumé <http://www.academie-medecine.fr/publication100035090/>.

² Global status report on road safety 2013 - Supporting a decade of action - World Health organization.

Les blessés de la route représentent 1 à 2% de perte de PNB pour les pays à revenus faibles ou intermédiaires. Selon l'OMS les mesures qui ont prouvé leur efficacité dans le monde sont ciblées sur la vitesse, le casque à moto, la conduite en état d'ébriété, le port de la ceinture et les dispositifs de retenue pour les enfants. Seulement 28 pays, représentant 7% de la population mondiale, ont des règles adéquates concernant toutes ces matières :

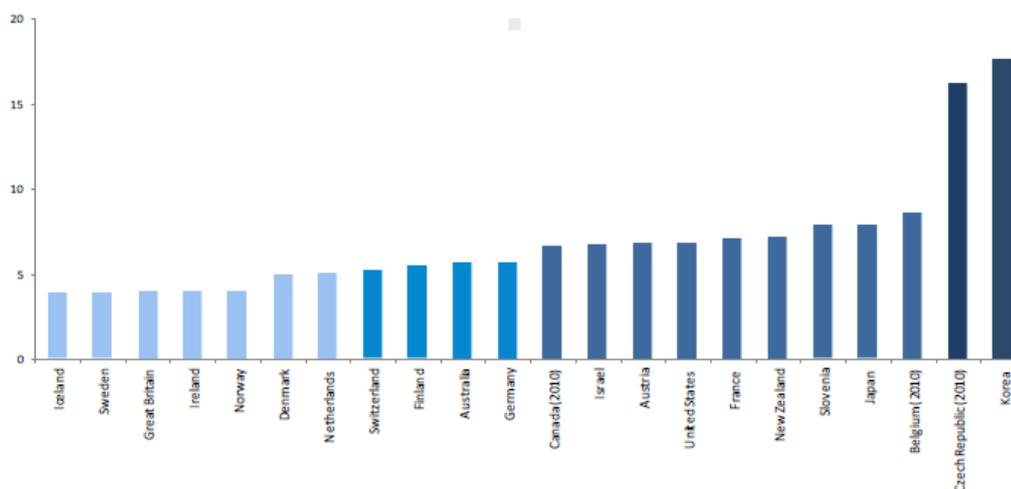
Figure 12
Increase in the percentage of world population covered by "comprehensive" legislation on five key road safety risk factors since 2008



➤ *Le rapport annuel de l'OCDE pointe la variabilité et la fragilité des résultats acquis*

Le rapport annuel de l'OCDE (IRTAD - International road traffic and accident database) souligne que la performance de la sécurité routière mesurée par **le nombre de tués sur 100 000 habitants varie de 3,1 à 13,1** sur l'ensemble des pays présentés à l'exception de l'Afrique du Sud (27,6) et de la Malaisie (23,8)³. La France se situe à 6,1. Pour les pays établissant cette statistique, comme l'indique le graphique ci-dessous, le nombre de tués par milliard de km parcourus va de 3,8 (pour la Suède) à 17,6 (pour la Corée), la France se situant la aussi dans la moyenne basse avec un ratio de 7.

Figure 7. Road fatalities per billion vehicles-kilometres in 2011



³ Rapport annuel 2013 de l'OCDE (IRTAD). L'IRTAD est un groupe de travail permanent de l'OCDE, composé d'experts et de statisticiens de la sécurité routière émanant d'instituts de recherche reconnus.

Ce rapport souligne en particulier combien **les résultats peuvent être fragiles**. En 2011, le nombre de morts a augmenté dans plusieurs pays, y compris dans des pays parmi les plus performants comme l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Suède ou la Finlande. Cependant, en 2012, la plupart des pays de l'IRTAD ont vu leur mortalité diminuer. Les Etats-Unis, la Suisse⁴, la Colombie et la Nouvelle Zélande figurent toutefois parmi les exceptions avec une augmentation de plus de 5 %.

Ce rapport souligne par ailleurs deux facteurs d'évolution à prendre en compte :

- l'adoption par de nombreux pays d'incitations à la mobilité durable implique d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes ;
- la sécurité des deux-roues motorisés est une préoccupation particulière dans beaucoup de pays, où le nombre de tués ou de blessés graves n'a pas été réduit en phase avec les améliorations concernant les autres catégories d'usagers de la route.

Enfin, ce rapport rappelle que **la réduction du nombre de blessés graves est un défi central**. Ces situations peuvent se traduire par des incapacités à vie, avec des coûts économiques et émotionnels considérables. L'impact est souvent largement sous estimé, en France, en partie à cause d'imperfections dans le recueil des données concernant les blessés accidentés. Une meilleure appréhension du coût complet lié aux blessés graves implique en effet une analyse cohérente des données des forces de l'ordre (fichier BAAC) et des admissions à l'hôpital (cf. annexe statistique).

1.2 Les statistiques de la sécurité routière ne rendent pas compte de l'impact des blessures en termes de santé et de dommage social

➤ Le nombre de blessés est sous-évalué par l'ONISR

En France, les statistiques des accidents corporels prises en compte par l'ONISR sont issues de fiches de renseignement BAAC⁵ établies par les forces de l'ordre qui sont normalement appelées pour tout accident corporel de la circulation. Les autres accidents ne peuvent être cernés que par les assurances, à condition que ces accidents soient déclarés.

Ce sont donc les remontées des forces de l'ordre qui déterminent le nombre de morts et de blessés des statistiques de la sécurité routière. Or, la notion de blessé est insuffisamment claire dans l'esprit des policiers et des gendarmes chargés de remplir les fiches statistiques permettant d'alimenter la base de données d'accidentologie (cf. annexe statistique). En outre, les forces de l'ordre ont souvent du mal à obtenir des renseignements des services médicaux sur l'état de gravité des blessés et sont alors contraintes de se retourner vers la famille concernée pour pouvoir caractériser l'état des blessés.

Le registre du Rhône⁶ qui analyse finement sur ce département les blessés admis dans les établissements de santé du département, fait état d'un nombre significativement plus élevé de blessés, que l'ONISR, sans que des explications complètement vérifiées puissent être avancées (cf. fiche précitée).

➤ Il n'est pas possible d'établir la gravité des lésions sans une expertise médicale

Des éléments plus précis sur la gravité des blessures sont pourtant essentiels pour orienter les actions de la sécurité routière. Au-delà de la baisse du nombre de morts, la politique publique de la sécurité routière ainsi que celle de santé visent à réduire le nombre de blessés, particulièrement de blessés conservant des séquelles.

La Commission Européenne demande ainsi aux Etats membres de donner une estimation du nombre de blessés graves, à partir de 2015 (chiffres 2014), cette notion étant définie selon un critère médical

⁴ Avec notamment un accident de car dans un tunnel 2012 ayant entraîné 28 décès (nb de morts en 2011 = 320).

⁵ Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation - voir bilan 2012 de l'ONISR page 80.

⁶ Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière - IFSTTAR - rapport annuel d'activité n°1401 - mars 2014 - UMRESTTE : Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMR T9002 INRETS/Université Lyon 1/InVS).

basé sur une classification traumatologique, l'AIS (Abbreviated Injury Scale). Sont qualifiés de blessés graves les personnes dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite MAIS3+).

La définition de la gravité des blessures (classification AIS) comme celle des séquelles attendues (classification Injury Impairment Scale - IIS) suppose une analyse médicale qui n'entre pas dans le domaine des compétences des forces de l'ordre.

Gravité des blessures et invalidité : les enseignements du registre du Rhône

La gravité des blessures est mesurée dans le cadre d'une classification traumatologique, l'AIS (Abbreviated Injury Scale). L'AIS ne mesure pas les séquelles ou l'invalidité. La classification Injury Impairment Scale - IIS - établit score de déficience probable à un associé au descriptif AIS.

Les niveaux de séquelle sont les suivants :

- IIS 1 : handicap détectable n'affectant pas la fonction normale
- IIS 2 : handicap compatible avec la plupart des fonctions normales
- IIS 3 : handicap seulement compatible avec certaines fonctions usuelles
- IIS 4 : handicap affectant significativement certaines fonctions normales
- IIS 5 : handicap rendant impossible la plupart des fonctions essentielles
- IIS 6 : handicap rendant impossible toutes les fonctions essentielles

Les ISS 3, 4, 5, 6 concernent majoritairement les atteintes intra crâniennes et médullaires. Les atteintes encéphaliques graves ont pour conséquences des séquelles neurologiques, neuropsychologiques, psychiques, épilepsie post traumatique souvent retardée, syndrome subjectif des traumatisés crâniens. Les atteintes médullaires sont responsables de tétraplégies ou de paraplégies complètes ou incomplètes.

➤ *Le registre du Rhône permet d'avoir un bilan plus précis des blessures liées aux accidents de la route*

Le registre du Rhône permet en effet d'avoir une analyse croisant le type d'utilisateur et de blessure, puis le type d'invalidité selon les blessures⁷.

Analyse du registre du Rhône pour l'année 2012 (extraits)

En 2012, 570 personnes présentaient des lésions sérieuses à maximales (AIS3+). « Pour ces niveaux de gravité, les lésions siègent principalement aux membres, au thorax et à la tête. Les automobilistes et les usagers de 2 roues à moteur sont plus exposés aux atteintes thoraciques et vertébro - médullaires. Les atteintes cranio céphaliques sont fréquentes chez les piétons, les occupants de voitures ainsi que les 2 roues à moteur. Cyclistes et patineurs sont caractérisés par des atteintes orthopédiques (membres inférieurs et bassin). »

« Pour les décédés, le thorax et la tête constituent les zones à haut risque vital les plus fréquemment touchées : les deux-tiers des victimes décédées présentent une lésion au thorax et la moitié à la tête. »

Gravité pour les cinq principaux types d'utilisateurs

**Tableau 7 : Répartition des victimes par type d'utilisateur et gravité.
(Registre du Rhône, année 2012)**

	blessés légers		blessés graves MAIS3+		décédés		total	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%	effectif	%
piéton	585	9%	91	18%	13	24%	689	10%
voiture	3 079	47%	114	22%	24	44%	3 217	45%
deux- roues motorisé	1 601	24%	192	37%	12	22%	1 805	25%
vélo	1 092	17%	108	21%	5	9%	1 205	17%
patins, planche, trottinette	232	4%	14	3%	0	0%	246	3%
total	6 589	100%	519	100%	54	100%	7 162	100%

Sauvegarde de février 2014.

⁷ Le département du Rhône se caractérise par la forte présence urbaine de l'agglomération lyonnaise. En tout état de cause, la prolongation de l'étude au département de l'Ain rendra sans doute les résultats plus homogènes avec l'ensemble du territoire français.

Tableau 10 : Répartition des victimes survivantes selon le sexe et les séquelles attendues.
(Registre du Rhône, année 2012).

	sans séquelles		séquelles légères IIS 1-2		séquelles graves IIS3+		total	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
Femmes	1 514	33%	1 262	46%	18	31%	2794	38%
Hommes	3 021	67%	1 498	54%	41	69%	4560	62%
Total	4 535	100%	2 760	100%	59	100%	7354	100%

Sauvegarde de février 2014.

« La plupart des victimes survivantes (61%) ne garderont aucune séquelle, 37 % d'entre elles garderont des séquelles mineures ou modérées et 0,8 % conserveront des séquelles majeures crânio-encéphaliques, médullaires ou orthopédiques. »

Le registre du Rhône permet de confirmer sur une période longue (1996-2011) que :

- l'incidence moyenne annuelle des blessures par accident de la route continue à diminuer ;
- le nombre de tués par rapport aux victimes (létalité) baisse également régulièrement ;
- sur la période 2008-2011, « la part des victimes pour lesquelles des séquelles lourdes sont prévues ainsi que leurs effectifs sont en baisse, pour les hommes comme pour les femmes. Les porteurs de séquelles lourdes sont un peu moins nombreux que les tués, avec un ratio de 259/288, soit 9 séquelles lourdes pour 10 morts. ».

Tableau 13 : Evolution de la morbi-mortalité à partir du Registre du Rhône (1996-2011, n=147 818 victimes) et des données de population sur le département du Rhône.

		Décès	Survie avec séquelles lourdes	Survie avec séquelles légères	Survie sans séquelles	Total toutes gravités
		mortalité /1 000 000	incidence /1 000 000	incidence /1 000 000	incidence /1 000 000	incidence /1 000 000
hommes	2008-2011	70	60	1 801	4 128	6 059
	2004-2007	74	72	2 027	4 579	6 752
	2000-2003	122	84	2 372	5 351	7 929
	1996-1999	125	76	2 441	6 211	8 853
femmes	2008-2011	16	17	1 383	1 874	3 290
	2004-2007	26	26	1 574	2 061	3 687
	2000-2003	39	37	1 910	2 660	4 646
	1996-1999	48	25	1 954	3 428	5 455

➤ **La gravité initiale des lésions ne suffit pas à établir l'impact d'un accident de la route sur la vie et l'état de santé des blessés**

Des études récentes menées dans le cadre d'une cohorte représentative des victimes du Rhône essayent de mieux cerner les « handicaps invisibles » et les répercussions de l'accident sur la vie des blessés et de leur famille⁸. En effet, « un accident de la route même peu grave n'est jamais un évènement anodin. Un an après, l'accident a encore un fort impact sur la vie quotidienne, les loisirs ; il perturbe l'activité professionnelle. Les victimes sont encore nombreuses à souffrir de douleurs, et de difficultés affectives et sociales. »

⁸ Cette cohorte ESPARR a donné lieu à une thèse soutenue fin 2012 : « Contribution à une meilleure compréhension du devenir des blessés de la route, évaluation des conséquences à un an dans la cohorte ESPARR » (Nhac-Vu Hoang-Thy). Suivi d'une Population d'Accidentés de la Route dans le Rhône : Une étude de cohorte sur le devenir des victimes après l'accident, UMRESTTE : Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMR T9002 INRETS/Université Lyon 1/InVS).

A un an, les conclusions de l'étude montrent que les répercussions sur la vie du blessé et de sa famille peuvent être importants y compris pour des blessés dits légers⁹.

« Les victimes sont encore nombreuses à souffrir de **douleurs** : 62% des blessés légers, 81% des blessés modérés, et 87% des blessés graves souffrent encore un an après l'accident, sans différence entre les trois groupes quant à l'intensité de la douleur. »

« 89% des blessés graves, 76% des blessés modérés et 47% des blessés considérés comme « légers » ont encore des séquelles à un an, qui provoquent une **gêne dans la vie courante** (mobilité, port de charge, gestes quotidiens) **ou professionnelle**. »

« Les victimes les plus gravement atteintes signalent des **perturbations affectives et sociales** (20% ont des difficultés relationnelles au sein du couple, 16% déclarent une déficience sexuelle, le taux de séparation est plus élevé que dans le groupe des blessés légers). »

« Le taux de personnes souffrant de **stress post traumatique (SSPT) à un an est important**, particulièrement chez les blessés les plus graves. Le SSPT entraîne de façon significative une difficulté à se réinsérer dans la vie de tous les jours, notamment dans les contacts affectifs avec les proches et il rend plus difficile le retour au travail. »

1.3 Le succès de la politique de sécurité routière a des effets bénéfiques pour le système de santé

➤ **La baisse de l'accidentalité corporelle réduit la charge du système de santé et notamment des services des urgences**

Les premiers à donner l'alerte sur l'hécatombe routière furent les médecins hospitaliers, afin d'une part de limiter le nombre de tués par leur rapidité d'intervention, mais également en agissant auprès des pouvoirs publics sur ce grave problème de santé publique, frappant notamment les « petits » hôpitaux de province (accidents sur les routes bidirectionnelles plus dangereux que dans les grandes villes).

Histoire de la médecine et des secours routiers : des hommes, des techniques, des combats - Denis Durand de Bousingen - 2010, Heures de France - Présentation de l'éditeur

« À la fin des années 1950, quelques médecins visionnaires mirent en place, notamment dans le Sud de la France, les premiers services de secours aux blessés de la route, dont le nombre augmentait d'années en années, parallèlement au développement rapide de la circulation automobile.

Ces initiatives, d'abord isolées, aboutirent à la création des premiers « SMUR » et « SAMU » puis, à partir des années 70-80, à leur généralisation sur l'ensemble du territoire, parallèlement à la naissance d'autres services de secours, comme ceux des sapeurs-pompiers.

Cet ouvrage retrace l'histoire de la création des services de secours aux blessés de la route, et montre comment ceux-ci ont contribué à la création de services d'urgences destinés à l'ensemble des blessés et des malades, bien au-delà des seuls accidents de la circulation. En outre, ce livre qui donne largement la parole aux médecins pionniers de la médecine routière évoque l'engagement du corps médical pour une véritable politique de sécurité routière.

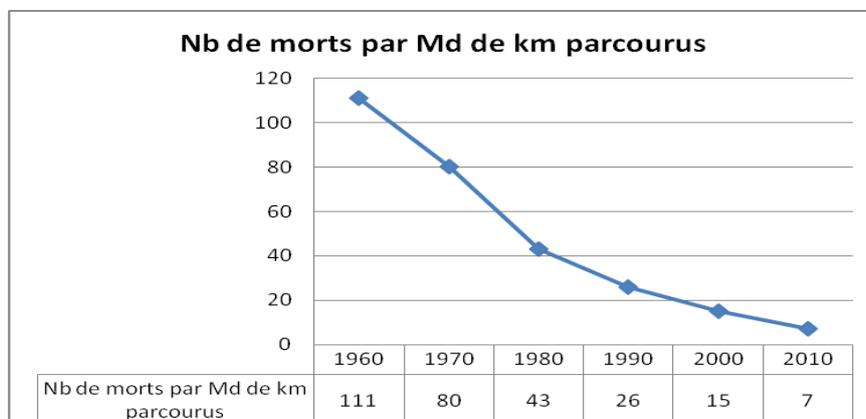
En effet, les médecins furent parmi les premiers à réclamer des véhicules et des routes plus sûres, mais aussi des mesures préventives comme les limitations de vitesse, la lutte contre l'alcool au volant ou l'obligation du port de la ceinture de sécurité. De même, en partenariat avec les constructeurs et les pouvoirs publics, ils menèrent et mènent encore de nombreux travaux et recherches pour mieux connaître les causes des accidents et en diminuer la fréquence et la gravité.

Tout en jouant un rôle de premier plan dans la lutte contre la mortalité routière - divisée par quatre entre 1972 et 2010 - les médecins ont œuvré pour faire entrer la prévention des accidents de la route dans le champ de la santé publique, au même titre que les autres grands fléaux sanitaires. »

⁹ Il s'agit ici de blessés légers au sens du registre du Rhône (classifications AIS et IIS) et non au sens du bilan ONISR (blessés hospitalisés moins de 24h).

Malgré l'augmentation considérable de la circulation routière (et donc de l'exposition au risque), la courbe des morts et celle des blessés a pu être inversée au début des années 70, avec une baisse continue de la morbidité de la circulation routière. Toutefois, au début des années 2000, l'insécurité routière est encore qualifiée de « *pathologie nationale* » par le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin.

Le nombre de morts par milliard de km parcourus évolue comme suit :



Source bilan ONISR 2012

➤ **La réduction de la mortalité sur la route va de pair avec la réduction considérable du nombre de blessés, qu'il s'agisse de pathologies lourdes ou non.**

Les données issues du registre du Rhône permettent de considérer qu'il y a un nombre **de personnes lourdement handicapées similaire à celui des morts**. Par ailleurs, sur la base des statistiques de l'ONISR depuis 2005, il y a 75 personnes hospitalisées pour dix personnes tuées soit un coefficient de 7,5. Par ailleurs, si l'on considère que le nombre des blessés issu des BAAC est sous-évalué, tandis que celui des personnes décédées est fiable, le ratio est encore plus significatif, dans la réalité.

La réduction massive du nombre de morts en 40 ans a donc eu un impact certain sur la charge d'activité des services hospitaliers :

	1972	1992	2012
Nb morts à 30 jours *	18 000	9 710	3 842
Nb blessés	386 874	198 104	78 209
<i>dont hospitalisés plus de 24h (2012) ou plus de 6 jours (1992)</i>		44 965	28 107

Source bilan ONISR 2012 -

*Nb de morts recalculés à 30 jours (coefficient 1,069 pour 1992). Le nombre de morts était auparavant comptabilisé à 6 jours

Cette réduction a un **impact sur l'organisation des urgences** d'autant plus sensible que les accidents de la route ne se produisent pas de façon uniforme sur l'année et entraînent donc des charges fixes au-delà d'une simple répartition linéaire de l'afflux de patients.

La mobilité des usagers de la route évolue selon les jours de la semaine (plus de morts le week-end - 14 à 15 personnes par jour contre 9 à 10 en début de semaine) et les saisons avec un pic d'accidentalité très marqué en été, lié notamment à l'augmentation de la mortalité des deux-roues. La mortalité pendant la période estivale représente environ un quart de la mortalité annuelle¹⁰.

Enfin, il convient de rappeler que les assurances ne couvrent pas le conducteur fautif et que donc **les frais de santé afférents sont donc supportés par la collectivité** (cf. annexe coût de l'insécurité routière).

¹⁰ C'est donc au moment des périodes de congés estivaux que la demande de réponse des pouvoirs publics (services d'urgence, forces de l'ordre et SDIS) est la plus élevée.

➤ **La lutte contre les addictions au volant permet de détecter des comportements à risque, ce qui constitue un levier de prévention en matière de santé**

Selon l'académie de médecine, malgré la diminution de la consommation d'alcool en France au cours des dernières décennies, l'alcool demeure la deuxième cause de mortalité évitable (après le tabac). Il est estimé que l'alcool est responsable en France d'environ 49 000 décès pour l'année 2009 ce qui correspond à 13% de la mortalité annuelle totale (S. Guérin et coll., pp. 163-8 - chiffre 2009)¹¹.

Le mésusage de l'alcool a pour conséquence un poids financier considérable pour la collectivité, lié aux coûts médicaux directs, aux pertes de revenus et de productivité, ainsi qu'aux coûts sociaux induits par les accidents et la violence. Ce coût social est mal évalué mais vraisemblablement considérable¹².

Qu'est-ce qu'une consommation d'alcool à risque et quelle est la population concernée ?

La consommation chronique excessive concerne un nombre important de personnes

« La catégorie de « buveurs à risques chroniques » est définie par une consommation journalière comprise entre trois et sept verres par jour. La part des « buveurs à risques chroniques » parmi les 18-75 ans s'établit à 9 % en 2010, les 18-25 ans étant les plus touchés (14 %). La proportion de cette catégorie de consommateurs a augmenté par rapport à 2005 (+ 7,6 %).

Les personnes qui ont une consommation supérieure à 49 verres par semaine, c'est-à-dire qui boivent au moins 7 verres par jour, sont quant à elles classées comme « buveurs à risque de dépendance ». La proportion de buveurs de 18 à 75 ans dans ce cas est en 2010 de 1,2 % (soit environ 520 000 personnes), contre 0,9 % en 2005. Ces prévalences de buveurs à risque sont cependant très certainement sous-estimées en raison d'une tendance à la sous-déclaration dans les enquêtes déclaratives du nombre de verres bus, et également parce que certaines populations fortement consommatrices sont difficiles à toucher dans les enquêtes téléphoniques. »

« En 2010, on comptait environ **3,8 millions de consommateurs à risque (dépendants ou non) de 18 à 75 ans** au sens du test Audit-C (version courte du «Alcohol Use Disorder Identification Test»). Cette consommation à risque croît considérablement avec l'âge et concerne principalement les hommes (3,2 millions vs 0,6 million de femmes). »

Un phénomène d'alcoolisation ponctuelle et d'ivresse répétée qui augmente chez les jeunes

« Le pourcentage de jeunes de 17 ans ayant été ivres au moins trois fois dans l'année (ivresse répétée), stable entre 2005 et 2008, a nettement augmenté (de 25,6 % à 27,8 %) depuis 2008. La tendance est identique pour les ivresses régulières (10 fois ou plus dans l'année), dont la proportion croît de 8,6% à 10,5 % . »

« Concernant les alcoolisations ponctuelles importantes (cinq verres en une même occasion), 53,2% des jeunes de 17 ans déclarent ce comportement au cours du mois écoulé en 2011, contre 48,7% en 2008. »

« En 2010, les ivresses répétées (3 ivresses ou plus dans l'année) concernaient 8,0 % des 18-75 ans, les hommes étant quatre fois plus nombreux que les femmes (12,9 % vs 3,3%). Chez les 18-75 ans, en 2010, 36,7% ont déclaré avoir bu au moins 6 verres en une seule occasion au cours du mois écoulé. »

Source MILDECA - Annexes du plan gouvernemental de lutte contre les drogues et les comportements addictifs 2013-2017 - http://www.drogues.gouv.fr/fileadmin/user_upload/site-pro/03_plan_gouv/01_plan_gouv_2013-2017/pdf/plan_gouvernemental_drogues_2013-2017_DF.pdf

Baromètres santé 2005 et 2010 (Institut national de la prévention et d'éducation à la santé – INPES), exploitation OFDT

Or le relevé d'infraction de conduite en état d'alcoolémie excessive permet un repérage des personnes à risque, avant qu'une situation d'alcool-dépendance ne soit installée. La crainte de perdre l'usage du droit à conduire peut alors constituer un levier de prise de conscience personnelle du risque en matière d'alcool et de motivation pour un processus volontaire de soin.

Il peut en être de même de la conduite sous l'emprise de cannabis qui peut amener à consulter ou à prendre conscience du risque social lié à la consommation de cette substance.

¹¹ Bulletin épidémiologique hebdomadaire, institut national de veille sanitaire 7 mai 2013 n°16-17-18

¹² INSERM. — Expertise collective Alcool. Dommages sociaux. Abus et dépendance. INSERM éd., Paris, 2003.

Une étude estime ainsi son coût social à 1,04 % du produit intérieur brut. REYNAUD M., GAUDIN-COLOMBEL A.F., LE PEN C. — Two methods of estimating health cost linked to alcoholism in France (with a note on social costs). *Alcohol Alcohol*, 2001 ; 36 : 89-95.

1.4 Les actions en matière de santé contribuent au bilan de la sécurité routière

➤ L'efficacité des soins permet de réduire la gravité des séquelles liées aux blessures

Comme indiqué dans l'ensemble de la documentation internationale, l'efficacité du système de soin ainsi que la rapidité du système d'alerte comme la qualité des services de premier secours sont déterminantes pour réduire le nombre de morts mais surtout les séquelles liées aux blessures.

La spécificité du système de secours à la française qui consiste à médicaliser les blessés avant transport permet vraisemblablement de sauver des vies.

➤ Les questions d'aptitude médicale à la conduite sont un élément constant de la politique de sécurité routière

L'aptitude médicale à la conduite est depuis longtemps prise en compte dans l'obtention du droit à conduire. Elle est notamment contrôlée de façon périodique chez les professionnels de la route, les personnes ayant une aptitude à la conduite limitée et les personnes ayant leur permis invalidé ou annulé.

Un arrêté du 31 juillet 2012 est venu élargir le champ de cette aptitude pour l'étendre à l'appréciation de l'état cognitif et sensoriel d'un conducteur. Cette évolution prend en compte notamment le risque croissant lié au vieillissement de la population.

Encore convient-il que les médecins en aient connaissance. Le nouvel arrêté réorganise également la formation des médecins agréés et prolonge la durée de leur agrément qui passe de deux à cinq ans.

Le contrôle médical concerne obligatoirement les personnes suivantes :

- **Professionnels de la conduite :**
 - candidat aux catégories C, D, E et à compter du 19 janvier 2013, C1, C1E, D1 et D1E du permis de conduire ;
 - titulaire de la catégorie B du permis conduisant des taxis, des voitures avec chauffeur, des voitures de remise, des ambulances, des véhicules de ramassage scolaire et des véhicules de transport public des personnes ;
 - titulaire de la catégorie A du permis conduisant des véhicules motorisés à deux ou trois roues utilisés pour le transport à titre onéreux de personnes ;
 - moniteur d'auto-école.
- **Conducteurs ayant commis des infractions ou ayant eu leur permis invalidé :**
 - usager faisant l'objet d'une décision d'invalidation ou ayant fait l'objet d'une décision d'annulation et qui souhaite à nouveau passer leur permis de conduire ;
 - conducteur dont l'annulation du permis de conduire a été prononcée pour les délits suivants : conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants, dépassement de la vitesse maximale autorisée de plus de 50 km/h et délit de fuite d'auteur responsable d'un accident ;
 - conducteur ayant fait l'objet d'une mesure de restriction ou de suspension de permis pendant plus d'un mois pour certaines infractions ;
- **Conducteurs ayant une capacité de conduite limitée pour raison de santé :**
 - candidat au permis de conduire ou titulaire atteint d'une affection médicale incompatible avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée ;
 - candidat aux catégories A et B du permis de conduire atteint d'une incapacité physique incompatible avec l'obtention du permis de conduire ;
 - candidat aux catégories A et B du permis de conduire délivré pour la conduite des véhicules spécialement aménagés pour tenir compte du handicap du conducteur ;
 - candidat au permis de conduire les véhicules des catégories A1, A, B, B1 et, à compter du 19 janvier 2013, de la catégorie A2, qui a fait l'objet d'une décision de réforme ou d'exemption temporaire ou définitive ou est titulaire d'une pension d'invalidité à titre civil ou militaire ;

- candidat qui a fait l'objet d'une demande de contrôle médical d'aptitude à la conduite par l'examineur à la suite de constatations faites lors de l'examen du permis de conduire ;
- **Personnes souhaitant être exemptées du port obligatoire de la ceinture de sécurité.**

Les personnes suivantes peuvent potentiellement être soumises à un contrôle médical :

- candidat au permis de conduire ou titulaire d'un permis souhaitant la prorogation d'une ou plusieurs catégories de leur permis de conduire, atteint d'une affection compatible avec l'obtention du permis de conduire mais susceptible de s'aggraver ;
- tout conducteur impliqué dans un accident corporel de la circulation routière.

Cet avis médical est rendu selon les cas par un médecin agréé ou une commission médicale.

Commission médicale et médecin agréé consultant hors commission médicale

La réglementation relative à l'organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite des conducteurs et des candidats au permis de conduire, a connu d'importantes modifications en 2012 avec le transfert de la plupart des contrôles aux médecins de ville agréés, réservant ainsi principalement aux commissions médicales, les contrôles médicaux faisant suite à des infractions au Code de la route liées à la consommation d'alcool ou de stupéfiants.

Les commissions médicales conservent également leur rôle d'appui aux médecins agréés consultant hors commissions.

L'impact des traitements médicaux sur la conduite est également à prendre en compte, ce qui a motivé une information spécifique des médecins de ville par une action concertée de la DSCR et de la DGS, afin qu'une information adéquate puisse être donnée au patient sur la base des pictogrammes associés au conditionnement des médicaments¹³.

➤ *Les actions en matière de santé au travail ont un impact déterminant en matière de sécurité routière*

Le risque routier lié au travail ou au trajet domicile-travail reste important.

Selon le bilan ONISR 2012, les accidents concernent, pour 17 % d'entre eux, un déplacement domicile - travail ou vers un établissement d'enseignement et, pour 5,4 %, des cas des déplacements effectués dans le cadre d'une activité professionnelle. Selon les statistiques de l'ONISR, le décès de 560 personnes relève donc de l'accident de travail ou de trajet.

Sur la base des chiffres 2010 de l'ONISR concernant les accidents de travail ou de trajet, **il a été établi que pour un tué en situation d'accident du travail ou de trajet, il y aurait plus de cinq tués** au total (en 2010, 160 morts en accident de travail pour 800 personnes tuées). Cette « règle » concerne surtout les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.

La CNAMTS fait état pour 2012 et pour les seuls salariés qu'elle couvre (hors indépendants, artisans et fonction publique) de 74 194 accidents déclarés (victimes avec au moins un jour d'arrêt de travail), 7 080 incapacités permanentes et 386 accidents mortels¹⁴.

La notion d'incapacité permanente, qui a beaucoup de sens en termes d'impact social de l'accidentalité routière, n'est actuellement pas approchée par les statistiques de l'ONISR qui ne comptabilisent que les blessés ayant reçu des soins ou les blessés hospitalisés plus de 24h (cf. annexe statistique).

Le bilan 2012 « Conditions de travail » du ministère chargé du travail fait apparaître que **si le nombre d'accidents de travail (relevant du droit privé) se stabilise autour de 100, le nombre d'accidents**

¹³ Guide de bonne pratique 2009 - AFSSAPS

http://ansm.sante.fr/var/ansm_site/storage/original/application/faff1e402339cd443a9894792f20d31d.pdf.

¹⁴ A noter que les accidents de trajet ne sont pas tous des accidents de la route, d'où la différence avec les chiffres ci-dessous. Seulement 271 morts par accident de trajet le sont sur la route pour un total de 386 accidents mortels.

Pour les entreprises, il y a une incitation à la baisse du nombre d'accidents par la fixation de la cotisation, à partir de 20 salariés mais surtout au-dessus de 150.

de trajet a beaucoup augmenté depuis 2004, avec un nombre de morts stabilisé autour de 350 depuis 2008. Comme le montre le graphique ci-dessous, l'indice de fréquence pour 1 000 salariés suit une courbe similaire. Il n'y a en revanche pas de statistiques liées à l'évolution de l'exposition aux risques qui pourrait être liée à une augmentation des distances de trajet domicile-travail (phénomène de rurbanisation, notamment).

Evolution du nombre d'accidents de trajet en 1^{er} règlement et de leur fréquence pour mille salariés sur la période 2002-2012



Données nationales AT/MP issues des bases annuelles SGE TAPR sur les 9 Comités techniques nationaux, les bureaux et sièges sociaux et les autres catégories professionnelles particulières pour le nombre d'accidents ; hors catégories professionnelles particulières pour le calcul de l'indice de fréquence.

Accidents du travail liés au risque routier (accidents de mission)

(en italique, taux d'évolution annuelle)

Travail	2008	2009	2010	2011	2012
Total des accidents routiers en 1 ^{er} règlement	20 394	19 465	20 417	20 319	19 565
	-2,1 %	-4,6 %	4,9 %	-0,5 %	-3,7 %
Nouvelles IP	2 157	2 025	1 908	1 936	1 878
	-9,6 %	-6,1 %	-5,8 %	+1,5 %	-3,0 %
Décès	132	92	101	112	115
	-7,0 %	-30,3 %	+9,8 %	+10,9 %	+2,7 %
Journées d'IT	1 489 509	1 456 580	1 476 882	1 484 259	1 491 286
	-0,2 %	-2,2 %	+1,4 %	+0,5 %	+0,5 %

Données nationales AT/MP issues des bases annuelles SGE TAPR sur les 9 Comités techniques nationaux, les bureaux et sièges sociaux et les autres catégories professionnelles particulières.

Dénombrement des accidents de trajet pour les années 2008 à 2012

(en italique, taux d'évolution annuelle)

Travail & trajet	2008	2009	2010	2011	2012
Total des accidents routiers en 1 ^{er} règlement	87 855	93 840	98 429	100 018	90 092
	+2,8 %	+6,8 %	+4,9 %	+1,6 %	-9,9 %
Nouvelles IP	8 022	8 417	8 047	8 514	8 103
	-7,2 %	+4,9 %	-4,4 %	+5,8 %	-4,8 %
Décès	387	356	359	393	323
	-4,9 %	-8,0 %	+0,8 %	+9,5 %	-17,8 %
Journées perdues	5 729 426	6 070 556	6 310 459	6 578 376	6 102 853
	+6,2 %	+6,0 %	+4,0 %	+4,2 %	-7,2 %

Données nationales AT/MP issues des bases annuelles SGE TAPR sur les 9 Comités techniques nationaux, les bureaux et sièges sociaux et les autres catégories professionnelles particulières.

PARTIE 2. LA DANGEROUSITE DES PERSONNES AGEES N'EST PAS AVEREE CONTRAIREMENT A LEUR FRAGILITE QUI SUPPOSE UNE ACTION SPECIFIQUE

2.1 La perception de la dangerosité des séniors est faussée

- *Le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans impliquées dans les accidents baisse moins que pour les autres strates d'âge...*

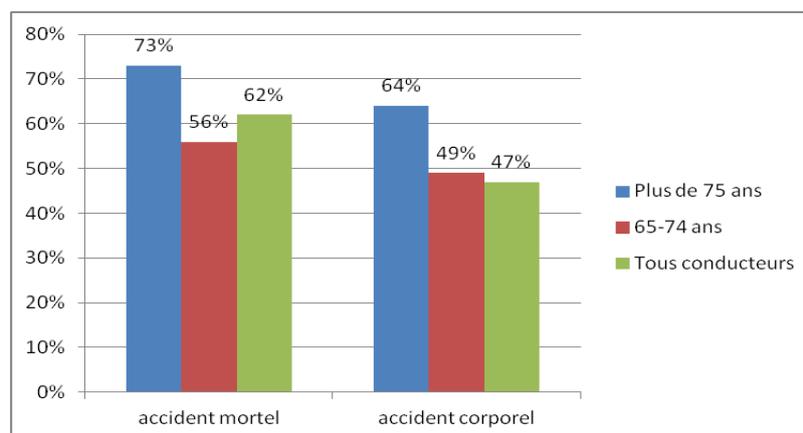
Le risque routier se réduit moins pour les séniors les plus âgés que pour les autres populations. Ceci tient en partie à l'augmentation relative de la population des séniors de 75 ans et plus (+36 % des séniors de plus de 75 ans entre 2000 et 2012). Mais on constate une légère augmentation du risque relatif pour cette population : « ils représentaient 8,9 % de la mortalité en 2000 pour 7,2 % de la population, soit un facteur de 1,2. Ce facteur croît en 2010 à 1,4 pour être en 2012 à 1,5. »¹⁵

« En 2012, 5 895 séniors de 75 ans et plus sont impliqués dans un accident corporel soit 4,4% de l'ensemble des impliqués. 481 séniors de 75 ans et plus sont tués, soit 13,2 % de la mortalité routière. ».

- *... sans que leur responsabilité particulière en matière d'accidentalité soit avérée*

Certes, selon l'ONISR (bilan 2012), **la proportion de conducteurs présumés responsables s'accroît au-delà de 75 ans.** La responsabilité en matière d'accident mortel est en revanche plus faible pour la tranche d'âge 65-74 ans que pour l'ensemble de la population.

Part des conducteurs de véhicules de tourisme présumés responsables par classe d'âge



Si l'on se réfère aux ratios d'accidentalité des assurances, établis sur l'ensemble des accidents, on constate toutefois que le risque en termes de responsabilité civile est concentré sur les conducteurs de moins de 30 ans et que les conducteurs de 50 à 79 ans présentent un risque de mise en cause de leur responsabilité civile inférieur à celui de toutes les autres classes d'âge, tout particulièrement entre 60 et 75 ans.

¹⁵ Bilan ONISR 2012.

**Fréquence et coût moyen des accidents de responsabilité civile automobile (RC)
selon l'âge du conducteur principal en 2012.**

Age du conducteur principal	Répartition du parc assuré en RC en 2012	Fréquence RC 2012	Fréquence RC corporels 2012	Coût moyen RC 2012	Coût moyen RC corporels 2012
18 à 22 ans	3,4%	207	280	145	130
23 - 29 ans	9,3%	127	154	117	104
30 - 39 ans	16,7%	101	106	93	83
40 - 49 ans	20,4%	98	99	103	105
50 - 59 ans	20,5%	88	82	93	95
60 - 69 ans	17,2%	82	67	83	89
70 - 74 ans	4,7%	87	69	84	93
75 - 79 ans	3,8%	94	74	91	108
80 ans et +	4,0%	111	87	96	118
Ensemble	100%	100	100	100	100

Indice base 100 ensemble du parc

Source Assurances et mutuelles (FFSEA et GEMA) - Données véhicules 4 roues (hors flottes automobiles)

La fable de sur-responsabilité des personnes âgées ne repose donc sur aucun fondement statistique pour ce qui concerne les personnes de 60 à 75 ans.

Même les personnes âgées de plus de 75 ans ne représentent pas une priorité d'action en termes de mise en danger d'autrui du fait de leur faible proportion dans le trafic (moins de 8% des véhicules assurés pour les plus de 75 ans), d'une part, et, d'autre part, de leur faible imputabilité relative par rapport aux autres conducteurs.

Ce constat est corrélé avec l'ensemble des données comportementales qui font état d'une réduction des kilométrages parcourus avec l'âge, de réticences à conduire la nuit ou par mauvaise condition météorologique, d'une diminution de la vitesse, d'un repli progressif sur des parcours connus, avant un abandon de la conduite, spontané ou sur le conseil de proches.

Selon les spécialistes, les routines et les automatismes résistent en effet bien au déclin cognitif dans les mécanismes du vieillissement, normal ou pathologique. « *Un vieillissement parfaitement normal se traduit par une baisse de certaines capacités cognitives, en premier lieu un « décodage » plus lent de l'information. C'est pour cela que certaines situations, comme par exemple tourner à gauche dans un carrefour ou traverser une chaussée sont plus « difficiles », passé un certain âge, que d'effectuer un trajet sans intersection.* ». L'accident type d'une personne âgée est donc la traversée de voie avec une mauvaise estimation de la vitesse-distance des autres conducteurs.

Ainsi selon une étude réalisée sur les accidents corporels en France entre 1996 et 2005¹⁶, « *Par rapport aux conducteurs de 25-64 ans, les conducteurs âgés de 75 ans ou plus ont 16,7 fois plus de risque (intervalle de confiance 95% = 15,1-18,5) d'être impliqué dans un accident mortel en traversée de voie(s), que d'être impliqués dans un tout autre accident. Toutefois, dans chaque situation de conduite, le taux d'années de vies perdues des autres impliqués baisse significativement lorsque l'âge du conducteur augmente.* ».

En fait, les personnes âgées qui conduisent alors que leurs capacités sont amoindries se mettent surtout en danger elles-mêmes.

➤ ***La spécificité du risque des seniors est d'abord liée à leur fragilité et à leur condition de piéton***

La proportion relativement élevée pour les accidents mortels tient surtout au fait que lorsque les personnes âgées sont impliquées dans un accident, elles ont plus de chance d'en mourir.

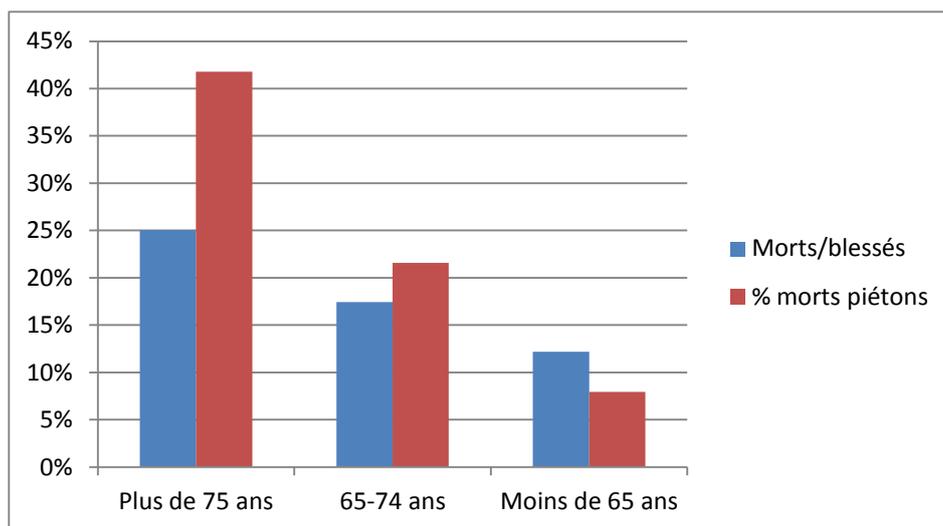
¹⁶ Des conducteurs âgés moins dangereux pour les autres : Étude des accidents corporels en France entre 1996 et 2005 - S. Lafont ; C. Gabaude, L. Paire-Ficout, C. Fabrigoule.

Selon l'ONISR (bilan 2012), « *Rapporté au kilométrage parcouru, le risque d'être tué pour un conducteur sénior est deux fois supérieur à celui d'être tué pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme, notamment du fait de leur plus grande fragilité.* »

Les séniors les plus âgés ont ainsi une létalité plus importante que les personnes plus jeunes : 25 % au-delà de 75 ans, contre 12% pour les moins de 65 ans.

La **mortalité des séniors est particulièrement importante en tant que piéton**. Ainsi, en 2012, selon les chiffres ONISR, près de 42 % des morts de plus de 75 ans sont des piétons, contre 22% pour la classe d'âge 65-74 ans et 8% pour les moins de 65 ans.

Ratio morts/blessés et part des morts piétons selon la classe d'âge, statistique ONISR - moyenne 2010-2012



2.2 Les expériences internationales militent contre un contrôle médical périodique sur un critère d'âge

La plupart des enquêtes et études confirment l'intérêt de maintenir la mobilité des séniors qui, notamment en zone rurale, nécessite le plus souvent l'usage de la voiture. L'équipe d'évaluation s'est notamment inspiré de récentes conférences de consensus : 2^{ème} journée scientifique du Collège français de médecine du trafic (CFMT) du 19 mars 2014 et 26^{èmes} entretiens Jacques Cartier de novembre 2013¹⁷.

➤ Le contrôle périodique des personnes âgées n'est pas pertinent...

L'ensemble de ces travaux converge pour considérer que la visite médicale systématique obligatoire au-delà d'un certain âge n'est pas pertinente. Une telle mesure n'aurait en effet qu'un effet négligeable sur la sécurité routière, au prix de lourdes contraintes tant pour les professionnels chargés de la mettre en place que pour les personnes âgées elles-mêmes.

En effet, **le vieillissement est très hétérogène** et il n'est donc pas approprié de déterminer un âge au-delà duquel une visite médicale serait obligatoire pour tous. Le système suisse où une visite médicale à 70 ans est obligatoire ne repose pas sur un intérêt scientifiquement prouvé. De ce fait, un membre du Comité suisse pour la prévention des accidents « *ne recommande pas cette pratique* » et « *invite à se focaliser sur les maladies ou les baisses de capacités plutôt que sur l'âge.* ».

¹⁷ 2^e journée scientifique du Collège français de médecine du trafic (CFMT) Médecine du trafic et personnes âgées du 19 mars 2014 - <http://cfmt.fr/2013/12/2eme-journee-du-cfmt-medecine-du-traffic-et-personnes-agees/>.
Conférence « Les aînés et la sécurité routière » des 26^{èmes} Entretiens du Centre Jacques Cartier a rassemblé les principaux experts du monde francophone les 26 et 27 novembre 2013 à Lyon, France. http://www.certu.fr/IMG/pdf/2014_04_09-EJC_2013_Synthese_Mobiped_cle11c7e1.pdf.

Tous les spécialistes s'accordent pour privilégier une approche par les compétences par rapport à une approche par l'âge, cette dernière étant en outre discutable au plan éthique, en l'absence de preuve de la dangerosité « statistique » des personnes âgées.

En outre, la **fémisation des conducteurs âgés** aura vraisemblablement un effet bénéfique sur l'arrêt autonome de la conduite. En effet, des études en Catalogne montrent que « *les femmes de plus de 75 ans décident d'arrêter de conduire par choix personnels contrairement aux hommes de plus de 75 ans qui arrêtent principalement suite à une interdiction pour des raisons de santé. (...) Une augmentation du nombre de conductrices se traduira probablement par moins d'accidents car les femmes sont plus raisonnables quel que soit l'âge*¹⁸. »

➤ **... et comporte d'importants effets pervers**

Interdire la conduite à des personnes âgées revient à les empêcher de se déplacer librement et porte atteinte à leur autonomie avec un **risque d'exclusion sociale bien réel**. Faire arrêter de conduire une personne âgée trop tôt peut hâter son entrée dans la dépendance, par exemple en la « *privant de loisirs, pourtant fondamentaux pour prévenir la démence* ». Certaines études canadiennes montrent « *une augmentation de la mortalité dans les deux ans qui suivent un retrait traumatique du permis de conduire, à savoir contre la volonté du conducteur.* »

« *Inciter trop tôt un conducteur à arrêter, risque d'avoir des effets contraires au but recherché : cela peut accroître son isolement et à terme sa dépendance, mais aussi **le mettre lui-même en danger, car un piéton âgé est plus vulnérable qu'un conducteur.*** ». L'arrêt de la conduite induit mécaniquement une augmentation de l'exposition des personnes âgées en tant que piéton. Ainsi, au Danemark, l'introduction de tests cognitifs, n'a pas eu d'effet positif sur les accidents causés par les conducteurs âgés mais il a en revanche été « *constaté une augmentation très significative des accidents chez les piétons et les cyclistes.* »

Les piétons aînés doivent en effet répartir leur attention entre trois tâches : gestion de l'équilibre, visibilité et appréciation du risque routier. La traversée de chaussée est donc d'autant plus périlleuse pour eux qu'ils ont des difficultés d'équilibre ou de vision.

« *Les risques non mesurés, non nommés et liés au retrait du permis de conduire sont extrêmement importants et réels. Plutôt qu'éliminer les conducteurs à risque, améliorer leurs compétences de conduite paraît plus judicieux.* »¹⁹

Il résulte des éléments ci-dessus que l'enjeu principal est d'amener les personnes âgées elles-mêmes à réduire leur pratique de conduite, puis à arrêter de conduire en leur faisant prendre conscience des risques qu'elles encourent ou font encourir.

2.3 La sensibilisation aux risques via le médecin traitant et des actions spécifiques de prévention sont en revanche recommandées

➤ **L'intervention du médecin traitant est la plus adaptée**

Depuis juin 2013, la Haute autorité de santé invite les médecins généralistes à repérer la fragilité des personnes âgées grâce à 5 questions : le patient vit-il seul ? A-t-il perdu du poids ces 3 derniers mois ? Se sent-il fatigué ? A-t-il des difficultés à se déplacer à pied à vitesse normale ? Se plaint-il de sa mémoire ? Le médecin généraliste peut alors orienter le patient vers un gériatre.²⁰

C'est la même démarche qu'il est souhaitable d'appliquer, en matière d'aptitude à la conduite, « *le médecin doit « conseiller sans ordonner », tout en gardant à l'esprit la forte symbolique de la*

¹⁸ Etude du RACC sur les seniors et la conduite en Catalogne - cité par actes des 26ièmes entretiens Jacques Cartier.

¹⁹ Pierre JACOB DURAND gériatre, directeur scientifique du Centre d'excellence sur le vieillissement de Québec, Président de la table nationale des réseaux universitaires intégrés de santé portant sur le vieillissement au Québec, professeur à l'université de Laval.

²⁰ http://www.has-sante.fr/portail/jcms/c_1718248/fr/comment-prendre-en-charge-les-personnes-agees-fragiles-en-ambulatoire.

conduite et l'importance du déplacement pour la liberté et l'autonomie. ». « *Sauf en présence de risques cognitifs avérés, le médecin a donc plutôt intérêt à donner des conseils « de bon sens » au patient : ne plus conduire la nuit, éviter les parcours inconnus, surtout dans les grandes villes, ainsi que les jours d'intempéries, et faire des pauses et des trajets courts sur des itinéraires familiers.* »²¹. Les conducteurs âgés devraient aussi s'abstenir de tout ce qui peut les déconcentrer au volant : GPS trop complexes, téléphone, cigarette...

En fait, comme à tous les âges, « *ce sont les conducteurs inconscients de leurs déficits qui sont les plus dangereux et c'est eux qu'il faut accompagner par des conseils adaptés* ».

Il s'avère que les familles interpellent souvent les médecins sur le sujet. Le médecin traitant est en effet pour les personnes âgées une personne de confiance qu'elles consultent souvent de façon régulière.

La Sécurité Routière et l'ACMF ont mis au point des documents et des affiches incitant les patients à parler de ces sujets à leur médecin.

La DSCR s'est alliée à la direction générale de la santé et au Conseil national de l'ordre des médecins pour transmettre aux médecins généralistes une plaquette explicitant leur rôle de conseil tant pour ce qui concerne les personnes âgées que pour l'incidence sur la conduite de la consommation de certains médicaments.

Cette brochure a été diffusée aux 220 000 médecins inscrits à l'ordre des médecins en France, en 2012. Elle les informe notamment sur les pathologies à risque, les cas où un aménagement du permis peut être recommandé ainsi que le cadre de leur intervention dans le respect du secret médical...

POUR UNE CONDUITE ADAPTÉE À SA SANTÉ

Médecins : quel est votre rôle ?



Cette prévention individualisée ne concerne pas que les pathologies liées à l'âge mais aussi d'autres facteurs de risques qui peuvent concerner des patients plus jeunes comme la prise de médicaments

²¹ Deuxième journée scientifique du CFMT Risques routiers et personnes âgées : quels conseils donner aux médecins ? Synthèse du 19 mars 2014 par Denis Durand de Bousingen.

dangereux pour la conduite, certaines pathologies cardio-vasculaires ou l'altération des fonctions sensorielles.

En cas de risque avéré repéré par l'entourage, et si le conseil du médecin traitant ne suffit pas, les proches peuvent toujours alerter le préfet qui fera alors procéder à une visite médicale qui prend maintenant en compte les capacités cognitives.

➤ ***Des actions de formation-information ciblées vers les personnes âgées sont nécessaires***

Au-delà des conseils délivrés par le médecin de famille, le risque particulier des séniors les plus âgés peut donc être réduit par des actions de prévention bien ciblées (cf. fiche éducation-prévention).

Plusieurs expériences rapportées à la mission montrent l'appétence des personnes âgées pour les séances de remise à niveau relatives au code de la route ou à l'utilisation des certains dispositifs utilisés peu fréquemment et souvent mal utilisés (désembuage, feux anti-brouillard...). Certains pays, dont l'Allemagne ou l'Autriche, proposent des « recyclages gratuits » aux conducteurs âgés qui le souhaitent, initiative jugée très positivement par les intéressés. Ce type de formation pourrait aussi être recommandé aux personnes âgées titulaires d'un permis ancien mais qui n'ont pas pratiqué pendant des années et qui souhaitent reprendre la conduite.

L'efficacité de ces actions suppose qu'elles puissent être dispensées en proximité par exemple dans le cadre des activités municipales réservées aux aînés ou des animations organisées dans les établissements d'hébergement de personnes âgées.

Le port d'accessoires rétro réfléchissants serait également une mesure de prévention efficace pour les piétons et les cyclistes. Les personnes âgées sont en effet souvent peu visibles, ce qui est un facteur de risque complémentaire (couleur sombre, faible taille...).

➤ ***L'augmentation du nombre de personnes âgées devrait engager les constructeurs automobiles à imaginer des adaptations***

Enfin, la conception des véhicules adaptés est une piste intéressante, d'autant plus que les séniors représentent sans doute un fort potentiel économique.

Ainsi les personnes ayant des difficultés articulaires privilégient les véhicules automatiques. Les équipementiers et constructeurs automobiles pourraient également travailler à l'amélioration de la vision sur les cotés pour pallier la moindre mobilité du cou et du dos, ou à la simplification des dispositifs connectés...

Il serait également utile que les séniors soient mieux accompagnés dans la prise en main d'un nouveau véhicule.

PARTIE 3. LA QUESTION DES ADDICTIONS AU VOLANT RESTE UN ENJEU MAJEUR ENCORE INSUFFISAMMENT PRIS EN CHARGE

3.1 Le risque lié aux addictions au volant reste important malgré les actions menées

3.1.1 L'étude épidémiologique SAM confirme et quantifie le sur risque lié à l'alcool et au cannabis

Selon l'étude épidémiologique stupéfiants et accidents mortels (projet SAM)²², les sur-risques d'être responsable d'un accident mortel sont les suivants :

- de l'ordre de 1,8 pour une conduite sous influence cannabique ;
- de l'ordre de 8,5 pour une conduite en alcoolémie (tous taux confondus) ; toutefois, cette moyenne ne rend pas compte de l'augmentation importante du risque avec le taux d'alcool ;
- de l'ordre de 14 pour une conduite sous l'emprise des deux produits soit très proche du produit des risques attachés au cannabis seul (1,8) et à l'alcool seul d'autre part (8,5).

Pour le cannabis, « *le risque de responsabilité augmente avec la concentration sanguine en THC²³. Cet effet-dose plaide pour l'existence d'une relation causale. En effet, le sur-risque d'être responsable de l'accident passe de 1,6 si le conducteur se situe en dessous du niveau de 1ng/ml, à 2,1 s'il se situe au-delà de 5ng/ml.* ». Toutefois, contrairement à l'alcool, il n'y aurait pas un risque aussi exponentiel que pour l'alcool, les consommateurs ayant souvent des consommations de quantité similaire.

En revanche, « *La consommation concomitante de cannabis et d'alcool multiplierait simplement les risques associés à une consommation soit de cannabis soit d'alcool, sans aucune potentialisation particulière des effets de l'un par l'autre. Ces résultats confirment ceux de plusieurs études expérimentales ou épidémiologiques antérieures (INSERM 2001).* »

Compte tenu de l'évolution des produits cannabiques dont la concentration en THC augmente, il conviendrait cependant de suivre avec attention l'évolution de l'impact négatif de la conduite sous emprise de stupéfiant. L'étude SAM qui porte sur des accidents intervenus entre 2001 et 2003 est en effet assez ancienne. Il serait sans doute utile de refaire une étude sur ce sujet pour mesurer l'évolution du sur-risque.

Enfin, les produits de synthèse évoluent rapidement et il n'existe pas d'étude disponible à ce sujet.

3.1.2 La part du facteur alcool dans l'accidentalité reste stable en proportion mais recouvre des réalités sociologiques et médicales différentes

Si la part du risque alcool en matière d'accidentologie est bien connue et rapportée dans les bilans successifs de l'ONISR, ces statistiques d'accidentalité ne permettent pas d'avoir une bonne connaissance des conducteurs conduisant sous alcool et de leur rapport à l'alcool.

➤ Les statistiques de l'ONISR mettent en évidence une part du facteur alcool stable

Les statistiques de l'ONISR (2012) permettent d'avoir une vision assez claire de la fréquence du risque alcool et de son impact sur l'accidentalité mortelle qui reste stable autour de 30% sur les dix

²² Etude SAM 2005 - Groupe SAM : Ceesar, LAB PSA Peugeot-Citroën/Renault, Inserm, INRETS et OFDT ; sous la responsabilité scientifique de Bernard Laumon (INRETS/UCBL/InVS UMRESTTE).

Etude réalisée par l'observatoire français des drogues et toxicomanies, sur un panel de 10 748 conducteurs ayant subi, entre le 1er octobre 2001 et le 30 septembre 2003, un dépistage systématique urinaire et ou sanguin en raison de leur implication dans un accident mortel (7 458 accidents).

²³ Trétra-hydro-cannabinol, molécule contenue dans le cannabis.

dernières années. **L'alcool au volant concerne tous les âges : près de 24 % des 18-24 ans et 23% des 25-44 ans²⁴.**

Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un conducteur

	2000	2005	2010	2011	2012
Taux d'alcool > 0,5 g/l	1 616	1 355	963	964	925
Taux d'alcool < 0,5 g/l	3 639	3 342	2 160	2 168	2 064
Au taux d'alcool connu	5 255	4 697	3 123	3 132	2 989

« Dans ces accidents mortels, 67 % des personnes tuées sont les conducteurs alcoolisés, 19 % les passagers de ces conducteurs, 11 % les usagers de véhicules tiers et 3 % les piétons. Les 18-24 ans représentent 25 % des personnes tuées en présence d'alcool ; les 25-44 ans 38 % . »

La présence d'alcool est souvent associée à

- une vitesse excessive ;
- des stupéfiants (12 % des cas) ;
- l'absence de ceinture de sécurité : 30,4 % des tués dans un accident mortel avec alcool ne portent pas la ceinture contre 4 % dans un accident mortel sans alcool.

« La nuit, une infraction au taux d'alcool est présente dans près d'un accident mortel sur deux (48 % en 2012). »

Les alcoolémies associées à un accident mortel sont **pour près des deux tiers des alcoolémies supérieures à 1,5g/l de sang**. « Parmi les conducteurs impliqués ayant une alcoolémie positive, pour 10 % d'entre eux elle est comprise entre 0,5 g/l et 0,8 g/l, et pour plus de 60 % supérieure à 1,5 g/l. »

Ceci est cohérent avec l'étude SAM précitée, qui montre que le sur-risque, qui existe pour tous les taux d'alcool dans le sang, augmente de façon importante au-delà de 0,5g/l dans le sang.

Tableau 3 : Sur-risque d'être responsable d'un accident mortel (odds ratio et son intervalle de confiance à 95 % ajusté sur le cannabis, l'âge, le type de véhicule et le moment de l'accident, suivant les concentrations sanguines d'alcool

Concentrations sanguines	Odds ratio	Intervalle de confiance à 95 %
Alcool (g/l)		
Négative	1,0	-
< 0,5	2,7	[2,1 - 3,5]
0,5 - 0,8	6,3	[3,7 - 10,6]
0,8 - 1,2	7,6	[4,7 - 12,0]
1,2 - 2,0	13,2	[9,1 - 19,1]
≥ 2,0	39,6	[22,7 - 68,9]
Toute dose non nulle	8,5	[7,1 - 10,1]

Source : Étude SAM, 2005

➤ **Le risque de l'alcool au volant ne doit pas être confondu avec l'alcoolodépendance**

Les statistiques de la sécurité routière, comme celle des infractions relevées en matière d'alcool, permettent uniquement de connaître le taux d'alcool dans le sang des personnes qui ont un accident corporel ou sont testées positives à l'alcool. Elles ne permettent aucunement de connaître le rapport à l'alcool des conducteurs concernés.

La première erreur serait donc de considérer que les personnes conduisant avec de l'alcool dans le sang, notamment avec un taux élevé, sont toutes alcoolodépendantes (« alcooliques » dans le langage commun). Les conducteurs alcoolisés peuvent en effet tout aussi bien être des personnes rentrant d'une fête familiale un peu trop arrosée, que des jeunes ayant des pratiques ponctuelles d'alcoolisation

²⁴ Seuls les séniors de 75 ans et plus présentent un taux faible (4,1 %) de conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels.

festive, des personnes ayant une consommation régulière importante d'alcool, nocive pour la santé sans être dépendants, des salariés ayant des pratiques d'alcoolisation sociale habituelles ou bien encore des personnes alcoolo-dépendantes.

Certes, des indices peuvent exister pour cerner les « véritables alcooliques » : récidives multiples, alcoolisation le matin... Mais ces éléments ne figurent pas dans les statistiques de l'ONISR ou des forces de l'ordre.

Seul point commun de ces conducteurs, leur infraction atteste qu'ils ont eu, au moins une fois, une conduite à risque en matière d'alcool puisqu'ils ont pris le volant avec un taux d'alcool dans le sang les mettant en danger ainsi que leurs passagers et les autres usagers.

Il convient en outre d'insister sur l'effet de latence de l'alcool, encore bien présent dans le sang après plusieurs heures de repos, sans que les personnes concernées en soient conscientes. On compte classiquement deux heures pour éliminer une dose d'alcool, ces temps variant selon le sexe et la corpulence ; un jeune qui a bu 10 verres le samedi en soirée devra donc attendre au moins 16 heures avant de conduire à nouveau sans risque.

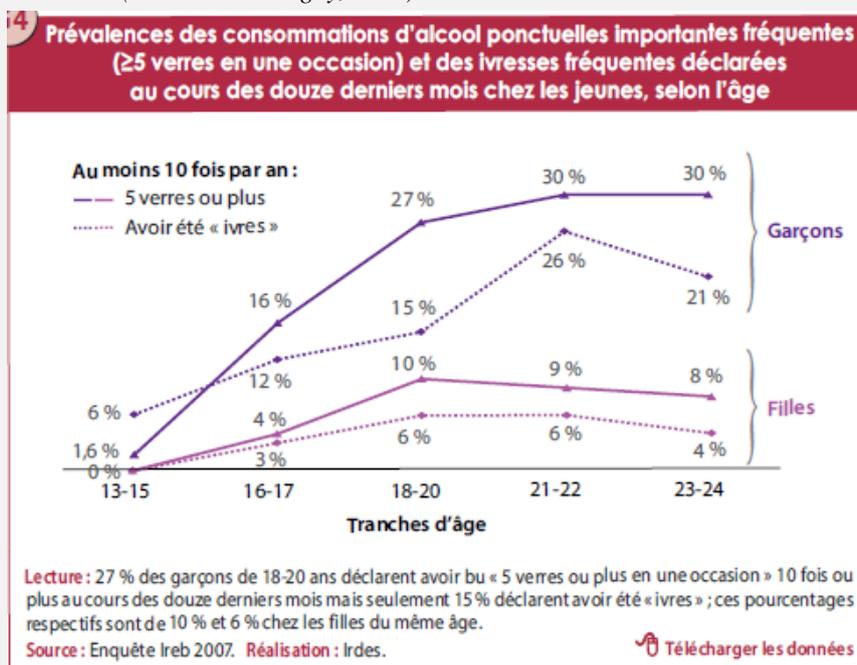
➤ Les pratiques d'alcoolisation ponctuelle à risque demeurent chez les jeunes

Les pratiques d'alcoolisation massives de type festif ont toujours existé. L'ensemble des études s'accorde sur une consommation d'alcool en baisse des jeunes, dans la moyenne européenne. « En revanche, les études pointent une augmentation des ivresses ou consommations ponctuelles importantes et la diminution de l'écart de consommation entre garçons et filles, ces dernières buvant plus qu'auparavant. ».

Les jeunes et l'alcool - évolution des comportements, facteurs de risque et éléments protecteurs

« Selon l'enquête Ireb 2007, la majorité des jeunes Français de 13 à 24 ans consomme de l'alcool de façon modérée, une fraction boit de façon abusive ponctuellement – proportion qui s'élève toutefois, notamment chez les filles – et une minorité – 6 % des garçons, 2 % des filles – présente de graves problèmes avec l'alcool.

Le contrôle parental joue un rôle modérateur décisif. Si les problèmes s'expriment plus fortement lorsque l'âge augmente pour fléchir à partir de 23-24 ans, des facteurs de vulnérabilité jouent dès avant. L'ensemble des enquêtes converge sur le fait que la consommation baisse légèrement, à l'instar de celle des adultes, mais que les ivresses sont en hausse (Amsellem-Mainguy, 2011). »



Laure Com-Ruelle, Nelly Le Guen (Institut de recherche et de documentation en économie de la santé) nov. 2013

Ces phénomènes concernent majoritairement la population des 17 à 23 ans, celle qui est par ailleurs à risque du fait d'une faible expérience de la conduite.

3.1.3 Le facteur stupéfiant est plus mal connu

Le recul sur la part des accidentés sous l'emprise de stupéfiant est moins important, les tests de dépistage étant plus complexes et onéreux et donc moins systématiques.

« La présence d'un **test positif aux stupéfiants** chez au moins un conducteur impliqué dans un accident mortel se situe depuis 2008 entre 22 % et 26 % (23,2 % en 2012). Dans 42 % des cas, le conducteur est présumé responsable de l'accident. »

Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un conducteur

	2008	2009	2010	2011	2012
Ayant un test positif	498	510	522	499	531
Ayant un test négatif	1 469	1 583	1 494	1 739	1 754
Avec tous les conducteurs ayant un résultat de test connu	1 967	2 093	2 016	2 238	2 285

Selon l'ONISR (2012), **la moitié des conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident présente un taux illégal d'alcool**. Les 25-44 ans cumulent plus souvent ces deux facteurs que les autres tranches d'âge.

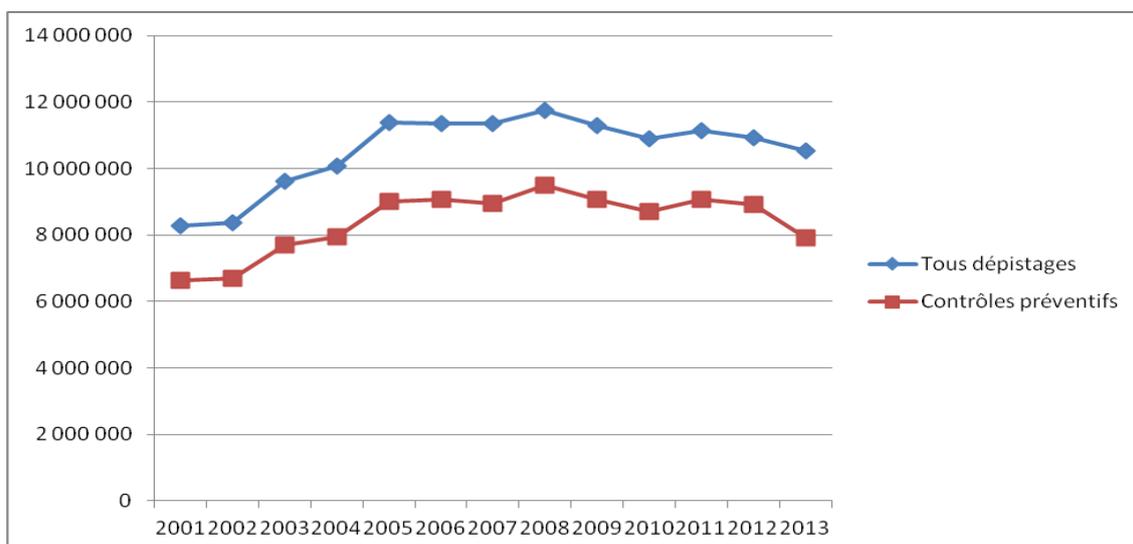
3.2 Le dépistage des addictions au volant ne peut pas être suffisamment dissuasif malgré la forte augmentation du nombre des contrôles

3.2.1 Les dépistages ont fortement augmenté surtout pour l'alcool

La mise en place des contrôle sanction automatisé en matière de vitesse a permis d'accroître l'effort en matière de contrôle d'alcoolémie (cf. annexe pilotage des politiques locales de sécurité routière).

Le volume des dépistages a augmenté de 4,3 % en 10 ans. Néanmoins, sauf pour l'année 2011, les contrôles de l'imprégnation alcoolique sont en baisse depuis 2009. Le nombre de dépistages est de 10,5 millions en 2013 (contre 8,3 millions en 2001). Le taux de positivité (tests positifs / nombre de dépistages) reste relativement stable depuis 2005. Il s'établit à 3,1 % en 2013.

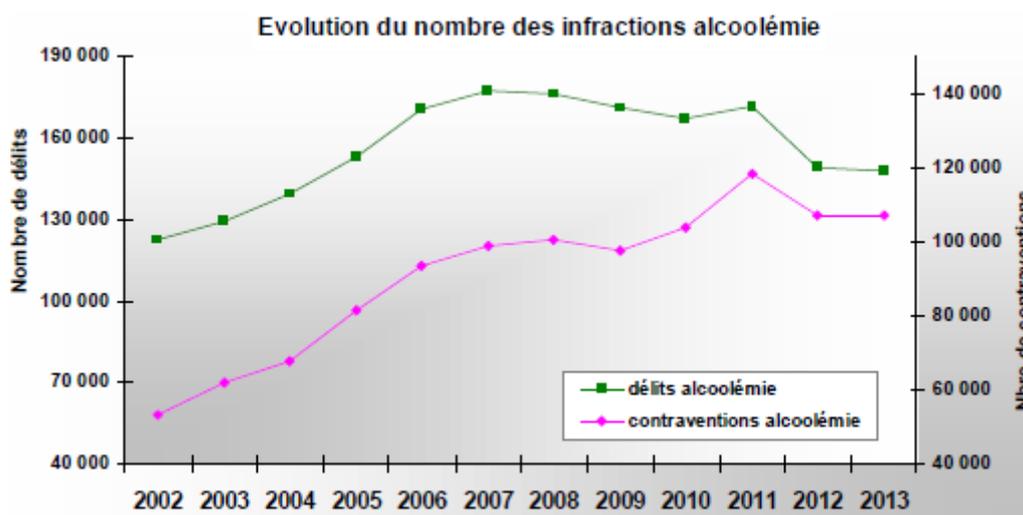
Evolution du nombre de dépistages et de contrôles préventifs



Source ONISR - les comportements des usagers de la route en 2013, à paraître

La plupart des services sont maintenant équipés d'éthylomètres qui permettent de ne plus avoir recours à des tests sanguins pour vérifier l'alcoolémie. La gendarmerie nationale dispose de davantage de systèmes embarqués, ce qui facilite les contrôles filtrants systématiques.

Si la plupart des conducteurs ont le sentiment que ces contrôles d'alcoolémie sont rares car ils n'y ont jamais été soumis, ces contrôles semblent en revanche de mieux en mieux ciblés sur les lieux et les périodes à risque puisque le nombre d'infractions relevées (contravention ou délit) augmentent sur la période 2002-2013 d'un facteur 2,2, tandis que celui des contrôles n'augmente que d'un facteur 1,3. On observe aussi sur la courbe ci-dessous que le nombre de délits relevés est en baisse, alors que celui des contraventions est toujours en hausse, ce qui pourrait traduire une prise de conscience, encore insuffisante, mais perceptible.



Source ONISR - les comportements des usagers de la route en 2013

3.2.2 La multiplication des contrôles en matière de stupéfiants se heurte à un coût important

Le nombre de dépistages en matière de stupéfiant est beaucoup plus faible. Il est maintenant systématique suite à un accident corporel mais reste limité en contrôle préventif du fait de son coût. Il n'est que de 144 000 en 2013 (contre 10,5 millions pour les dépistages alcool).

Circonstances des épreuves de dépistage des stupéfiants		Dépistages	Tests positifs	Taux de positivité
Accidents	Mortels (<i>immédiats</i>)	3 549	425	12,0 %
	Corporels (<i>non mortels</i>)	27 067	1 317	4,9 %
	Matériels (<i>constatés par les forces de l'ordre</i>)	2 689	268	10,0 %
	Total	33 305	2 010	6,0 %
Contrôles préventifs et infractions		100 732	41 498	41,2 %
Soupçon d'usage de stupéfiants (<i>sans accident, ni infraction</i>)		10 086	4 681	46,4 %
TOTAL STUPEFIANTS		144 123	48 189	33,4 %

Source ONISR - les comportements des usagers de la route 2013

A noter que les forts taux de positivité des contrôles préventifs résultent d'une pré-sélection réalisée par les forces de l'ordre au moyen de signes comportementaux (équilibre, pupille...). Ce ciblage des tests permet de mieux identifier un consommateur potentiel et ceci avant de réaliser le dépistage qui reste coûteux.

Le coût des dépistages particulièrement élevé ne milite pas pour la mise en place de contrôles aléatoires non ciblés :

- 13 euros pour un test salivaire qui, selon certains interlocuteurs, ne permettrait pas de déceler tous les « positifs » ;
- 2 euros pour un test urinaire, plus efficace, mais nécessitant la présence d'un médecin ;
- 300 euros pour un test complet avec prise de sang (sans compter le temps d'attente des forces de l'ordre aux urgences - parfois plusieurs heures).

Une expérimentation va être mise en place, sous le pilotage de la Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives (MILDECA) pour remplacer les prélèvements sanguins de confirmation par des prélèvements salivaires (tout en maintenant la possibilité de pratiquer des tests sanguins, par exemple pour les personnes inconscientes ou en cas de refus). Un gain de temps agent (temps d'attente aux urgences pour faire faire la prise de sang) et financier est attendu.

A ce stade, les dépistages en matière de stupéfiants, hors accidents corporels où ils sont obligatoires, sont ciblés sur les personnes présentant un comportement faisant suspecter la consommation de drogue.

Le financement du matériel du contrôle de l'usage de stupéfiants au volant constitue clairement une limite pour les services de police qui réserve les contrôles massifs aux événements festifs spécifiques et les contrôles ponctuels aux personnes sur lesquelles pèsent de forts soupçons de consommation.

Toutefois, en l'état des connaissances en termes d'impact sur l'accidentalité des addictions et des moyens de détection disponible, il est assez logique que les forces de l'ordre privilégient les contrôles d'alcoolémie qui outre le fait d'être moins onéreux, concernent un risque potentiellement plus important car concernant un plus large panel de la population avec un sur-risque très supérieur en cas de taux d'alcoolisation élevé.

3.2.3 La dissuasion par le contrôle fonctionne moins bien pour l'alcoolémie que pour la vitesse

La dissuasion suppose tout d'abord une probabilité suffisante de contrôle, ou plus précisément une **perception de la probabilité du contrôle**.

Or, en l'absence d'automatisation possible du contrôle, le degré de probabilité de repérage de l'infraction n'atteindra jamais un niveau équivalent à celui du contrôle automatisé de vitesse qui contrôle tous les véhicules sur une portion de route, H24.

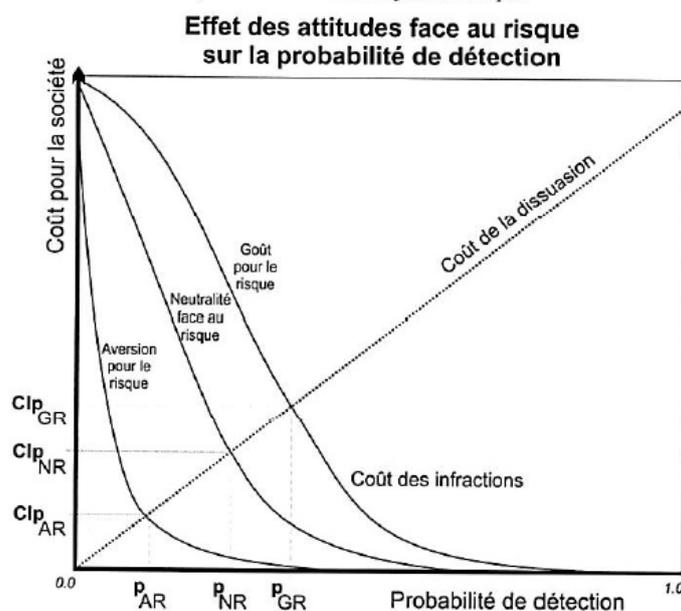
Par ailleurs, plusieurs phénomènes psychologiques viennent interférer en matière d'alcoolémie et rendent la dissuasion par les contrôles moins efficace.

La dissuasion nécessite également un **minimum d'aversion au risque** qu'on ne retrouve pas toujours chez certaines personnalités portées sur les addictions²⁵, notamment chez les jeunes gens²⁶.

²⁵ Dissuasion de la conduite sous l'emprise de l'alcool : de la théorie aux comportements - Emmanuel Kemel - Université Paris I - Les cahiers scientifiques du transport n°63/2013.

²⁶ Une étude effectuée en 1999 par Le Quéau et Olm à partir d'un questionnaire sur les comportements festifs des jeunes montrent que 17% d'un échantillon représentatif de la jeunesse française est particulièrement disposée à prendre toute forme de risques.

Figure 3 : Evolution de la probabilité optimale de détection en fonction des attitudes face au risque



Pour fonctionner, la dissuasion suppose également de la part du conducteur une **capacité de raisonnement suffisante** au moment de reprendre le volant.

Au-delà de la personnalité de chaque individu, les chercheurs s'accordent pour considérer que l'alcool exacerbe la sur confiance des individus. Ce phénomène d'« invincibilité alcoolique » pousse les individus à considérer que les événements négatifs ne peuvent pas leur arriver. Durant la phase descendante d'alcoolémie, les individus surestiment en outre leur capacité. Les mêmes études soulignent d'autres effets de l'alcoolémie comme l'incapacité à traiter des informations complexes (« myopie alcoolique ») ou à réfréner une action entamée ainsi que la tendance à persévérer dans l'erreur.

C'est pourquoi il convient de rechercher d'autres moyens que la dissuasion par la sanction qui n'opère plus au bout de quelques verres afin de diminuer les consommations d'alcool à risque et donc l'exposition au risque de conduite en état d'alcoolémie.

3.3 Une politique de prévention globale et déterminée en matière de prise excessive d'alcool aurait un impact positif en termes de sécurité routière comme de santé

Cette politique déterminée de prévention pourrait concerner dans un premier temps les personnes ayant commis une infraction (notamment routière mais pas exclusivement²⁷) du fait d'une consommation excessive d'alcool. Elle pourrait être étendue selon les préconisations internationales à l'ensemble de la population, via une véritable politique de prévention en matière de consommation d'alcool nocive pour la santé.

3.3.1 L'individualisation de la peine en matière d'alcoolémie supposerait un diagnostic préalable à l'orientation pénale

➤ L'individualisation de la poursuite pénale est une réalité

Pour les condamnations pour conduite en état alcoolique (CEA) ou conduite en ayant fait usage de stupéfiants, l'existence d'antécédents judiciaires inscrits au casier judiciaire influence de manière importante le **mode de réponse pénale retenu par les parquets**.

²⁷ Alcool, dommages sociaux, abus et dépendance, INSERM 2003 - expertise collective.

Ainsi la plupart des personnes mises en cause ne comparaitront pas devant un tribunal correctionnel si elles n'ont pas d'antécédent (90% - voir annexe optimisation du traitement des infractions). En revanche, cette poursuite concerne près de la moitié des personnes ayant un antécédent de conduite en état alcoolique (49%). L'existence d'un antécédent d'une autre nature n'est pas neutre non plus et fait, par exemple, nettement baisser le recours à la composition pénale et à l'ordonnance pénale.

Modalités de poursuite pénale selon les antécédents judiciaires

	Nombre de condamnations	Répartition par type de jugement				Total
		CP	CRPC	OP	Autres jugements	
Groupe antécédent aucun	87 957	27 %	10 %	53 %	10 %	100 %
Groupe antécédent autre	23 996	13 %	16 %	39 %	32 %	100 %
Groupe antécédent CEA	49 047	5 %	25 %	21 %	49 %	100 %
Total	161 000	18 %	16 %	41 %	25 %	100 %

Source DACG - condamnations inscrites au casier judiciaire en 2011

CP : composition pénale ; CRPC : comparution devant le tribunal correctionnel sur reconnaissance préalable de culpabilité ; OP : ordonnance pénale.

Au niveau **de la condamnation**, la réitération à l'identique se révèle un facteur majeur de prononcé d'une peine d'emprisonnement ; le taux de condamnation à une peine ferme de prison est de 17% pour les réitérants. Cette proportion augmente en cas de récidive légale.

Etude de l'individualisation des peines en cas de récidives

	Nombre de condamnations	Groupe aucun antécédent	Groupe autre antécédent	Groupe antécédent CEA	Total
		87 957	23 996	49 047	161 000
Répartition par type de jugement	Emprisonnement ferme ou partie ferme	0 %	10 %	17 %	7 %
	Emprisonnement avec sursis total	11 %	20 %	42 %	22 %
	Amende	67 %	49 %	27 %	52 %
	Peine de substitution	22 %	20 %	14 %	19 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Source DACG - condamnations inscrites au casier judiciaire en 2011

➤ *Mais la récidive reste importante et l'efficacité de la réponse pénale est aussi fonction d'une évaluation médicale du prévenu*

Selon le ministère de la Justice, parmi les conducteurs condamnés en 2011 pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en ayant fait usage de stupéfiants, 30% ont fait l'objet d'une précédente condamnation dans les cinq dernières années pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en ayant fait usage de stupéfiants. 19% sont en état de récidive légale²⁸.

Les spécialistes rencontrés par la mission s'accordent pour considérer qu'il convient d'adapter la réponse apportée aux personnes ayant conduit avec de l'alcool dans le sang en fonction de leur rapport avec l'alcool, qui ne peut être déduit uniquement de leur taux d'alcoolémie.

Ceci suppose que le parquet et le juge puissent disposer d'une expertise d'un spécialiste en ce sens. La mission a ainsi été convaincue par l'utilité d'un dispositif favorisant ce type d'évaluation préalable pour toute infraction liée à l'alcool. Il arrive que cela puisse se faire sur la bonne volonté locale et grâce à beaucoup d'énergie déployée coté santé comme coté justice. Il arrive aussi que cela ne puisse pas aboutir, faute d'orientation nationale volontariste.

²⁸ Ces données sont intéressantes à croiser avec les observations ci-dessus relatives à la fréquence des contrôles et à leur ciblage. Malgré le fait qu'une proportion importante de la population n'est jamais contrôlée, une part non négligeable des personnes condamnées sont en état de réitération ou de récidive légale.

Exemple du protocole Santé-Justice en Seine-Maritime

Le magistrat du parquet en charge de l'affaire peut décider que la situation de l'auteur de l'infraction nécessite une orientation vers un Centre de soins d'accompagnement et de prévention en addictologie (CSAPA) en vue d'une évaluation de sa situation.

S'il en est ainsi décidé, il est enjoint à l'auteur de l'infraction de prendre rendez-vous dans un CSAPA.

A cet effet, sont remis à l'auteur de l'infraction en même temps que la convocation en justice ou la citation devant le tribunal correctionnel :

- un imprimé l'invitant à prendre rendez-vous dans un CSAPA dans un délai de 8 jours ;
- la liste et les coordonnées des CSAPA de Haute-Normandie entrant dans le dispositif.

Le CSAPA est informé de l'identité et des coordonnées de la personne concernée par la demande d'évaluation émanant du parquet.

L'évaluation est réalisée par les professionnels du CSAPA dans les meilleurs délais et en toute hypothèse avant la date de l'audience.

A l'issue de cette évaluation, le CSAPA indique à la personne l'intérêt de s'inscrire dans un parcours de prévention et de soins, et complète l'imprimé en indiquant la date du prochain rendez-vous.

Dans le cas où un suivi médical est jugé nécessaire, la personne choisit, parmi la liste établie par l'ARS qui lui est soumise, la structure de soins ou le praticien auprès duquel elle s'engage à effectuer le suivi préconisé.

Dans le cas où la nécessité d'un suivi médical n'est pas retenue, le CSAPA en informe le parquet et dispense à la personne une sensibilisation aux dangers de la consommation excessive d'alcool.

Ce type de dispositif s'inscrit en cohérence avec le plan d'action gouvernemental 2013-2017 de lutte contre les drogues et les conduites addictives, avec la volonté d'adapter la politique pénale pour éviter les récidives et avec la nécessité de diminuer les consommations excessives d'alcool pour réduire le coût pour la santé des maladies liées à l'alcool.

Cette action déterminée de prévention, à financer sur des crédits de santé, serait d'autant plus profitable qu'on cible ici des personnes ayant *a priori* un comportement à risque avec l'alcool, à un moment où la nécessité de récupérer son droit à conduire peut constituer une motivation forte pour l'amorce d'un processus de soin ou la diminution raisonnée d'une consommation qui risquerait de s'aggraver sans intervention.

Cette opinion est confortée par l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM)²⁹ :

« une alcoolémie illégale indique très souvent aussi un problème lié à l'alcool. Chaque année, les 100 000 condamnations routières en France pourraient donc être considérées comme fournissant de nombreuses opportunités de traitement. Cette opportunité est surtout entre les mains du secteur judiciaire ; l'alcool au volant est en effet l'un des plus gros contentieux traité par l'institution judiciaire (24 % des condamnations sont des condamnations routières). L'accès aux soins par une incitation ou une obligation judiciaire semble amener des patients à s'engager dans un processus de cure volontaire. »

Elle aurait également un impact positif en matière de sécurité routière comme de prévention de la récidive.

²⁹ Alcool, dommages sociaux, abus et dépendance, INSERM 2003 - expertise collective - www.inserm.fr

3.3.2 La mise en place d'un programme de dépistage et d'interventions brèves entraînerait une baisse de la consommation d'alcool nocive, avec un bénéfice attendu très supérieur à son coût

Plus ambitieuse encore serait la mise en place d'un programme de prévention liée au risque des consommations excessives d'alcool. Selon un consensus international³⁰, un programme de repérage et d'interventions brèves réalisé par les médecins généralistes sur la base d'un questionnaire court. Ces interventions sont particulièrement efficaces dans les cas d'alcoolisation les moins graves et donc de nature à prévenir l'alcoolodépendance.

Une intervention brève peut inclure les éléments suivants :

- restituer au patient les résultats du test de repérage en lui indiquant que sa consommation correspond à la catégorie « consommation à risque »,
- l'informer sur les risques particuliers qu'il encourt s'il continue à consommer de l'alcool de cette manière, lui faire choisir un objectif de changement de comportement,
- le conseiller sur les limites à ne pas dépasser (moins de 210 g d'alcool par semaine pour les hommes et moins de 140 g d'alcool par semaine pour les femmes)
- l'encourager en lui expliquant que chez les personnes ayant une consommation d'alcool à risque, l'objectif est de retrouver un usage social de l'alcool.

Un programme de prévention particulièrement efficace et efficient en termes de santé publique

On estime la mise en œuvre d'un programme de repérage et d'interventions brèves à 1 644 € par an en moyenne dans l'Union européenne pour 1 000 patients en médecine générale.

À ce jour, il n'y a pas de donnée disponible montrant que le repérage et les interventions brèves ont des effets indésirables, tels que de la gêne ou du mécontentement chez les patients. Au contraire, il semble qu'une discussion sur l'alcool avec les médecins généralistes soit généralement bien acceptée par les patients.

Les programmes de dépistage et d'interventions brèves entraînent une baisse de la consommation d'alcool à risque ou nocive, une baisse des dommages causés par l'alcool et une baisse de la mortalité. Selon une estimation très pessimiste, pour un patient adulte tirant avantage du programme, 385 patients doivent être dépistés, ce qui demeure bien plus efficace en termes de dépistage que pour l'hypertension (1 250 patients) ou le cancer colorectal (3 300 patients).

Huit patients ayant une consommation d'alcool à risque ou nocive doivent bénéficier d'un conseil pour qu'un patient tire avantage du programme, ce qui est deux fois plus efficace qu'avec le conseil minimal prodigué pour arrêter de fumer. Il faut proposer une intervention brève chez 282 patients pour prévenir un décès par an : c'est un bénéfice énorme. L'Organisation mondiale de la santé a estimé qu'une intervention brève réalisée par un médecin, chez 25 % de ses patients concernés par une consommation à risque, épargnerait quatre-vingt-onze années de morbidité et de mortalité prématurées pour une population de 100 000 personnes, c'est-à-dire 9 % de la morbidité et de la mortalité prématurées induites par l'alcool.

On estime qu'avec 1 960 euros pour une année de morbidité et de mortalité prématurée évitées, les interventions brèves en médecine générale pour lutter contre une consommation à risque et nocive font partie des interventions médicales les moins chères permettant une amélioration de la santé. **En d'autres termes, si un médecin généraliste doit entreprendre une nouvelle activité, apporter un conseil bref aux patients ayant une consommation d'alcool à risque ou nocive sera bien plus bénéfique à la santé de cette population que de passer dix minutes à faire quoique ce soit d'autre.**

Anderson P., Gual A., Colom J., INCa (trad.) Alcool et médecine générale. Recommandations cliniques pour le repérage précoce et les interventions brèves. Paris, 2008 ; 141 p. traduction INPES

³⁰ Anderson P., Gual A., Colom J., INCa (trad.) *Alcool et médecine générale. Recommandations cliniques pour le repérage précoce et les interventions brèves*. Paris, 2008 ; 141 p. Ce document a été élaboré pour le compte et dans le cadre du projet Primary Health Care European Project on Alcohol (PHEPA). Le projet PHEPA a été co-financé par la Commission européenne et le département de la Santé du gouvernement catalan (Espagne). Des représentants de dix-sept états membres de l'Union européenne y participent.

L'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES) a adapté et mis en ligne la version française.
<http://www.inpes.sante.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1146.pdf>

La mise en œuvre d'une telle action de prévention réside surtout dans la nécessité de l'accompagner d'une formation des médecins généralistes, cet entretien rapide nécessitant une formation adaptée et massive, la plupart des médecins n'ayant pas reçu au cours de leur formation initiale une formation transversale à la prévention des addictions.

La difficile mobilisation des médecins généralistes explique en partie que cette politique de prévention reste encore au stade expérimental dans la plupart des régions alors qu'une circulaire de 2006 en a validé l'utilité et les modes de mise en œuvre³¹.

Cette politique de prévention mériterait d'être relancée voire accompagnée d'une communication adaptée de nature à vaincre les blocages culturels liés à la prévention contre la consommation excessive d'alcool en France.

D'ores et déjà, la DSCR depuis septembre 2012 a modifié la formation initiale destinée aux médecins agréés pour l'aptitude médicale à la conduite (3000 médecins en France) et institué une formation continue obligatoire tous les 5 ans. La formation au dépistage précoce et à l'intervention brève est devenue obligatoire et est prioritaire. Au 1er juillet 2014, environ 1600 médecins, grâce à 95 sessions de formations initiales et continues auront été formés à ces techniques. Ces formations devraient avoir un impact positif sur leur travail en tant que médecin agréé mais aussi en tant que médecin généraliste.

3.4 L'action déterminée contre les addictions au volant pourrait être encore accrue

Une politique globale de lutte contre l'alcool est encouragée par l'Union européenne

Le rapport à la Commission européenne de l'Institute of Alcohol studies de Londres, remis en juin 2006 aborde et évalue plusieurs mesures :

- **les politiques de réglementation du marché de l'alcool** (réglementation des prix et des points de vente, concentration des débits de boisson, contrôle des horaires ...) ; ces politiques ont un impact positif et réduisent la mortalité au volant ;
- **la baisse du taux maximum d'alcoolémie autorisé** ; tous les exemples montrent les très bons résultats obtenus par ces mesures ;
- **les contrôles par alcootest** par les forces de l'ordre, même sans aucun motif déclencheur, avec des lieux et des fréquences variables ; 23 études ont montré que ce type de stratégie permettait de réduire en moyenne de 22 % les accidents mortels ;
- **la suspension du permis de conduire** ; le rapport relève que son efficacité est limitée pour réduire le nombre de récidivistes, du moins sans une information, des conseils, voire un traitement d'accompagnement ; les effets de la suspension ne durent alors que le temps de la suspension ; cependant le caractère dissuasif est renforcé par le caractère certain et immédiat de la mesure ;
- **le système d'éthylotest anti-démarrage** ; plusieurs études ont montré que ce système était plus efficace que la suspension dans la lutte contre la récidive, du moins tant que le système reste en place ; une fois retiré, le risque de récidive est identique à celui de la suspension ;
- **les restrictions concernant les jeunes conducteurs ou les conducteurs inexpérimentés** ; un taux d'alcool autorisé plus bas pour les jeunes conducteurs a pour effet de réduire le nombre de blessés et d'accidents mortels dans une fourchette comprise entre 9 et 24 % ;
- **les permis de conduire limitatifs pour les jeunes conducteurs** (interdiction de conduite à certaines heures, ou avec d'autres jeunes passagers) ont aussi un impact efficace sur le nombre d'accidents mortels ;
- **la formation des serveurs et la responsabilité civile des débitants de boisson** ; une formation destinée aux serveurs a été mise en place dans certains états (USA, Australie, Pays-Bas) ; elle enseigne comment décourager la surconsommation en proposant d'autres boissons, toutefois les études ne s'accordent pas pour rapporter des résultats positifs ; la responsabilité civile des débitants de boisson qui servent des clients déjà en état d'ébriété est engagée dans certains états d'Amérique, en Australie et au Canada ; dans les états d'Amérique où elle est prise en compte, les résultats sont meilleurs que dans les autres ;

³¹ Circulaire DGS/SD6B n° 2006/449 du 12 octobre 2006 relative à la diffusion de la formation au repérage précoce et à l'intervention brève en alcoologie - <http://www.sante.gouv.fr/fichiers/bo/2006/06-11/a0110034.htm>.

« Bien que se considérant compétents dans ce domaine, les généralistes s'estiment néanmoins comme peu (ou pas) efficaces et non légitimes pour s'immiscer dans un domaine considéré comme privé. Parmi les raisons avancées ressortent le manque de temps, de formation et de valorisation des actes de prévention. ».

- **les programmes de prévention : capitaine de soirée et transport organisé** ; en pratique, seule une minorité de « capitaines » ne boit pas du tout ; les campagnes de prévention occasionnent une légère augmentation des volontaires, sans que la réalité de l'abstinence puisse être établie ; en fait ils ont souvent un taux d'alcool plus faible que les autres passagers, mais tout de même supérieur au taux autorisé ; par contre les études montrent une surconsommation des passagers ; les programmes de transport gratuit se heurtent le plus souvent à l'absence de prise en charge du véhicule.

Enfin, le rapport établit un certain nombre de recommandations au plan européen :

- harmonisation du taux légal à 0,5g/l de sang dans toute l'Europe ;
- un taux légal à 0,2g/l de sang pour les nouveaux conducteurs, les conducteurs des services publics et les conducteurs de poids lourds ;
- des condamnations communes, claires, graduées et d'application rapide ;
- des programmes de réhabilitation et de traitement s'ajoutant aux peines ;
- des actions de prévention soutenues par une campagne européenne ;
- des formations pour le personnel de la restauration et les serveurs d'alcool ;
- des programmes globaux d'éducation, de mobilisation incluant des planifications urbaines et des initiatives de transport public.

3.4.1 Faut-il réglementer davantage le marché de l'alcool ?

L'équipe d'évaluation n'a pas été en mesure d'effectuer les investigations nécessaires pour se prononcer sur ce type de mesures, qui aurait d'importantes conséquences économiques qu'elle n'est pas en mesure d'expertiser.

Il lui apparaît que l'interdiction de la vente d'alcool aux mineurs est une mesure centrale dont l'application doit être particulièrement surveillée. Cette surveillance ne saurait se limiter aux débits de boissons souvent relativement bien surveillés mais doit aussi concerner les épiceries de nuit, dont les prix sont plus abordables pour les jeunes. Une des préfectures rencontrées a ainsi mis en œuvre une mesure de fermeture administrative pour une épicerie dans laquelle un jeune impliqué dans un accident avait acheté de l'alcool.

3.4.2 Faut-il modifier les règles en matière de taux d'alcoolémie autorisé ?

- *La France a un taux d'alcoolémie maximale conforme aux recommandations européennes*

Quelques pays ont une réglementation avec un taux égal à zéro, toutes catégories confondues : Hongrie, République tchèque, Roumanie, Slovaquie. La Norvège, la Pologne, l'Estonie et la Suède ont également un taux réduit à 0,2g/l toutes populations confondues.

La France a déjà un taux de base conforme aux recommandations européennes et à la pratique commune des pays européens, comme le montre le tableau ci-dessous. Le taux maximum autorisé pour les conducteurs de transports en commun a été abaissé en 2004 à un niveau conforme aux pratiques majoritaires.

D'autres éléments comparatifs figurent dans l'annexe comparaison internationale.

Comparaison des mesures alcool dans différents pays européens

PAYS	MAXIMUM AUTORISE	AMENDE	POINTS	SUSPENSION DU PERMIS	PEINE PRISON
ALLEMAGNE	0,5 g/l 0,0g/l pour < 21 ans et novices < 2 ans 0,0 g/l pour prof	a/c de 0,5 g/l : 3000 euros	5 (sur un total de 18)		Jusqu'à 5 ans
		a/c de 1,1 g/l (= délit) : amende fixée par le juge	7 (sur un total de 18)		
ESPAGNE	0,5 g/l 0,3g/l pour les novices < 2ans 0,3g/l pour prof	a/c de 0,5 g/l : au moins 500 euros	6 (sur un total de 12)		
ITALIE	0,5 g/l 0,0g/l pour < 21 ans et conducteurs novices < 3 ans 0,0 g/l pour prof	a/c de 0,5 g/l et jusqu'à 0,8 : de 500 à 2000 euros	10 (sur un total de 20)	3 à 6 mois	
		a/c de 0,8 g/l et jusqu'à 1,5 : de 800 à 3200 euros		6 mois à 1 an	Jusqu'à 6 mois
		Au-delà de 1,5 g/l : de 1500 à 6000 euros		De 1 à 2 ans	Entre 6 mois et 1 an
ROYAUME-UNI	0,8g/l pour tous conducteurs	a/c de 0,8 g/l (sans accident) : jusqu'à 6000 euros	De 2 à 11 (sur un total de 12)	Au moins 1 an (peine toujours prononcée)	Jusqu'à 6 mois
		a/c de 0,8 g/l (et responsable d'un accident mortel) : amende fixée par le juge	De 3 à 11 (sur un total de 12)	Au moins 2 ans	Jusqu'à 14 ans
FRANCE	0,5g/l 0,2g/l pour conducteurs transport en commun	De 0,5 à 0,8g/l : 135 €	6 (sur un total de 12)		
		plus de 0,8g/l : jusqu'à 4 500€	6 (sur un total de 12)	Suspension jusqu'à 3 ans voire annulation	Jusqu'à 2 ans
		Récidive >0,8g/l ; jusqu'à 9000€	6 (sur un total de 12)	Annulation du permis jusqu'à 3 ans	Jusqu'à 4 ans

Source : DSCR

➤ ***L'application d'un taux maximal minoré pour les conducteurs novices aurait un sens***

En revanche, plusieurs pays ont mis en place des taux encore plus restrictifs pour les jeunes d'une part et les conducteurs novices d'autre part ;

- moins de 21 ans : 0,0g/l (Allemagne, Suisse, Italie) ;
- conducteurs novices :
 - 0,0g/l : Allemagne, Suisse, Italie pour les novices < 2 ou 3 ans
 - 0,3g/l : Espagne pour les novices < 2ans ;
 - 0,2g/l : Pays-Bas pour les novices < 5ans ;
 - 0,2g/l : Chypre pour les novices < 3ans ;
 - 0,2g/l : Luxembourg, Lituanie, Lettonie, Irlande, Grèce et Portugal pour les novices < 2 ans ;
 - 0,1g/l : Autriche pour les novices < 2 ans.

En fait, les pays prévoyant un taux d'alcoolémie au moins égal à 0,5g/l pour les conducteurs novices sont plutôt minoritaires ; il s'agit de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de la Finlande, de Malte, de la Slovénie, de la Croatie et du Royaume uni (0,8g/l).

Compte tenu du manque d'expérience des conducteurs novices, de leur taux d'accident et de l'impact sur les temps de réaction d'une alcoolisation même légère la réduction du taux d'alcoolémie admis pour les conducteurs novices a un sens.

Les statistiques des assurances sont à cet égard édifiantes, pour les novices jusqu'à 5 ans, hommes ou femmes :

**Fréquence des accidents de responsabilité civile automobile
selon le sexe du conducteur principal et son ancienneté de permis en 2012.**

	Répartition du parc assuré (en %)	Fréquence RC	Dont fréquence RC corporels	Coût moyen RC
Hommes				
Moins de 2 ans de permis	1	255	355	175
2 à moins de 5 ans	2	173	228	137
5 à moins de 9 ans	3	125	151	123
9 ans et plus	55	90	84	98
Ensemble Masculin	61	98	97	103
Femmes				
Moins de 2 ans de permis	1	222	274	206
2 à moins de 5 ans	2	165	204	175
5 à moins de 9 ans	3	127	147	134
9 ans et plus	34	95	91	84
Ensemble Féminin	39	104	105	95
Ensemble	100	100	100	100

Indice 100 ensemble

Source Assurances et mutuelles (FFSEA et GEMA) - Données véhicules 4 roues (hors flottes automobiles)

L'observation des pratiques majoritaires dans les pays voisins conduirait à retenir un taux de 0,2g/l de sang pour les conducteurs novices de moins de deux ans. Reste à savoir si en cas d'alcoolémie entre 0,2 et 0,5 g/litre, il convient de retirer 6 points de permis, soit de fait la totalité du permis pour les novices de moins d'un an. Cette minoration serait conforme aux recommandations européennes.

Cette mesure serait vraisemblablement mal perçue par les conducteurs novices, en majorité jeunes, qui y verraient une restriction de leur liberté. Il est toutefois vraisemblable que leurs proches soient favorables à une telle mesure de prévention qui nécessiterait, pour être acceptée, de ménager un temps de contrôle pédagogique avant d'être appliqué strictement.

Cette mesure serait en outre en ligne avec les constats effectués ci-dessus relatifs au fait que la peur de la sanction n'agit plus au bout de quelques verres de trop. Le taux de 0,2g/litre de sang correspond à une quasi-absence de consommation d'alcool dans la soirée et non à une limitation de cette consommation, dont l'appréciation n'est pas toujours évidente.

3.4.3 Peut-on accroître les contrôles d'alcoolémie ?

On ne peut donc pas *a priori* extrapoler sur la conduite sous addiction les bons résultats d'une augmentation des contrôles pour la vitesse pour deux raisons :

- le degré de probabilité de repérage de l'infraction n'atteindra jamais celui permis par les contrôles automatisés de vitesse ; les forces de l'ordre se concentrent donc sur les zones et heures à risque avec un certain succès puisqu'ils arrivent à relever des récidives en grand nombre pour les mêmes personnes ;
- pour les individus qui ont le goût du risque ou sont sous l'emprise d'un état alcoolique la dissuasion est peu efficace.

Le coût en effectif des contrôles d'alcoolémie allié avec les autres priorités assignées aux forces de l'ordre rend peu probable une augmentation des contrôles d'alcoolémie, sous réserve d'une éventuelle

contraventionnalisation de certains délits alcool qui améliorerait l'efficacité de ces contrôles mais non sans effets pervers (cf. annexe optimisation des moyens des forces de l'ordre).

En tout état de cause, il convient de maintenir le niveau actuel des contrôles et de cibler toujours plus précisément les lieux et heures de contrôle, pour viser l'ensemble des populations à risque.

3.4.4 Elargir les cas d'obligation de l'éthylotest anti-démarrage (EAD)

➤ *La France est en retard par rapport aux meilleures pratiques*

Selon l'étude précitée relative à la dissuasion de la conduite sous l'emprise de l'alcool, l'éthylotest anti-démarrage est particulièrement efficace chez la personne alcoolisée qui choisira toujours la solution la plus simple « biais du statu quo ». Chez la personne alcoolisée « *les options alternatives sont d'autant moins choisies qu'elles sont perçues comme nécessitant un effort particulier* » ; la solution naturelle pour lui étant de reprendre le volant ; si son véhicule est équipé d'un EAD, le fait de chercher à conduire nécessitera un effort qu'il n'est pas en mesure de choisir.

En France, l'éthylotest anti démarrage est prévu soit dans le cadre d'une composition pénale (article 41-2 du code de procédure pénale), soit comme peine complémentaire pouvant être prononcée par le juge en cas d'infraction grave ayant entraîné un homicide ou des blessures involontaires (code pénal) ou en cas de délit de conduite en état d'alcoolémie ou en état d'ivresse manifeste (code de la route).

Cette **peine complémentaire** prévoit « *l'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif d'anti-démarrage par éthylotest électronique, homologué dans les conditions prévues à l'article L. 234-17 du code de la route. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine.* »

Cette mesure de composition pénale est peu mise en œuvre et cette peine complémentaire est peu prononcée.

De ce fait, le développement de l'activité d'installation de ces dispositifs ne se fait pas, faute d'un marché suffisant. Or en l'absence d'installateur agréé dans le département, la direction de l'action criminelle et des grâces a demandé aux parquets de ne pas requérir cette peine. **On est donc dans un cercle vicieux dans lequel la mesure la plus efficace pour prévenir la récidive, plus encore que le retrait de permis, n'est que très rarement mise en œuvre.**

Parmi les 76 préfets ayant répondu au questionnaire de la mission, 24 seulement, soit moins d'un tiers, déclarent qu'il existe au moins un installateur agréé, dix ne le savent pas. Très peu ont connaissance d'une politique du Parquet en la matière. Toutefois la mise en œuvre de ce dispositif dans le cadre d'une composition pénale est signalée dans deux départements. Dans un département ce dispositif est ainsi proposé aux primo-délinquants pris avec un taux de plus d'1mg/l et ayant besoin de leur véhicule pour travailler ; l'installation de l'EAD est alors alternative à une suspension de du permis de conduire (6 mois maximum). Il est signalé dans deux autres départements que cette peine n'est pas prononcée en raison de son coût et compte tenu de la récurrence de l'insolvabilité des contrevenants.

➤ *Les modalités possibles de mise en œuvre*

L'annexe comparaison internationale donne quelques exemples d'application internationale.

Plusieurs modalités peuvent être envisagées et combinées :

- mesure administrative automatique au-delà d'un certain seuil d'alcoolémie ou de récidive ;
- alternative ou non au retrait de permis, avec ou sans volontariat ;
- monitoring pendant la durée d'utilisation permettant de repérer les incidents de conduites, accompagné éventuellement de mesures de réhabilitations (suivi médico psychologiques des usagers - stages, consultations par médecins addictologues ou psychologues,...) permettant de diminuer le taux de récidive lors de la levée de l'EAD ;

- peine suivie en milieu ouvert par les services pénitentiaires d'insertion et de probation ou mesure administrative suivie par un organisme public ou privé ;
- mesure ouverte à la commission médicale du permis de conduire...

Seule certitude, pour que cette mesure soit réellement efficace, il convient de privilégier les modèles permettant des re-test en cours de conduite, avec une échéance fixe, puis des échéances aléatoires sur des intervalles de temps définis.

Le régime d'assurance est également à préciser, ce type d'installation devant normalement être déclaré aux assureurs. Une négociation avec ces dernières visant à éviter un surcoût pour l'assuré sont à envisager.

Enfin la question du coût de l'installation de ces dispositifs, surtout en cas de monitoring doit être envisagée de manière pragmatique, de façon à ce que les personnes qui en ont le plus besoin alors qu'ils sont en situation de précarité puissent en bénéficier. La possibilité de substituer le financement de ce dispositif à une peine d'amende est aussi à explorer.

3.4.5 Appliquer réellement la mesure de confiscation pour les personnes alcoolodépendantes multirécidivistes

La confiscation du véhicule est obligatoire, sauf motivation particulière, en cas de récidive du délit de conduite sous l'emprise d'un état alcoolique ou de refus de se soumettre aux vérifications de l'état alcoolique.

De fait le dispositif est peu appliqué ; la combinaison d'une immobilisation administrative et d'une confiscation judiciaire complique inutilement le dispositif. L'imputation sur les frais de justice des frais de garde de véhicules lorsque le prévenu n'est pas condamné à les assumer ou en mesure de le faire (alors que la valeur de vente du véhicule ne permet pas de couvrir ces frais) freine l'application de cette mesure.

Pour pallier ces difficultés financières, cette mesure n'est requise que dans les cas les plus graves ou pour des véhicules onéreux garantissant le paiement des frais de fourrière.

Bibliographie

Global status report on road safety 2013 - Supporting a decade of action - World Health organization

Road safety annual report 2013 - OCDE - International Traffic Safety Data and Analysis Group

Etude SAM 2005 - Groupe SAM : Ceesar, LAB PSA Peugeot-Citroën/Renault, Inserm, INRETS et OFDT ; sous la responsabilité scientifique de Bernard Laumon (INRETS/UCBL/InVS UMRESTTE).

Dissuasion de la conduite sous l'emprise de l'alcool : de la théorie aux comportements - Emmanuel Kemel - Université Paris I - Les cahiers scientifiques du transport n°63/2013

2è journée scientifique du Collège français de médecine du trafic (CFMT) Médecine du trafic et personnes âgées du 19 mars 2014 - <http://cfmt.fr/2013/12/2eme-journee-du-cfmt-medecine-du-traffic-et-personnes-agees/>

Conférence « Les aînés et la sécurité routière » des 26ème Entretiens du Centre Jacques Cartier a rassemblé les principaux experts du monde francophone les 26 et 27 novembre 2013 à Lyon, France. http://www.certu.fr/IMG/pdf/2014_04_09-EJC_2013_Synthese_Mobiped_cle11c7e1.pdf

Etude de cohorte sur le devenir des victimes après l'accident, UMRESTTE : Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement (UMR T9002 INRETS/Université Lyon 1/InVS)

Les jeunes et l'alcool : évolution des comportements, facteurs de risque et éléments protecteurs Laure Com-Ruelle, Nelly Le Guen (Irdes - Institut de recherche et de documentation en économie de la santé) - n° 192 - novembre 2013

<http://www.irdes.fr/recherche/questions-d-economie-de-la-sante/192-les-jeunes-et-l-alcool-evolution-des-comportements-facteurs-de-risque-et-elements-protecteurs.pdf>

ANNEXE 13
PILOTAGE DE L’ACTION LOCALE EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

PARTIE 1. UN PILOTAGE TRANSVERSAL CONFIE AUX PREFETS.....	192
1.1 DES PARTENAIRES MULTIPLES A IMPLIQUER	192
1.2 DES OUTILS D’ORIENTATION A FAIRE VIVRE	194
➤ Des documents d’orientation permettent de coordonner l’action des acteurs locaux	194
➤ La qualité de ces documents dépend de celle de l’analyse de l’accidentalité locale	194
➤ L’effet de levier du PDASR dépend certes de crédits disponibles mais également de la capacité à évaluer les actions menées	195
1.3 LA CAPITALISATION DES ACTIONS LOCALES N’EST PLUS CORRECTEMENT ASSUREE PAR LA DSCR	195
PARTIE 2. LE PILOTAGE ASSURE PAR LA GENDARMERIE NATIONALE.....	197
2.1 LES RESPONSABILITES SONT DEFINIES SELON LES UNITES ET NIVEAUX DE COMMANDEMENT	197
2.2 DES PRINCIPES ENCADRENT L’EXECUTION DU SERVICE.....	197
2.3 UN PILOTAGE CENTRALISE DE LA PERFORMANCE.....	198
2.4 DES OUTILS DE DIAGNOSTIC ET DE PILOTAGE.....	198
2.5 UNE ACTIVITE REORIENTEE.....	199
PARTIE 3. LE PILOTAGE ASSURE PAR LA POLICE NATIONALE	201
3.1 LA DIRECTION CENTRALE DE LA SECURITE PUBLIQUE (DCSP).....	201
3.1.1 <i>La sécurité routière : une fonction accessoire de la DCSP</i>	201
3.1.2 <i>Des orientations succinctes</i>	201
3.1.3 <i>Un pilotage clair</i>	201
3.1.4 <i>Un engagement en baisse en 2013</i>	202
3.2 LA DIRECTION CENTRALE DES COMPAGNIES REPUBLICAINES DE SECURITE (DCCRS)	202
3.2.1 <i>Un maillage territorial articulé autour de deux composantes</i>	202
➤ Les Compagnies républicaines de sécurité autoroutières	202
➤ Les unités motocyclistes zonales.....	203
3.2.2 <i>Une activité à deux faces : une part répressive et une part préventive</i>	203
➤ L’activité répressive.....	203
➤ Les actions de prévention	204
3.3 LA PREFECTURE DE POLICE (PARIS ET PETITE COURONNE)	206
3.3.1 <i>Une organisation spécifique</i>	206
➤ Le chef de projet sécurité routière.....	206
➤ La direction des transports et de la protection du public (DTPP).....	207
➤ La direction de la sécurité de proximité de l’agglomération parisienne (DSPAP)	207
➤ La direction de l’ordre public et de la circulation (DOPC)	208
➤ La direction de la police générale (DPG)	208
➤ La direction opérationnelle des services techniques et logistiques (DOSTL).....	209

La mise en œuvre de la politique de sécurité routière suppose un pilotage transversal au niveau central, assuré par la délégation interministérielle à la sécurité routière et au plan local par les préfets de département.

Pour ce qui concerne la coordination des forces de l'ordre, l'unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière (UCLIR) vise à favoriser la transversalité, à unifier les modes opératoires et diffuser les bonnes pratiques et retours d'expérience. Cette unité entretient des relations avec tous les acteurs institutionnels de la sécurité routière mais également avec les acteurs non-institutionnels tels que les associations, par exemple. Après avoir synthétisé les contraintes et impératifs des forces de l'ordre, elle veille à ce que ces éléments soient pris en compte pour une application efficace des mesures de sécurité routière sur le terrain. En lien étroit avec la DSCR, elle participe au travail de mise en œuvre juridique de ces mesures.

PARTIE 1. UN PILOTAGE TRANSVERSAL CONFIE AUX PREFETS

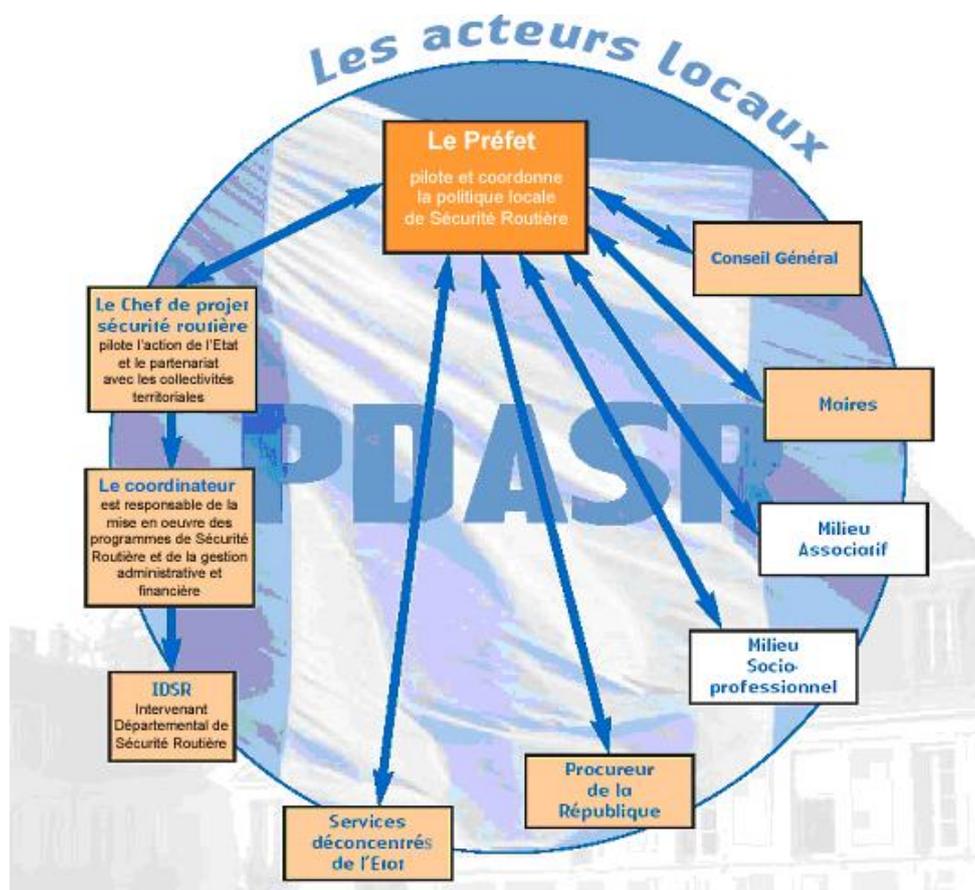
En l'absence de dispositif de compte-rendu ou de remontée des bonnes pratiques, l'équipe d'évaluation n'est pas en mesure de se prononcer sur la qualité des politiques mises en œuvre localement. Elle dispose toutefois pour ce faire de rapports de synthèse établis en 2007 et en 2009 pour les départements ne présentant pas les résultats escomptés en matière de sécurité routière¹.

Il ressort de ces éléments ainsi que des déplacements effectués que le niveau départemental est un bon niveau de coordination partenariale et de communication.

1.1 Des partenaires multiples à impliquer

La politique locale de sécurité routière est mise en œuvre sous l'autorité des préfets. Le nombre des acteurs concernés rend cette coordination lourde. Cette dernière est toutefois facilitée lorsque l'impulsion politique est forte et vient du plus haut niveau de l'Etat.

¹ Rapports interministériels d'audit de la politique locale de sécurité routière réalisés en 2007 et 2009 portant sur un panel d'une vingtaine de départements, dont les synthèses sont accessibles sur Internet :
- <http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Securite-routiere/Audit-des-PLSR-Rapport-de-synthese-2009>
- http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004640-08_rapport.pdf
ainsi que récents travaux menés par l'IGA et le CGEDD sur les effectifs chargés de la sécurité routière en service déconcentré.



Si la coordination des contrôles, la coopération avec le Parquet et l'articulation avec les associations de prévention routière sont en général bien maîtrisées, l'association des collectivités territoriales, des services de santé ou de l'éducation nationale est plus complexe à mettre en œuvre et tient beaucoup aux équations personnelles.

63 départements (83%) des 76 départements ayant répondu au questionnaire conduisent des actions en matière de sécurité routière à destination des entreprises. Le chiffre est le même pour les actions conduites à destination de la fonction publique, mais la distribution légèrement différente. Ces actions de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations se font plus en réponse à la demande de grandes entreprises qu'en action pro-active en direction des chambres consulaires ou des métiers. Pour les administrations elles ne concernent souvent que certains services.

De fait, la qualité de cette action partenariale en matière de sécurité routière est tributaire du temps et de l'énergie qu'y consacre le corps préfectoral, du nombre, de la qualité et des compétences techniques des agents affectés à la fonction de coordination notamment en direction départementale des territoires (DDT). Et ce d'autant plus que les services ont dû faire face à la partition des effectifs avec la décentralisation des routes de 2004 ; de ce fait les observatoires départementaux de la sécurité routière ont perdu des personnes ressources affectées à la gestion des routes et donc transférées aux conseils généraux.

En outre, la réforme de l'administration territoriale de l'Etat a pu détériorer des liaisons existantes. Un récent rapport IGA-CGEDD de novembre 2013 relatif à l'organisation et aux moyens de la sécurité routière au niveau déconcentré établit l'organisation au plan départemental de la sécurité routière suite à la réorganisation de l'administration territoriale de l'Etat. Il conclut que si les organisations locales peuvent être différentes d'un département à l'autre, ces différences ne nuisent pas à l'efficacité locale, sauf lorsque les équipes de la direction départementale des territoires (DDT) sont insuffisamment impliquées dans les travaux de synthèse.

Extraits du rapport de novembre 2013 sur l'organisation territoriale de la sécurité routière

La sécurité routière relève des DDT dans 86 départements et l'éducation routière (examen du permis de conduire) dans 91. Les préfets ont majoritairement choisi de rattacher les unités concourant à ces politiques à un service déconcentré : pour la sécurité routière, ils ont désigné la DDT (ou, outre-mer, la DEAL) dans 86 départements et la DDPP seulement dans 2 départements (Bouches-du-Rhône et Puy-de-Dôme). Les services d'éducation routière sont placés dans des DDT (ou DEAL) pour 91 d'entre eux et en DDPP dans deux cas (les mêmes que pour la sécurité routière).

Dans la totalité des départements, c'est un membre du corps préfectoral qui assure la **fonction de chef de projet** de ces politiques. Dans la plupart des cas, ce rôle est tenu par le directeur du cabinet ; à la Réunion, c'est un sous-préfet territorial, celui de Saint-Benoît, qui exerce cette mission par délégation du préfet. Ceci est conforme aux préconisations de la DSCR et est cohérent avec les pouvoirs du préfet en matière de sécurité publique et de protection des populations.

Un rôle central est tenu dans chaque département par un **coordonnateur**, nommé par le préfet, qui est présent, soit en préfecture, en général au cabinet, soit dans un service déconcentré (DDT ou autre). Les préfets de 45 départements ont rattaché cette fonction à leur cabinet, le plus souvent en y affectant un agent de catégorie B (plus rarement de catégorie A) de la DDT, les coordonnateurs provenant du MI, ou d'autres administrations –un agent provenant des affaires sociales par exemple- étant plus rares. Dans 53 départements, le coordonnateur est situé à la DDT (et cumule souvent cet emploi avec celui de responsable de l'unité, ou du bureau, en charge de la sécurité routière) et il n'est qu'un département (Puy-de-Dôme) où la coordination revient à la DDPP.

1.2 Des outils d'orientation à faire vivre

➤ Des documents d'orientation permettent de coordonner l'action des acteurs locaux

Dans chaque département, sont en principe établis sous l'autorité du préfet :

- **le document général d'orientation (DGO)** ; il s'agit d'un document stratégique pluriannuel établi en concertation avec les acteurs locaux de la sécurité routière, dont notamment les collectivités territoriales et déterminant les axes prioritaires d'action² ;
- **le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)** ; il s'agit du plan d'action annuel déclinant le DGO ; il comporte également un volet financier, chaque préfet disposant d'une enveloppe financière permettant de contribuer à des actions locales, de prévention notamment ;
- **le plan départemental de contrôle routier (PDCR)** peut se présenter sous différentes formes et vise à programmer les contrôles coordonnés police-gendarmerie ou les contrôles coordonnés avec des appuis de la zone ;
- **le plan de communication (PDC)** qui vient en appui de l'ensemble des actions ; cet aspect est particulièrement important en matière de sécurité routière et est tributaire des relations entretenues entre la préfecture avec la presse régionale, vecteur fondamental d'information-prévention.

La complémentarité des volets prévention-communication-contrôle, l'implication des collectivités et des partenaires associatifs sont des éléments clés.

➤ La qualité de ces documents dépend de celle de l'analyse de l'accidentalité locale

Pour être utiles, les politiques locales doivent être assises sur un diagnostic pertinent de l'accidentalité réalisé par les observatoires départementaux de la sécurité routière. Compte tenu de la décentralisation des routes, ce diagnostic doit de plus en plus aux contributions des collectivités territoriales.

Les échanges d'information en matière d'accidentologie avec les conseils généraux et les intercommunalités sont essentiels, de même que des analyses partenariales des causes des accidents corporels.

² Cf. exemple de la Meurthe-et-Moselle [http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/content/download/6914/39674/file/DGO_2014-2018_definitif_sign%C3%A9\[1\].pdf](http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/content/download/6914/39674/file/DGO_2014-2018_definitif_sign%C3%A9[1].pdf).

Ceci suppose la mise en place d'échanges d'informations institutionnalisés avec les gestionnaires de voirie. 64 départements sur les 76 ayant répondu échangent les flux d'informations relatives à la circulation avec les conseils généraux (84%); 67 échangent des données relatives à l'accidentalité (88%) et 22 récupèrent les données relatives aux interventions des SDIS (29%).

La diminution des effectifs en services déconcentrés a pu réduire la capacité des services de l'Etat à mettre en œuvre les « enquêtes comprendre pour agir », par ailleurs peut-être trop lourdes, comme les rapports de synthèse de 2007 et 2009 l'envisagent.

Les questionnaires transmis aux préfets par l'équipe d'évaluation confirment cette réalité. Sur la base de 76 réponses, 17 départements (22 %) analysent systématiquement les accidents corporels. 31 départements (41 %) le font seulement pour les accidents mortels. Cette analyse est rarement partenariale. Pour les 48 départements où cette étude est réalisée elle l'est par :

- un seul acteur isolément dans 17 départements (gestionnaire de voirie dans 6 départements ; préfecture ou DDT pour 6 départements ; forces de l'ordre pour 5 départements) ;
- la préfecture ou la DDT et le gestionnaire de voirie pour 19 départements ;
- la préfecture, la DDT, le gestionnaire de voirie et les forces de l'ordre dans seulement 5 départements.

Depuis fin 2013, un travail est en cours entre la DSCR, un groupe d'experts enquêteurs ECPA, le PANGOF, appuyés par le CEREMA. L'objectif est d'élaborer une méthodologie simplifiée pour réaliser des enquêtes qui seront rebaptisées « Enquêtes Techniques de sécurité routière » (ETSR) pour reprendre la formulation de l'article 11 du code de procédure pénale où des transmissions d'informations du parquet sont possibles dans le cadre d'enquêtes techniques. La méthode ETSR va prochainement être testée dans le département du Val d'Oise et le chef de projet de Seine-et-Marne s'est déclaré intéressé.

➤ *L'effet de levier du PDASR dépend certes de crédits disponibles mais également de la capacité à évaluer les actions menées*

Les budgets d'initiative locale ont considérablement baissé depuis 2006, en ligne avec la baisse des crédits d'intervention de la DSCR.

Evolution des crédits hors FIPD consacrés à l'action locale et au partenariat

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PDASR	13,113	11,893	11,556	10,353	11,58	10,47	9,888	7,458	7,548
Bop central				0,565	0,89	0,378	0,56	0,347	0,093
Partenariats nationaux	0,918	0,974	0,896	0,806	0,804	0,708	0,611	0,602	0,558
Total	14,031	12,867	12,452	11,724	13,274	11,556	11,059	8,407	8,199

Les crédits disponibles pour les partenariats n'étaient plus en 2014 que de 58% du montant 2006. Dans le même temps, les crédits délégués aux préfets étaient réduits de façon similaire (57,6%).

Toutefois, comme l'indique l'annexe éducation et prévention, ainsi que les rapports de synthèse précités, les PDASR peuvent aussi pécher par absence de renouvellement des partenariats et une insuffisante évaluation des résultats au regard d'objectifs pas toujours clairement énoncés. En effet, les partenariats peuvent parfois dépasser utilement le cercle habituel des acteurs de la sécurité routière pour aller chercher les publics cibles : associations sportives pour toucher les jeunes adultes, association de personnes âgées...

1.3 La capitalisation des actions locales n'est plus correctement assurée par la DSCR

Les réorganisations successives de la DSCR l'ont fragilisée, de nombreux postes ayant été vacants un certain temps. La mémoire s'est parfois perdue ainsi que le suivi des actions de partenariat ou de pilotage des politiques locales de sécurité routière.

C'est pourquoi, l'équipe d'évaluation s'est enquis des suites données aux différentes propositions intégrées dans les rapports précités, sachant que certaines d'entre elles peuvent être jugées non pertinentes (cf. annexe suivi des missions politique locale de sécurité routière).

Par ailleurs, les rapports précités et notamment celui de 2013 font apparaître un besoin d'animation et de partage d'expérience ressenti par les coordinateurs départementaux.

« Les réponses font massivement apparaître une attente forte des acteurs locaux d'une politique d'animation dynamique par la DSCR du réseau local à sa disposition, politique qui a existé, mais qui s'est affaiblie dans le temps. Cette attente, qui se manifeste sur l'aide à la préparation des documents de programmation (DGO et PDASR), sur les réponses aux questions d'actualité et sur les évolutions réglementaires, sur la formation, sur l'implantation (ou le retrait) des radars, entre autres, est actuellement déçue. Plusieurs coordonnateurs déplorent la rareté, voire l'annulation, des réunions d'information et indiquent pallier ce manque en se renseignant auprès de leurs homologues dans d'autres départements. »

PARTIE 2. LE PILOTAGE ASSURE PAR LA GENDARMERIE NATIONALE

2.1 Les responsabilités sont définies selon les unités et niveaux de commandement

L'action de la gendarmerie dans la lutte contre l'insécurité routière est définie par l'instruction n° 45000 / GEND/DOE/SDSPSR/DSRFMS du 18 juin 2011.

Cette action cite d'abord les unités spécialisées, dotées de matériels, de savoir-faire spécifiques et orientées prioritairement vers la sécurité routière. Leur compétence judiciaire est définie par le code de procédure pénale au niveau départemental, les unités d'autoroute pouvant bénéficier de compétences élargies pour tenir compte du réseau (article R. 15-23 du code de procédure pénale - CPP).

Les unités territoriales, généralistes, apportent leur concours aux manœuvres d'ensemble, tout en apportant leur connaissance de leur circonscription et peuvent se voir assigner des obligations en termes d'organisation de contrôles de proximité (cas de la Lorraine par exemple du fait du constat d'une accidentalité de proximité).

Enfin, d'autres unités peuvent ponctuellement être associées à cette mission (formations aériennes par exemple).

Les différents niveaux hiérarchiques ont un rôle défini, depuis les fonctions de conception et de participation aux études au niveau central, le rôle d'architecte de son système de forces du commandant de région, la responsabilité opérationnelle du commandant de groupement, assisté du commandant de l'escadron départemental de sécurité routière (EDSR).

Le commandant de groupement est le conseiller technique du préfet, notamment pour la définition du plan de contrôle départemental. Il diffuse notamment un plan départemental mensuel des contrôles routiers.

Ces plans de contrôle peuvent le cas échéant être complétés par la dimension interdépartementale apportée par les commandants de région, zonale ou non, à l'occasion des grandes transhumances ou de la mise en œuvre de plans spécifiques (intempéries) voire par des opérations pilotées depuis la DGGN (24 heures du Mans,...).

Ces opérations coordonnées interdépartementales ont été conçues, proposées aux autorités départementales et validées par elles.

Enfin, le commandant d'EDSR veille à la qualité et à la fiabilité des remontées statistiques (remontées rapides et bulletins d'analyse d'accident corporel - BAAC). Chaque commandant d'unité est responsable des remontées statistiques de service de son unité (application PULSAR « service » généralisée au plan national depuis le 1er janvier 2014).

2.2 Des principes encadrent l'exécution du service

La conception du service s'appuie sur :

- une analyse de l'accidentalité (espace-temps, causalités,...) qui suppose des outils d'analyse des événements (BAAC et CARTOPS) et d'orientation et prévision du service (PULSAR) ;
- la mise en œuvre différenciée de la répression, de la prévention opérationnelle (présence visible sur le terrain) et de la prévention « éducative » conduite des partenariats ;
- l'orientation générale de la répression vers les infractions les plus accidentogènes (vitesse, alcool, non port des équipements de sécurité) ainsi que les causes secondaires identifiées (priorités, téléphone au volant, ...).

2.3 Un pilotage centralisé de la performance

Le directeur général de la gendarmerie a diffusé en date du 04 février 2014 un programme d'action de la gendarmerie nationale. Décliné des directives ministérielles, ce plan présente des objectifs de sécurité routière et des leviers d'action, intégrés au volet opérationnel :

AXE 1 : Ajuster nos efforts et concentrer notre action sur des territoires identifiés

Objectif 1 : Affirmer la proximité de notre engagement au quotidien

- en sensibilisant par des actions de prévention ciblées les personnes les plus vulnérables (information, écoute - personnes âgées, femmes, enfants) et les usagers de la route les plus exposés (conducteurs de deux roues, jeunes).

Objectif 2 : Mieux répondre aux problématiques locales

- en décloisonnant les unités de sécurité routière et les unités territoriales pour les intégrer dans une manœuvre commune,

Les leviers d'action identifiés présentent cette même connotation « sécurité routière » :

- la visibilité dissuasive de la présence des unités sur le terrain ; (...)

- l'orientation des opérations de sécurité routière contre les infractions génératrices d'accidents, en agissant dans les lieux et aux horaires où ils sont les plus fréquents ;

Chaque commandant de région de gendarmerie rédige son propre plan d'action, décliné de ces directives nationales et accompagné d'une grille d'indicateurs nationaux ou régionaux (cf. ci-après grille programme d'action de la région Alsace ci-dessous). Chaque commandant de groupement reprend à son compte ces directives et les traduit en directives annuelles, en fonction également des orientations données par le préfet de département.

STRATEGIE REGIONALE : Agir sur la qualité, l'efficacité et la simplicité du service rendu

Indicateurs propres à la Région Alsace

Axe1 : Lutter contre les incivilités et comportements délictueux

Objectifs	N°	Indicateurs	2013	Tendance recherchée	2014
Concentrer nos efforts sur les comportements délictueux	A111	Évolution du nombre de consultations au fichier des personnes recherchées (FPR)		+	
	A112	Évolution du nombre de consultations au fichier des véhicules volés (FVV)		+	
	A113	Évolution des avoirs criminels		+	
	A114	Évolution du nombre d'infractions relatives aux actes racistes		-	
Agir contre les principales causes d'accidents	A121	Évolution du nombre d'accidents		-	
	A122	Évolution du nombre de tués chez les usagers de deux roues motorisées		-	
	A123	Ratio d'infractions comportementales les plus graves / nombre total d'infractions au code de la route		+	
	A124	Optimisation du nombre d'heures d'emploi des radars embarqués du système de contrôle automatisé		+	

2.4 Des outils de diagnostic et de pilotage

Parallèlement à la construction des statistiques et baromètres par l'ONISR, la gendarmerie nationale dispose de sa propre chaîne d'analyse et de conduite opérationnelle.

Les bases départementales de la gendarmerie nationale alimentent :

- la base nationale de l'ONISR avec les BAAC, aux fins de vérification et d'exploitation par l'ONISR (cf. annexe statistique) ;
- la préfecture avec les remontées rapides, aux fins de centralisation et de communication au plan national ;

- la base nationale de la gendarmerie, avec les BAAC et l'activité de service. Cela permet d'alimenter des infocentres, accessibles par les différents niveaux hiérarchiques, qui disposent ainsi :
 - o à J+1, des éléments de tendance sur l'accidentologie et le service des unités ;
 - o au début du mois suivant, des statistiques issues du BAAC et de ses diverses informations, ainsi que de l'activité des unités consolidée.

Les informations sont disponibles par l'INTRANET gendarmerie aux fins d'évaluation de la performance, d'une part et d'orientation du service, d'autre part. L'application PULSAR permet quant à elle d'enregistrer et de mesurer l'activité de service produite afin de la mettre en relation avec l'activité produite. Elle est organisée en action et sous actions au sens «lofien» du terme.

ACTION 2 - Sécurité routière Libellé Sous-Actions

203 - Accidents (constatation et enquête)
 202 - Contrôles routiers
 206 - Escortes
 204 - Prévention et partenariats
 201 - Surveillance réseau routier et gestion des flux
 205 - Épreuves sportives

Les sous- actions sont elles mêmes divisées en missions, auxquelles sont affectés des résultats.

Les statistiques ATB (accidents tués blessés) de l'ONISR et de la gendarmerie sont vérifiées et exploitées selon des méthodes et calendriers différents. La parution des analyses de l'ONISR se faisant vers le mois de juin de l'année suivante, le dispositif de la gendarmerie permet un pilotage plus proche du temps réel.

Cette statistique opérationnelle se distingue de la statistique institutionnelle.

2.5 Une activité réorientée

L'apparition des dispositifs de contrôle sanctions automatiques (CSA) s'est traduite globalement par une orientation nouvelle de l'activité des unités. Le nombre d'heures consacrées aux contrôles routiers est quasi constant depuis 2002. L'apparition des nouveaux matériels a réorienté les contrôles vers les outils permettant de réduire les délais de constatation.

Activité horaire de contrôle routier en métropole

Heures de service	Contrôles vitesse			Total vitesse	Contrôles alcoolémie	Recherche conduite sous influence stupéfiants	Total contrôles routiers
	CSA	Interception	Sans interception				
2002	0	1 106 944	219 294	1 326 238	501 304	0	1 827 542
2003	0	1 353 423	222 834	1 576 257	652 695	0	2 228 952
2004	36 432	1 565 783	253 661	1 855 876	760 049	0	2 615 925
2005	319 409	1 703 686	200 723	2 223 818	864 162	0	3 087 980
2006	407 470	1 926 260	165 101	2 498 831	976 102	0	3 474 933
2007	626 527	2 069 818	105 339	2 801 684	1 022 764	0	3 824 448
2008	824 326	2 103 841	28 183	2 956 349	1 144 567	0	4 100 917
2009	787 768	2 134 683	6 922	2 929 373	1 174 806	0	4 104 179
2010	730 746	1 882 374	4 864	2 617 985	1 173 280	34 637	3 825 902
2011	737 096	2 114 816	4 022	2 855 934	1 224 879	116 158	4 196 971
2012	713 266	2 043 266	2 830	2 759 362	1 235 704	145 224	4 140 290
2013	607 380	1 907 701	5 370	2 520 451	1 127 878	187 505	3 835 835
2014 5 mois	191 236	637 004	2 912	831 151	222 612	111 306	1 165 069

Infractions relevées en métropole à la limitation de vitesse (source DGGN)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Toutes unités	1 021 215	893 730	890 916	772 430	814 086	767 425	713 557	230 846
EDSR	656 751	553 165	572 094	534 812	553 072	535 944	495 997	160 140
Part EDSR	64,31%	61,89%	64,21%	69,24%	67,94%	69,84%	69,51%	69,37%

Si l'activité contrôle reste relativement constante, le nombre d'infractions relevées par les unités de gendarmerie, toutes modalités confondues, est en baisse. La réglementation de la vitesse semble donc mieux respectée, tout au moins aux endroits où s'effectuent les contrôles.

PARTIE 3. LE PILOTAGE ASSURE PAR LA POLICE NATIONALE

Le pilotage de la politique de sécurité routière est beaucoup moins unitaire dans la police nationale qu'en gendarmerie nationale et relève ainsi de trois directions centrales différentes, obéissant à des principes d'organisation différents et utilisant le plus souvent des systèmes d'information différents.

3.1 La direction centrale de la sécurité publique (DCSP)

3.1.1 La sécurité routière : une fonction accessoire de la DCSP

La DCSP est une direction à vocation généraliste qui partage son temps d'activité utilisé, selon le relevé de la main courante informatisée, de la façon suivante :

- 30% à la police générale (lutte contre la délinquance et maintien et service d'ordre) ;
- 28% pour les activités administratives et judiciaires ;
- 34% pour le soutien opérationnel ou logistique dans les locaux de police ;
- 4,6% aux missions d'assistance des autres administrations (police des audiences...);
- 3% à la police de la circulation (hors des tâches de rédaction) ;
- le reste en indisponibilités (congés, maladies...).

Ainsi, la part de temps consacrée à la sécurité routière hors temps de procédure arrive en dernière position des temps d'emploi, avec 10% du temps consacrées sur la voie publique.

Tableau d'évolution de la part d'emploi à la sécurité routière de la DCSP

Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Part sécurité routière	3,51%	3,62%	3,67%	3,57%	3,49%	3,33%	3,48%	3,36%	3,06%

Toutefois, il convient d'ajouter le temps occupé à la rédaction des procédures liées à l'activité de sécurité routière (1,6% du temps utilisé) ce qui fait une part du temps sécurité routière total en 2013 de 4,7%.

3.1.2 Des orientations succinctes

Dans ce temps contraint, la politique d'action de la DCSP est définie de façon succincte chaque année, en avril, par une note de service adressée aux directeurs départementaux de la sécurité publique (DDSP). Celle-ci reprend pour l'essentiel les orientations définies par le ministre de l'intérieur et rappelle que la conduite de la politique de sécurité routière est menée par les préfets de départements.

La dernière note datée du 18 avril 2014 fait état de la baisse de l'accidentologie en 2013 et la hausse constatée en début d'année 2014. Elle cite de façon succincte les actions à mener : accentuation des contrôles sur les périodes de forte circulation (départs en vacances et gros week-ends), attention sur les comportements à risque (vitesse, alcoolémie, usage de stupéfiants, usage du téléphone portable), utilisation des moyens de contrôles automatisés, opérations de prévention dites notamment « permis piétons et cyclistes ».

3.1.3 Un pilotage clair

En soutien à ses effectifs, la DCSP met à disposition une riche documentation sur son site intranet. Elle assure également un suivi attentif de l'activité sécurité routière, en accès libre sur son site intranet, avec un décomposé par département.

Ce tableau de bord mensuel, avec reprise de façon cumulée depuis le début de l'année, reprend :

- les données d'accidentologie (nombre d'accidents, de tués, blessés, hospitalisés) ;
- l'activité contraventionnelle par agrégats (alcoolémie, casque, téléphone, vitesse hors CSA, règles de conduite, règles administratives, priorités, stationnements, autres contraventions) ;

- l'activité délictuelle par agrégats (alcoolémie, stupéfiants, permis de conduire, refus d'obtempérer, délits de fuite, plaques d'immatriculation, défaut d'assurance) ;
- les contrôles et dépistages (vitesse, alcoolémie, stupéfiants).

3.1.4 Un engagement en baisse en 2013

Sur l'année 2013, l'activité de la DCSP en matière de sécurité routière a reculé sur plusieurs points :

- la part d'emploi à la sécurité routière, 4,7% du temps utilisé, recule de 6,5% (5,02% en 2012) ;
- les contrôles 525 538 (-11,8%) et dépistages d'alcoolémie diminuent tant en nombre 1 012 565 (-9,3%) qu'en résultats positifs 60 352 (-9,9%).
- les délits 219 940 (-4,2%) et les contraventions 2 342 169 (-16,7%).

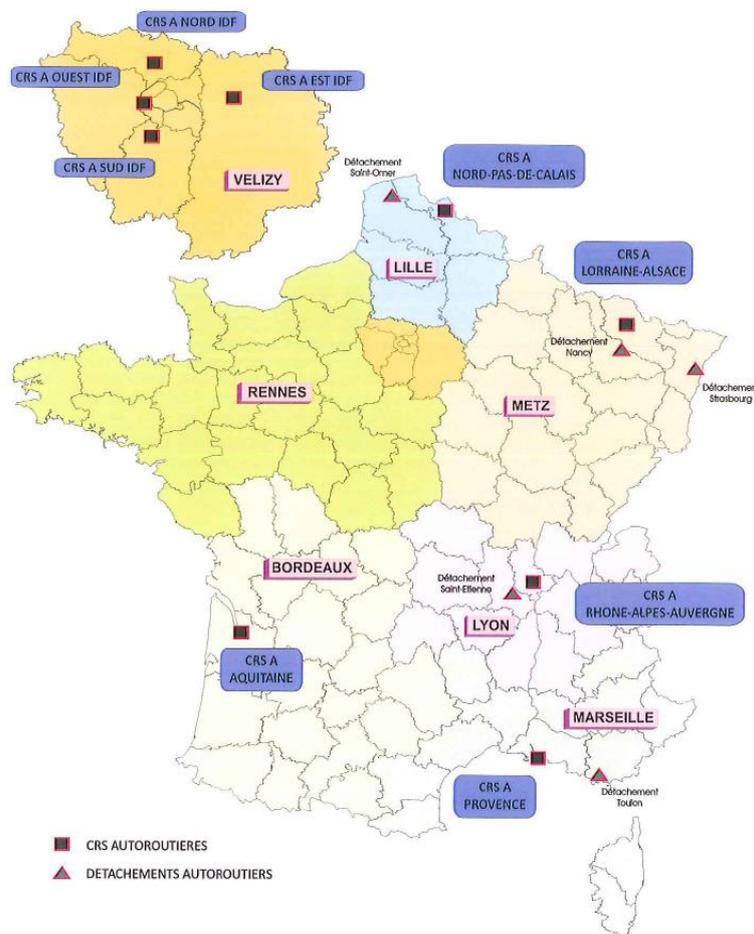
3.2 La direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS)

3.2.1 Un maillage territorial articulé autour de deux composantes

➤ Les Compagnies républicaines de sécurité autoroutières

Implantées autour des grandes villes dans les années 1950, pour gérer les voies rapides de contournement, leur présence a été renforcée dans les années 70-80, puis réduite depuis quelques années avec une baisse des ETPT malgré une progression du trafic.

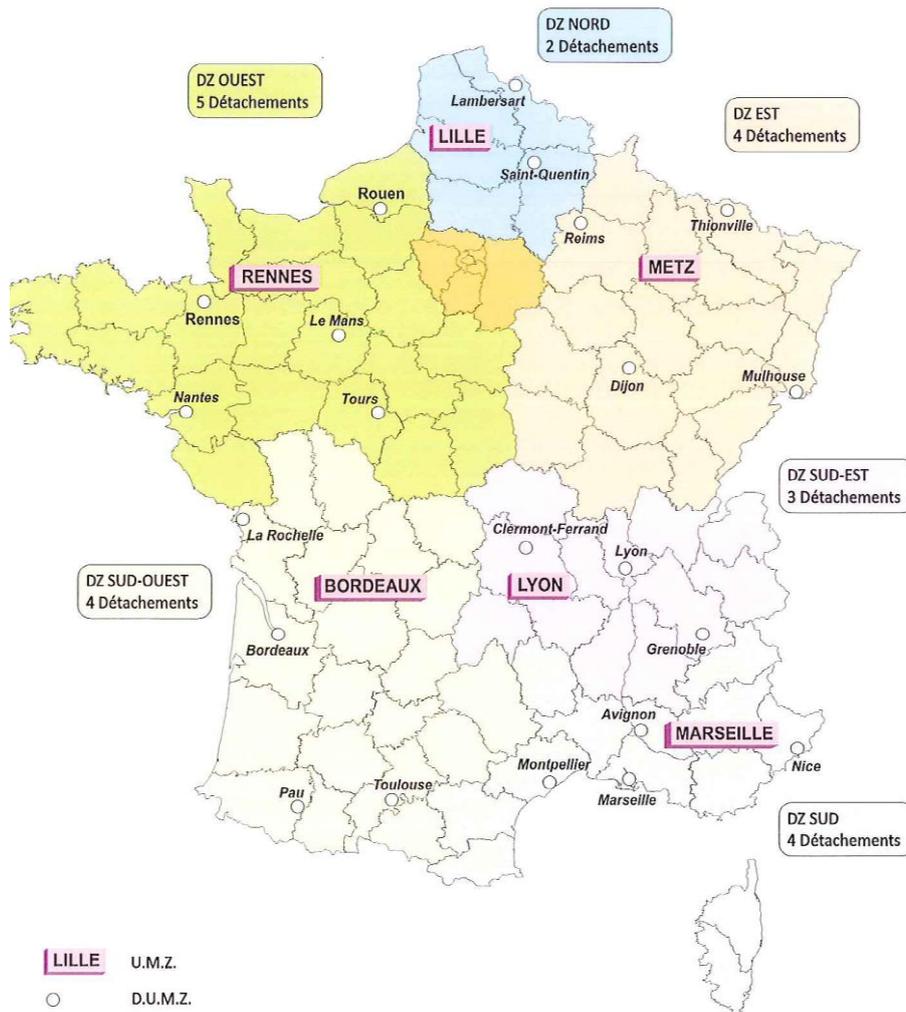
Ces compagnies ont pour mission d'intervenir sur les accidents pour sécuriser l'intervention des secours et rédiger la procédure, elles effectuent également des contrôles routiers et sont chargées des suites judiciaires concernant toutes les infractions constatées sur leur secteur.



➤ *Les unités motocyclistes zonales*

Ces unités tirent profit de la capacité dissuasive et répressive, du rayon d'action important et de la capacité de projection rapide des motocyclistes.

La DCCRS a développé le concept d'Opérations Ciblées de Sécurité Routière (OCSR). Les UMZ, véritables forces mobiles de sécurité routières sont destinées à apporter une réponse visible à une problématique locale de sécurité routière. Cette mobilisation ciblée a une vocation clairement répressive. Les OCSR sont organisées à la demande des préfets de département en fonction de la nature et de la prégnance du besoin. L'ensemble de la ressource nationale est fongible ce qui permet d'intervenir dans toutes les configurations et sur tout le territoire.



3.2.2 Une activité à deux faces : une part répressive et une part préventive

➤ *L'activité répressive*

Après une forte augmentation entre 2009 et 2012, cette activité est en stagnation, notamment en matière de contrôles d'alcoolémie et d'interception en matière de vitesse, en raison de la régression des comportements contraventionnels et de la baisse des moyens humains dans les unités.

DCCRS - ACTIVITE du 1er janvier au 31 Décembre						
2009						
VITESSE CSA *	VITESSE (interception)	ALCOOL	STUP	AUTRES DELITS	AUTRES INFRACTIONS	TOTAL HORS CSA
1 073 793	54 441	4 697	393	5 431	318 063	383 025
2010						
VITESSE CSA *	VITESSE (interception)	ALCOOL	STUP	AUTRES DELITS	AUTRES INFRACTIONS	TOTAL HORS CSA
1 121 904	54 678	5 775	451	5 820	338 068	404 792
2011						
VITESSE CSA *	VITESSE (interception)	ALCOOL	STUP	AUTRES DELITS	AUTRES INFRACTIONS	TOTAL HORS CSA
1 150 659	61 230	6 544	421	6 705	374 174	449 074
2012						
VITESSE CSA *	VITESSE (interception)	ALCOOL	STUP	AUTRES DELITS	AUTRES INFRACTIONS	TOTAL HORS CSA
1 161 709	53 966	6 100	553	7 285	407 418	475 322
2013						
VITESSE CSA *	VITESSE (interception)	ALCOOL	STUP	AUTRES DELITS	AUTRES INFRACTIONS	TOTAL HORS CSA
1 045 594	45 177	4 784	436	6 469	414 497	471 363

➤ *Les actions de prévention*

Forte de leur expérience dans le domaine de la surveillance des lieux de baignade et du secours en montagne et de l'appui logistique dont elles disposaient, les compagnies républicaines de sécurité se sont vu confier dans les années 70 l'organisation de certaines structures à destination des écoliers, collégiens ou lycéens.

Aujourd'hui encore, dans le cadre d'une politique préventive, les C.R.S. participent directement à quatre structures de prévention des risques routiers : la piste motocycliste CRS-GEMA, les pistes locales d'éducation routière, la piste Percigones, structure unique en Europe et fonctionnant sur la région Lyonnaise en partenariat avec les autres acteurs institutionnels engagés dans la sensibilisation des jeunes aux dangers de la route et la piste 10 de conduite rurale.

Au total, ce sont près de 90 000 jeunes qui passent chaque année dans ces structures de formation.

La piste motocycliste CRS/GEMA

Créée en 1972, à l'initiative des compagnies républicaines de sécurité, la piste motocycliste d'éducation routière est une opération de sécurité deux roues itinérante permanente.

Depuis son origine, elle a pour but l'initiation du jeune public. En effet, à partir de 14 ans, les adolescents sont formés à la conduite de deux roues motorisés et sensibilisés aux conduites à risques. Au-delà de cet aspect purement pédagogique, cette piste constitue un vecteur non négligeable de valorisation en direction d'un jeune public de l'image des policiers et de leurs missions quotidiennes de sécurité au service des citoyens.

En 2001, après un partenariat de plusieurs années avec la prévention routière, la piste motocycliste d'éducation routière s'associe avec un nouveau partenaire : le groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA). D'autres organismes publics et privés y participent également.

Aujourd'hui encore, la piste CRS se déplace dans 25 à 30 villes par an (10 400 jeunes formés en 2012), généralement à l'occasion de semaines de sensibilisation routière initiées par les préfetures ou à la demande des

collectivités locales ; plus rarement, elle se déploie lors de foires et salons importants, de manifestations sportives motocyclistes et de tournées annuelles des plages.

La formation prodiguée s'articule en deux modules :

1 - Une partie théorique au cours de laquelle s'instaurent :

- un dialogue interactif entre un spécialiste motocycliste CRS et un jeune public autour des questions fondamentales de la sécurité routière, des équipements de la machine et du comportement du conducteur ;
- une sensibilisation accrue sur les comportements à risques (alcool, drogues, autres comportements déviants...) et le principe du « partage de la route ».

2- Une partie pratique sous la surveillance et la protection de moniteurs pour améliorer la conduite des participants :

- un « home-trainer » avec une moto fixée sur un socle qui permet sans appréhension et en toute sécurité d'apprendre et de se familiariser à la manipulation des commandes ;
- une manipulation en double commande avec pour passager un moniteur CRS. Ce dernier corrige alors les erreurs de chaque participant et les aide à progresser, tout en assurant la sécurité lors de la circulation grâce aux commandes (freins et débrayage) positionnées sur un deuxième guidon situé entre le candidat et le moniteur. En fonction de l'aptitude, le policier décide si le candidat peut conduire seul.

L'initiation, réalisée par des spécialistes de la moto et de la sécurité, offre à tous ces jeunes une meilleure connaissance et une expérience pratique de la moto.

Les pistes d'éducation routière

En partenariat avec les délégations départementales de la prévention routière, 48 unités CRS disposaient d'une piste d'éducation routière, chaque piste étant chargée d'assurer au profit des établissements scolaires une formation à la sécurité routière.

Les réductions d'effectif ont nécessité une reconfiguration de la mission prévention sécurité routière reprise par les unités de la sécurité publique.

A ce jour 10 pistes sont encore en activité dans les CRS autoroutières principalement ou dans les unités DDSP ? en charge de la route (162 000 jeunes formés en 2012).

La piste 10 de conduite rurale

Egalement créée en 1972, la piste 10 de conduite rurale est une opération conjointement menée avec Groupama, Claas et Total et dont l'objectif est de faire découvrir aux jeunes la conduite de leur futur outil de travail dans un cadre de sécurité optimale en les sensibilisant à la sécurité routière.

La direction centrale des C.R.S. est impliquée dans cette opération depuis sa création.

Cinq fonctionnaires, gradés et gardiens de la paix, y sont détachés à temps complet. La base de l'opération est de dispenser les conseils de sécurité routière dans le milieu agricole ; mais le rapprochement de fait entre les jeunes et les policiers permet aussi de promouvoir un message fort de respect de l'autorité et d'un comportement citoyen respectueux des autres, mettant notamment l'accent sur les conduites à risques (drogue et alcool).

La formation passe par deux étapes :

- une partie théorique réalisée grâce à un matériel audio-visuel interactif et régulièrement mis à jour, où les élèves testent leurs connaissances devant un écran vidéo à l'aide d'un boîtier électronique dans les mêmes conditions que celles de l'examen du permis de conduire ;
- une mise en situation qui repose sur deux pistes itinérantes, mises au service des établissements scolaires agricoles qui disposent de trois tracteurs.

A l'issue de leur formation, tous les élèves sont capables d'anticiper les risques, de maîtriser au mieux les dangers de la circulation et de connaître l'essentiel des règles de sécurité dans l'utilisation des matériels agricoles (un engin se conduit dès l'âge de 16 ans). En 2012, 7 600 jeunes lycéens ont bénéficié de cette formation.

La piste de Percigones

Enfin, la DCCRS est associée, à l'échelon zonal, au fonctionnement d'une piste à vocation régionale située dans le bassin lyonnais, piste baptisée PERCIGONES : piste d'éducation routière citoyenne des « gônes ».

Créée en 2000 par la Fédération des Clubs Motocyclistes de la Police Nationale sur un terrain permanent et avec des locaux de formation adaptés, elle fonctionne grâce à la participation en ressources humaines de la DCCRS dans le cadre d'un partenariat public/privé.

Les animateurs CRS forment gratuitement au Brevet de Sécurité Routière les adolescents des collèges classés en zone d'éducation prioritaire. Ils délivrent, avec les encouragements de la Fédération Française de Motocyclisme, les certificats d'aptitude au sport motocycliste (CASM), permettant d'évoluer en toute sécurité quant à la

conduite des 2 roues motorisées. De septembre 2012 à juin 2013, 1 119 jeunes ont été formés, 289 BSR délivrés et 308 permis A.M. (nouveau permis venant en remplacement du BSR).

Il est prévu que cette piste unique en Europe tant par son dimensionnement que par son multi-partenariat atypique développe de nouveaux concepts de mise à niveau pour des conducteurs sénior et les récidivistes d'infractions routières.

3.3 La Préfecture de Police (Paris et petite couronne)

3.3.1 Une organisation spécifique

Le préfet de police de Paris est le seul à réunir dans une même main les compétences de commandement des unités de police relevant ailleurs d'un DDSP ou d'un commandant de groupement de gendarmerie et les compétences des préfets en matière de coordination des services. Il dispose en outre sur Paris de certains pouvoirs de police de la circulation, détenus ailleurs par les maires. Il pilote également la brigade des sapeurs pompiers de Paris, unité militaire chargée des fonctions d'incendie et de secours sur Paris et la petite couronne.

Il dispose donc d'une organisation intégrée adaptée à la région capitale et à la sensibilité des questions d'ordre public dans la région capitale.

Rappel : un partage du pouvoir de police singulier à Paris

Si le code général des collectivités locales confie au maire de Paris, depuis la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, la compétence de droit commun en matière de police de la circulation, le préfet de police reste, au regard de la spécificité de la capitale, chargé de fixer les règles de circulation et de stationnement sur deux séries de voies.

La première série est définie par arrêté préfectoral n° 2002-10706 du 6 mai 2002 pour tenir compte des « motifs d'ordre public ou liés à la sécurité des personnes et des biens ou pour assumer la protection du siège des institutions de la République et des représentations diplomatiques ».

La deuxième série de voies sur lesquelles s'exerce la compétence du préfet de police est fixée par décret n° 2002-810 du 2 mai 2002 pour « tenir compte des conditions de circulation dans l'agglomération parisienne et en région d'Ile-de-France ». Parmi ces axes, figurent notamment le boulevard périphérique et des axes, rues, places, avenues à caractère structurant comme par exemple l'avenue des Champs Elysées, la place de la Concorde ou encore les Grands Boulevards.

➤ Le chef de projet sécurité routière

Le chef de projet sécurité routière au cabinet du préfet de police, conseiller technique du préfet de police, exerce sa mission dans un cadre parisien avec une dimension régionale.

Il désigne, anime et met en relation les groupes de travail spécialisés pour l'élaboration du document général d'orientation, en cours de mise en forme définitive.

Le chef de projet représente le préfet de police aux réunions animées par l'unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière (UCLIR), la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), la direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT), les structures régionales (Syndicat des transports d'Ile-de-France - STIF, Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement - DRIEA, etc.) et la Ville de Paris sur les divers sujets touchant à la sécurité routière (deux-roues motorisés, sites accidentogènes, etc.).

Le comité de pilotage de sécurité routière est réuni mensuellement sous l'autorité du chef de projet sécurité routière en présence des représentants des différentes directions concernées de la préfecture de police et du service de la communication, pour traduire au plus près les directives ministérielles et du préfet de police et offrir un lieu d'échanges et de planification des actions préventives et répressives.

Le chef de projet analyse les nombreuses statistiques d'accidentalité et de répression souhaitées par le ministère de l'Intérieur (cabinet, directions centrales) en liaison avec les états-majors des directions de la préfecture de police et les correspondants des préfectures de la région Ile-de-France.

Le chef de projet assume de nombreuses opérations de communication auprès des médias locaux et nationaux tout au long de l'année, auxquelles s'ajoute l'organisation de campagnes de sensibilisation et d'événements d'envergure, dans la plupart des arrondissements de Paris.

Par ailleurs, le chef de projet élabore le budget du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) qu'il soumet à l'arbitrage du préfet de police. Il finance ainsi les actions privilégiées de la dizaine d'associations partenaires et des directions de la préfecture que structure le PDASR annuel.

➤ ***La direction des transports et de la protection du public (DTPP)***

Cette direction administrative élabore les textes réglementaires dans le champ de la compétence du préfet de police et procède à l'examen des projets d'aménagement de voirie portés par la Ville de Paris en lien avec la direction de l'ordre public et de la circulation (DOPC) et la brigade des sapeurs pompiers de Paris (BSPP).

De plus, elle assure le suivi des programmes de mise aux normes de sécurité des tunnels et des transports publics guidés et la délivrance des autorisations de transports exceptionnels et des dérogations à la circulation des poids lourds le week-end et jours fériés.

La DTPP élabore aussi sous l'autorité du chef de projet le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), déclinaison annuelle du document général d'orientation (DGO) pour la sécurité routière à Paris.

Le pôle de sécurité routière comprend :

- deux coordinateurs de la sécurité routière (un du corps de commandement de la police nationale et un attaché du ministère de l'intérieur) ;
- l'unité statistiques et soutien (quatre agents administratifs).

Le pôle sécurité routière (PSR) est chargé d'assister le chef de projet sécurité routière dans le suivi des questions relatives à la sécurité routière.

A Paris, ses missions consistent à :

- analyser les conditions de partage et d'aménagement de l'espace public parisien sous l'angle de la sécurité routière;
- élaborer, en liaison avec les services concernés, le plan départemental d'action de sécurité routière ainsi que le document général d'orientations pour la sécurité routière à Paris ;
- préparer et suivre le budget PDASR départemental ; assurer le contact avec le monde associatif et les partenaires;
- organiser des opérations de sécurité routière multi partenariales ;
- animer à un rythme mensuel le comité de pilotage départemental de sécurité routière ;
- assurer les liaisons avec la DSCR et l'UCLIR ;
- préparer le bilan annuel sécurité routière de la préfecture de police.

Dans l'agglomération parisienne, il est chargé de recueillir, traiter et publier des statistiques relatives à l'accidentologie et à l'action des services de police dans le domaine de la sécurité routière à Paris et le 92, 93 et 94.

A l'échelon régional, il élabore, en lien étroit avec le service communication, la stratégie de communication de la préfecture de police en matière de sécurité routière et en assure le suivi ainsi que le développement, en liaison notamment avec la Ville de Paris, la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) et les préfectures concernées.

➤ ***La direction de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne (DSPAP)***

Direction généraliste ayant vocation à participer aux missions de sécurité routière, la DSPAP verbalise à Paris les infractions aux règles du stationnement afin de fluidifier la circulation de proximité sur les axes secondaires, faciliter l'activité économique dans la capitale mais aussi de permettre l'organisation d'opérations ponctuelles de circulation « douce » de la Mairie de Paris (ex. « Paris Respire »). En

petite couronne, les directions territoriales de sécurité publique répriment essentiellement le stationnement gênant, la verbalisation du stationnement payant relevant des polices municipales.

Tant à Paris qu'en petite couronne, les effectifs de la DSPAP procèdent à des contrôles routiers.

Dans les départements de petite couronne, les Brigades Accidents et Délits Routiers (BADR) des commissariats traitent les accidents de la route. À Paris, le Service de Traitement Judiciaire des Accidents (STJA) intervient sur tous les accidents graves et mortels de la capitale. Les autres accidents sont pris en compte par les commissariats d'arrondissement.

La DSPAP, en tant que direction généraliste de proximité, est chargée de la politique de prévention générale de la délinquance. Dans ce cadre, elle exerce des compétences en matière de sécurité routière (organisation d'alternatives à la sanction, sensibilisation des écoliers et de publics ciblés, participation à des opérations de communication).

Cette mission est essentiellement assurée par le Service de Prévention, de Police Administrative et de Documentation (SPPAD) en lien étroit avec les Missions Prévention Communication (MPC) des circonscriptions.

➤ *La direction de l'ordre public et de la circulation (DOPC)*

Direction spécialisée en matière de circulation et de sécurité routière, la DOPC est chargée, à Paris, de la répression des infractions routières, de la régulation de la circulation routière, ainsi que de la sensibilisation du public à la prévention des violences routières.

Dans les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, elle est chargée des opérations de régulation de la circulation et de missions de sécurité routière sur les voies figurant en annexe de l'arrêté du 23 juin 2010, en liaison avec les services de la police et de la gendarmerie nationales territorialement compétents.

La DOPC procède à des contrôles de vitesse et à des contrôles routiers (dépistages d'alcoolémie, de stupéfiants, répression des infractions aux règles de conduite des véhicules) y compris lors d'opérations coordonnées à l'échelon régional ou d'opérations conjointes avec la DSPAP sur des secteurs accidentogènes et criminogènes de l'agglomération.

La sous-direction régionale de la circulation et de la sécurité routière comporte une division régionale de la circulation, une division de la prévention et de la répression de la délinquance routière, qui compte l'unité de traitement judiciaire des délits routiers, la compagnie de police routière et le bureau d'éducation et d'information routières, en charge de la prévention. Une division régionale motocycliste complète ce dispositif. Cette dernière est également présente sur le domaine de la prévention, tout particulièrement en direction des deux-roues motorisés.

➤ *La direction de la police générale (DPG)*

Gestionnaire des droits à conduire, cette direction est chargée de la gestion des droits à conduire, des statistiques correspondantes et de la relation avec les organismes de formation à la conduite.

C'est le 5^{ème} bureau de la DPG qui traite de ces questions. Ainsi, il gère l'inscription des candidats à l'examen, la répartition des places d'examen entre auto-écoles et la délivrance des permis de conduire (plus de 66 000 titres établis en 2011). Il traite également les arrêtés préfectoraux de suspension provisoire du permis de conduire, l'enregistrement des stages et organise les visites médicales prévues par la réglementation. Il est également compétent en matière d'agrément des auto-écoles et des moniteurs d'auto-écoles et d'organisation des examens en ce domaine

➤ ***La direction opérationnelle des services techniques et logistiques (DOSTL)***

En charge notamment du bon état du matériel et d'un certain nombre de contrôles techniques, la direction opérationnelle des services techniques et logistiques joue un rôle central de fourniture et de maintenance d'appareils de contrôle (vitesse, alcoolémie, stupéfiants, surcharge) et des véhicules des forces de l'ordre.

L'unité de contrôles techniques (UCT), unité spécialisée dans des missions de contrôles routiers ciblés sur la pollution, le bruit et les surcharges de véhicules, réalise des contrôles techniques des véhicules sur l'ensemble des quatre départements de l'agglomération parisienne.

ANNEXE 14 :
EDUCATION A LA SECURITE ROUTIERE ET PREVENTION, TOUT AU LONG DE LA VIE

PARTIE 1. LE « CONTINUUM EDUCATIF » AU SEIN DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES	214
1.1 LE DISPOSITIF RECENT ET LOURD A CREE UNE DYNAMIQUE, MAIS RESTE DISCONTINU ET FRAGILE.....	214
1.1.1 A l'école primaire, l'enseignement à la sécurité routière s'inscrit dans le socle commun des compétences.....	215
1.1.2 L'enseignement au collège se résume souvent à un examen axé sur la connaissance théorique du code de la route.....	216
1.1.3 Les actions menées au lycée ne touchent qu'une faible proportion de lycéens	217
1.1.4 Les actions menées au stade de l'enseignement supérieur sont ponctuelles et dépendent souvent de la bonne volonté des acteurs locaux.....	218
1.2 LE DISPOSITIF PEUT ETRE RENDU COHERENT ET MIEUX PREPARER LES ELEVES A DEVENIR USAGERS DE LA RUE ET DE LA ROUTE.	219
1.2.1 L'éducation à la sécurité routière devrait être la même pour tous	219
1.2.2 Le continuum éducatif doit se renforcer au collège et se poursuivre au-delà	220
➤ Faire évoluer l'ASSR pour améliorer la formation au collège	220
➤ Faire du lycée le niveau prioritaire d'action	221
➤ Mettre en place un dispositif pour l'enseignement supérieur	221
1.2.3 Les méthodes pédagogiques employées doivent davantage influencer sur les comportements.....	221
1.2.4 Le dispositif gagnerait à être évalué	223
1.2.5 La place des parents est à définir	223
PARTIE 2. L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE	224
2.1 INTEGRER LA MATRICE GDE POUR FAIRE EVOLUER LE DISPOSITIF GLOBAL D'EDUCATION ROUTIERE.	224
2.2 LE MODELE DE FORMATION DOIT EVOLUER.....	227
2.2.1 L'apprentissage anticipé de la conduite a des effets bénéfiques	228
2.2.2 Les spécificités françaises de la formation au permis de conduire sont à interroger	228
2.2.3 La période probatoire des conducteurs novices doit être mise à profit pour améliorer l'apprentissage de la conduite	229
2.2.4 Les stages de récupération de points et leurs modalités mériteraient d'être évalués	230
PARTIE 3. PREVENTION ET FORMATION EN MILIEU PROFESSIONNEL.....	232
3.1 LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL EST AVERE.....	232
3.1.1 Le risque routier est pris en charge par les entreprises dans un cadre légal clair	232
3.1.2 Le risque routier professionnel est mal suivi dans la fonction publique d'Etat.....	234
3.1.3 Le risque routier semble mieux suivi dans les autres fonctions publiques.....	234
3.2 L'IMPULSION NATIONALE A ETE EFFICACE POUR FIXER UNE DOCTRINE ET DOIT SE PROLONGER COMPTE TENU DE L'EFFET LEVIER DE LA PREVENTION DU RISQUE ROUTIER.....	236
3.2.1 De la doctrine et des actions ont été produites dans le cadre de la charte CNAM / DSCR.....	236
3.2.2 Des actions sont menées de façon hétérogène au plan départemental	237
3.2.3 La prévention des risques professionnels a un important effet levier	237
➤ L'accidentalité de travail est à l'origine d'un nombre important de victimes impliquées.....	237
➤ Les actions relatives au risque trajet ont des retombées en conduite de loisir	238

3.3	PLUSIEURS ORIENTATIONS PEUVENT ETRE SUGGEREES EN MATIERE DE PREVENTION DES RISQUES ROUTIERS	238
3.3.1	<i>L'usage des véhicules utilitaires légers et les métiers les plus exposés doivent constituer des cibles prioritaire de prévention.....</i>	238
3.3.2	<i>L'usage du téléphone professionnel au volant doit être maîtrisé.....</i>	239
3.3.3	<i>La problématique des addictions au volant peut être abordée même si elle est complexe</i>	239
3.3.4	<i>La désignation des conducteurs en cas d'infraction serait de nature à réduire le risque.....</i>	239
3.3.5	<i>La fonction publique doit être exemplaire en matière de prévention des risques routiers</i>	240
PARTIE 4.	LES AUTRES ACTIONS DE PREVENTION	241
4.1	LE PARTENARIAT AVEC LES ASSURANCES ET MUTUELLES EST UTILE	241
4.2	LE PARTENARIAT AVEC LES COLLECTIVITES TERRITORIALES EST ESSENTIEL AU PLAN CENTRAL COMME AU PLAN LOCAL ...	241
4.3	LE PARTENARIAT AVEC LES ASSOCIATIONS EST PRECIEUX MAIS FRAGILE	243
4.4	LE PARTENARIAT LOCAL EST MULTIPLE ET RICHE, MAIS INSUFFISEMMENT CAPITALISE.....	244
4.5	L'IMPACT DES ACTIONS DE PREVENTION RESTE A EVALUER AFIN DE LES AMELIORER.....	245

L'éducation à la sécurité routière (SR), au sens large, peut être définie par ses finalités¹ :

- promouvoir la connaissance et la compréhension des règles et des conditions de la circulation ;
- améliorer les aptitudes par la formation et l'expérience ;
- stimuler ou modifier les attitudes par la prise de conscience des risques ;
- modifier les comportements tels que, par exemple, la conduite sous l'influence de l'alcool ou la pratique de vitesses trop élevées ;
- former les conducteurs, les diagnostiquer (détecter les personnes susceptibles de faire preuve d'un comportement dangereux) et accompagner la restauration de l'aptitude à conduire.

Elle s'adresse évidemment aux plus jeunes, mais l'éducation c'est aussi la capacité à comprendre, à faire et à se comporter ; elle est donc présente à toutes les étapes de changement dans la vie de l'utilisateur.

L'éducation routière permet d'adopter la conduite adaptée en tant qu'utilisateur de la route, mais elle modifie aussi le rapport à la règle : elle permet d'appliquer la règle parce qu'elle est comprise, plus que parce qu'elle est crainte. En cela elle est aussi centrale pour l'acceptabilité et pour rendre chacun porteur du message de sécurité routière.

Elle s'inscrit dans le temps long, ce qui la rend difficile à mettre en place, les objectifs de sécurité routière s'inscrivant souvent dans un terme proche (c'est le cas de l'objectif de "moins de 2000 morts en 2020", qui fait l'objet de cette mission).

Mais elle permet d'ancrer les étapes de progrès dans la durée et d'éviter les retours en arrière par une évolution progressive des mentalités et de la compréhension des enjeux de la sécurité routière.

Elle peut être présentée en quatre volets :

- le continuum éducatif au sein des établissements scolaires ;
- l'apprentissage de la conduite et la réhabilitation ;
- la prévention et la formation en milieu professionnel ;
- les actions de « prévention ».

Il peut aussi être considéré que la communication est aussi une forme de prévention.

¹ Guide « suprême », de la Commission européenne (meilleures pratiques en matière de sécurité routière).

PARTIE 1. LE « CONTINUUM EDUCATIF » AU SEIN DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Il concerne 12 millions d'élèves et débute à l'école primaire puis s'achève, en principe, à la fin du lycée².

Il débouche sur les catégories des 18/24 ans et des conducteurs novices dont les statistiques montrent l'importance en termes de sécurité routière.

Le poids de la classe d'âge 18-24 ans dans l'accidentalité routière

Les 18/ 24 ans représentent 20% de la mortalité en 2012, pour 8,8% de la population (ce facteur de surmortalité de 2,3 est constant depuis 2000). Pour 10 jeunes adultes tués, 72 blessés sont hospitalisés dont 18 garderont des blessures graves (registre du Rhône). La baisse de la mortalité entre 2000 et 2010 est de 52% (conforme à l'ensemble de la population 51.1%).

Cette réduction a été de 56,9% entre 2000 et 2012, contre 55,3% toutes classes d'âge et 63% pour les 15/17 ans.

Toutefois, si on le rapporte au nombre de kilomètres parcourus, ils ont quatre fois plus de risque d'être tués que l'ensemble des conducteurs. Ils décèdent 1,9 fois plus que l'ensemble, le samedi et le dimanche.

La mortalité est plus masculine (80/20) que les autres classes d'âge (70/30). La catégorisation liée au sexe est la plus forte de toutes les catégorisations. On le constate et pourtant on n'en tient aucun compte dans l'éducation routière.

Le niveau de responsabilité présumée des 18/24 ans impliqués dans des accidents mortels est supérieur à celui de l'ensemble (68% contre 57 % en 2012).

Enfin, les 15-24 ans ne représentent que 12% de la population (1/01/2013 ; France métropolitaine), mais 24% des tués et 27% des blessés hospitalisés.

1.1 Le dispositif récent et lourd a créé une dynamique, mais reste discontinu et fragile

Le code de l'éducation prévoit l'éducation routière en milieu scolaire. Cette dernière a pour objectif de permettre aux élèves d'acquérir un comportement responsable sur l'espace routier.

Le socle commun³ prévoit que chaque élève doit être capable de respecter les règles de sécurité et notamment la sécurité routière par l'obtention de l'attestation scolaire de sécurité routière. L'éducation à la sécurité routière est conçue comme une compétence particulière s'intégrant dans les compétences sociales et civiques à acquérir par les élèves⁴.

La circulaire du 24 mai 2006 prévoit la mise en œuvre d'une éducation à la responsabilité en milieu scolaire qui inclut la sécurité routière.

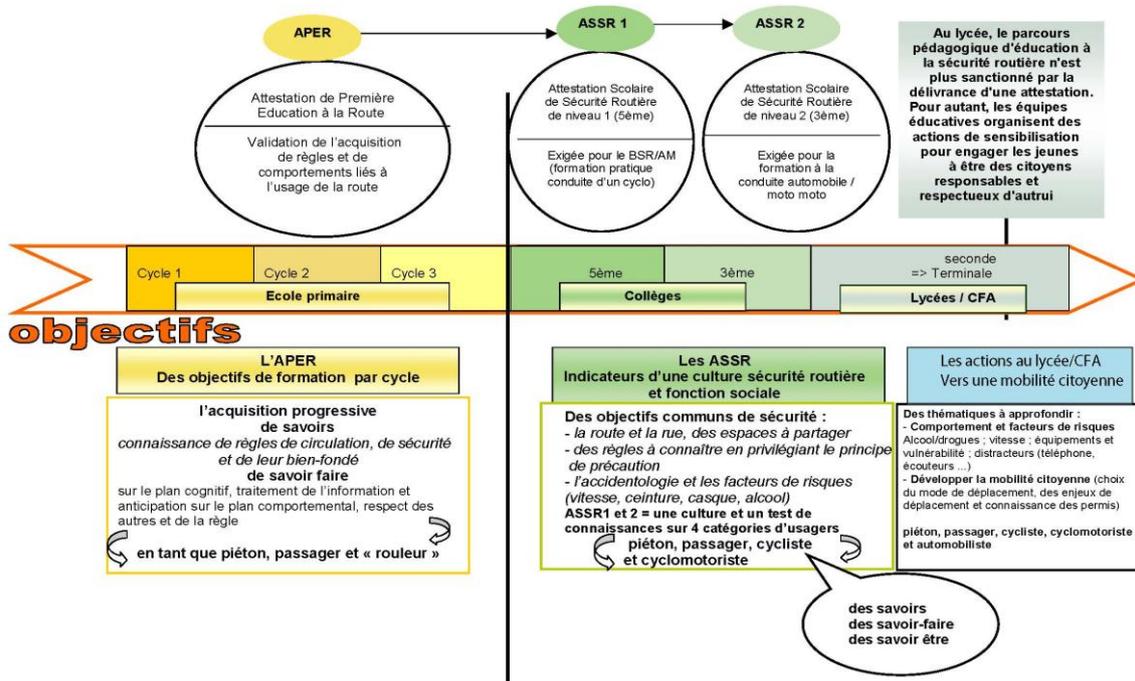
² La scolarité au collège est obligatoire, seuls quelques décrocheurs y échappent. A la rentrée 2011-2012 (811 100 élèves), 1,4 % sont comptabilisés comme "sortis" du collège, soit 11 355 élèves. Ils ne sont pas autant tous sortis du système éducatif, pouvant continuer leur scolarité notamment dans les établissements sanitaires et sociaux ou à l'étranger.

Le nombre de bacheliers 2012 (bac général, technologique et professionnel) s'établit à 609 857. 72 % des bacheliers 2012 se sont inscrits dès la rentrée suivante dans l'enseignement supérieur hors apprentissage, soit 439 097 nouveaux étudiants.

³ Mis en place par la loi d'orientation pour l'avenir de l'école (23 avril 2005).

⁴ Article annexe du code de l'éducation issu du décret n°2006-830 du 11 juillet 2006 précisant le socle commun de connaissances, de compétences et de culture : « Chaque élève doit être capable de : (...) respecter les règles de sécurité, notamment routière par l'obtention de l'attestation scolaire de sécurité routière. »

CONTINUUM EDUCATIF : UN PARCOURS PEDAGOGIQUE JALONNE PAR DES EVALUATIONS



1.1.1 A l'école primaire, l'enseignement à la sécurité routière s'inscrit dans le socle commun des compétences

A l'école primaire (50 000 écoles), l'éducation à la sécurité routière fait l'objet d'une pédagogie progressive et cohérente qui tient compte du développement psychomoteur et du degré d'autonomie de l'enfant (dans le cadre des programmes de l'école primaire qui déterminent les contenus et les compétences à acquérir). Le tout est validé par l'APER (attestation de première éducation à la route) à l'issue de la scolarité.

Ce n'est pas une discipline mais une compétence globale, vue transversalement et qui s'intègre dans les programmes. Elle répond à des objectifs de savoir (connaître les règles de circulation, de sécurité...), de savoir-faire (anticiper, traiter l'information..) et de savoir-être (être respectueux des autres usagers ...)⁵. L'objectif est que, au-delà de la seule validation scolaire, l'élève ait les comportements adaptés dans l'ensemble des situations de la vie quotidienne. Cela doit être conforté par la convergence des pratiques scolaires et familiales.

Selon l'éducation nationale, l'enseignement lié à l'APER est plutôt effectif et correctement mené⁶ ; même si on constate qu'il est souvent discontinu de la maternelle au CM2 et plutôt regroupé au CM1, CM2.

Mais, l'APER a été construite en l'absence de tout référentiel de compétences. Or, les recherches actuelles notamment de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), sur l'éducation routière de l'enfant piéton distinguent quatre compétences impliquées dans la tâche de traversée, toutes relevant principalement du traitement de l'information en situation de résolution de problème : choisir un bon site de traversée, analyser la situation routière, estimer les espaces inter véhiculaires et anticiper le comportement des conducteurs.

⁵ Circulaire 25 octobre 2002.

⁶ Forte demande de supports pédagogiques, fréquentation du site, livret scolaire de l'élève.

Éduquer l'enfant piéton, c'est en partie lui apprendre les normes sociales, (notamment « l'autre ») et institutionnelles d'interaction entre les utilisateurs d'un espace commun. Apprécier les compétences de l'enfant piéton est extrêmement difficile⁷ pour l'enseignant, d'autant qu'un contrôle en milieu réel n'est pas sans risque.

1.1.2 L'enseignement au collège se résume souvent à un examen axé sur la connaissance théorique du code de la route

Dans les 5000 collèges, deux étapes de formation sont validées par l'ASSR (attestation scolaire de sécurité routière, arrêté du 25 mars 2007). ASSR 1, en cinquième et pour les élèves qui atteignent 14 ans au cours de l'année civile. Cette attestation est obligatoire pour l'obtention du permis AM « cyclomoteur ». ASSR2, en 3ème et pour les élèves qui atteignent 16 ans. Cette attestation est obligatoire pour l'obtention du permis de conduire.

Ces formations sont centrées sur le piéton, le passager, le cycliste et le cyclomotoriste (le partage de la route et de la rue, les règles à connaître, les facteurs de risque).

Ces examens sont aussi organisés dans les centres de formation des apprentis (CFA - il s'agit alors d'une attestation de Sécurité Routière –ASR) et les Groupements d'établissements (GRETA) pour les plus de 16 ans non scolarisés. Une épreuve de rattrapage est organisée dans les lycées pour les élèves absents ou ayant échoué, ou ceux qui viennent d'une scolarité à l'étranger. La PJJ (protection judiciaire de la jeunesse) peut faire passer l'ASSR pour les mineurs déscolarisés. 800 jeunes ont ainsi obtenu cette attestation par ce biais en 2013. Une base ASSR téléchargeable pour se préparer et passer l'examen est disponible. C'est un outil à la fois pédagogique et certificatif (500 questions sous forme de vidéos de mise en situation et réponse QCM).

De nombreux établissements se limitent à organiser les ASSR sans mener d'actions d'éducation à la sécurité routière. La préparation à l'examen se limite alors à du bachotage, la préparation pouvant être effectuée par un surveillant ou en libre service sur les outils numériques au CDI (centre de documentation et d'information).

De plus l'ASSR ne remplit pas sa fonction pédagogique d'apprentissage, lorsqu'on l'aborde uniquement par ses aspects "code de la route".

Les taux de réussite nationaux à la session 2013 sont de 99% pour l'ASSR1, 98% pour l'ASSR2 et 96% pour les ASR. La moyenne obtenue est de 11/20. Cela démontre que l'acquisition de connaissances est limitée. Le questionnaire est jugé « facile » par les enseignants. Enfin, une évaluation par questionnaire permet de mesurer tout au plus des savoirs, mais vraisemblablement pas des comportements.

La semaine du vélo à l'école et au collège complète le dispositif depuis deux ans, dans le cadre du plan national "mobilités actives" porté par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE). Cette action nationale vise à sensibiliser les élèves des écoles maternelles et élémentaires ainsi que des collèges à l'intérêt du vélo comme moyen de déplacement individuel et collectif. L'opération doit permettre de valoriser ou d'initier des approches pédagogiques dans les domaines de la santé, de la sécurité routière ainsi que de l'environnement et du développement durable.

Elle se fait cependant à l'initiative de chaque établissement et une grande partie d'entre eux ne l'organisent pas.

⁷ Marie Axelle Granié (IFSTTAR) 2003. Lecture critique du référentiel formation de l'APER. Un référentiel de compétences a été bâti en 2009 par l'IFSTTAR. Son but est d'inventorier et d'ordonner les compétences requises pour que tout déplacement dans l'espace routier, en tant que piéton, roller, cycliste, motocycliste, automobiliste, passager de véhicule puisse satisfaire aux exigences de sécurité. Chaque compétence énonce l'activité complexe à mobiliser dans un contexte dont les variables sont nommées (situation, paramètres personnels, connaissances, savoir-faire à mobiliser) ; Des éléments d'observation sont repérés : ils peuvent permettre une évaluation par un tiers ou un regard sur soi-même. En pédagogie, il faut adopter une démarche développementale (interroger les compétences à travers les processus à l'œuvre dans leur construction) ; baser le continuum éducatif sur le développement social, pour obtenir une éducation des compétences nécessaires à l'usager quel que soit son mode de transport.

1.1.3 Les actions menées au lycée ne touchent qu'une faible proportion de lycéens

Au lycée (2800 établissements), les actions d'éducation à la sécurité routière (AESR) font partie du projet éducatif global de l'établissement (en cohérence avec les autres actions du comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté). Elles peuvent s'appuyer sur un partenariat associatif.

Suite aux décisions du comité interministériel de la sécurité routière CISR (18/02/2010 et 11/05/2011), une expérimentation d'actions de sensibilisation à l'ESR a été menée dans 80 établissements en 2010-2011 puis étendue l'année suivante à 50% des lycées. Depuis 2012, une généralisation des actions sur l'ESR est demandée aux recteurs mais n'a pas été mise en œuvre.

Les thématiques sont approfondies par rapport à l'ASSR (comportement et facteurs de risques, mobilité citoyenne) et la question de la conduite automobile est abordée.

L'étude PERLE (projet prévention et éducation routière en lycée) commandée à l'IFSTTAR par la DSCR et la Direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO), constitue un premier élément d'évaluation. Son objectif est de mesurer l'impact des actions d'éducation à la sécurité routière (lycées et apprentissage), sur le comportement des jeunes⁸. Les analyses intermédiaires montrent que :

- 50% des lycées organisent des actions d'éducation à la sécurité routière (AESR), qui touchent moins d'un cinquième des élèves (50% environ des lycées ont mené au moins une AESR en 2010/2011, 45% en 2011/2012) ; seulement 16% de l'ensemble des lycéens ont été touchés⁹ ;
- 50% des élèves sont en formation à la conduite (dont près de 2/3 en conduite accompagnée) et 10% des intéressés ont déjà leur permis dont 46,9% après avoir suivi l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) ;
- le niveau des connaissances acquises est souvent peu élevé, par exemple des les distances pour s'arrêter, le nombre de verres pour rester en deçà du seuil légal d'alcoolémie ou les effets de la vitesse ne sont pas maîtrisés ;
- la sensibilisation fonctionne. Plus de la moitié des élèves en parlent après avoir suivi une AESR ;
- les actions font souvent intervenir plusieurs partenaires extérieurs (2012/2013). La prévention routière et la gendarmerie sont impliquées dans environ un tiers des actions menées. La police nationale (25%), les pompiers (22%), les intervenants départementaux de la sécurité routière - IDSR (19%), prévention MAIF (18%). Parmi ces partenaires, les pompiers sont les plus impliqués dans les actions multipartenariales.

Outre leur couverture insuffisante, l'efficacité des actions actuelles est faible alors qu'il existe un levier important et encore peu exploité qui est celui de l'influence des pairs. Il faut favoriser les témoignages de jeunes, qui parlent le même langage auxquels ils peuvent s'identifier, aider les jeunes à l'affirmation de soi et à résister aux influences négatives dans les situations de conduite¹⁰.

Enfin, une enquête a été conduite avec l'appui du SGMAP et de la DSCR, en mai 2014, dans le cadre de cette action d'évaluation¹¹.

Enquête « jeunes » sur les actions de sensibilisation en milieu scolaire

87% se souviennent avoir assisté à des actions de sensibilisation à la sécurité routière, en primaire (36%), au collège (81%). Ces actions étaient majoritairement mises en place par les intervenants extérieurs (71%), les enseignants (38%) ou les surveillants (9%).

Les jeunes ont été intéressés par ces actions (76%) et pensent qu'elles ont plutôt impacté leurs comportements (70%). Ce qu'ils disent en avoir retenu est très diversifié selon les élèves et se limite au respect des règles. Enfin, ils sont unanimement convaincus (92%), de la nécessité de poursuivre ces actions.

⁸ Elle se déroule de septembre 2012 à septembre 2014 et s'appuie sur plusieurs vagues de questionnaires aux élèves et chefs d'établissements ainsi que sur des entretiens. Le rapport final est attendu au 3^{ème} trimestre 2014.

⁹ La concurrence avec les autres missions de l'établissement (24%) et avec d'autres sujets de prévention et d'éducation à la citoyenneté sont les causes les plus citées (manque de temps - 21%, autres priorités -10%).

¹⁰ On peut aussi penser que l'intervention d'auteurs d'accidents graves, répond à la même logique.

¹¹ Par téléphone auprès d'un échantillon représentatif de 301 personnes, jeunes âgés de 15 à 20 ans. Du 12 au 23 mai 2014.

L'ensemble du continuum est mis en œuvre au travers de plusieurs moyens et outils, à disposition des enseignants¹² :

- des réseaux de relais : 15 coordonnateurs académiques sécurité routière, des correspondants départementaux sécurité routière, des référents sécurité routière des établissements. Réseau des référents sécurité routière Canopée (ex CRDP¹³) ;
- un portail internet spécialisé, qui recense et mutualise les ressources pédagogiques. Il permet l'auto formation des nouveaux référents. C'est un des sites « éducol » les plus fréquentés (30 000 à 50 000 visites par mois) ;
- des partenariats contractuels de l'éducation nationale avec la Prévention routière et Prévention Maif financés en partie sur des crédits DSCR ;
- des simulateurs (une centaine) de deux-roues motorisés (2RM) sont disponibles dans le réseau canopée¹⁴, ainsi que l'ensemble des ressources pédagogiques ;
- des pistes routières animées par les forces de l'ordre (voir annexe pilotage de l'action locale en matière de sécurité routière).

1.1.4 Les actions menées au stade de l'enseignement supérieur sont ponctuelles et dépendent souvent de la bonne volonté des acteurs locaux

Enfin, l'enseignement supérieur regroupe 2 100 000 étudiants dans un millier d'établissements. Les établissements sont autonomes et fixent les programmes dans un cadrage national général des formations.

Il n'y a pas de véritable action éducative en matière de sécurité routière mais les établissements agissent notamment via leurs services de médecine préventive¹⁵. L'objectif général est de prévenir toutes les conduites addictives, dans le cadre de protection de la santé des étudiants. A ce stade, les jeunes ne sont plus des apprentis de la route mais majoritairement des usagers de la route.

Les deux thèmes principaux de prévention sont :

- la prise de risque, afin de responsabiliser l'étudiant ;
- l'accompagnement des événements festifs (former les étudiants à organiser un événement plus sûr, à faire passer le message d'étudiant à étudiant par des étudiants relais).

Les actions organisées sont donc des actions ponctuelles, soit thématiques (par exemple sur l'alcool, produit le plus consommé par les étudiants), soit liées à un événement festif.

Le niveau national n'a pas de vision, pas de moyens dédiés, pas d'action phare, pas de protocole spécifique, pas de statistiques ni de la détention des permis par les étudiants, ni de l'accidentalité. Il a aussi peu de capacité d'impulsion, en raison de l'autonomie des établissements.

La direction générale pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle (DGESIP) souhaite un partenariat national, pour une déclinaison locale. Les travaux engagés il y a deux ans avec la DSCR, n'ont pas été poursuivis. Ils visaient à établir un partenariat entre la DSCR et les trois conférences de l'enseignement supérieur (grandes écoles, présidents universités, autres écoles), avec la volonté de trouver des partenaires intervenants et de développer une politique nationale.

¹² L'arrêté du 1^{er} juillet 2013 (compétences professionnelles des métiers du professorat et de l'éducation), prévoit dans leurs compétences communes, qu'ils doivent apporter leur contribution à la mise en œuvre des éducations transversales (Agir en éducateur responsable et selon des principes éthiques).

¹³ Centre régional de documentation pédagogique qui conçoit, diffuse, archive des documents multimédia à l'intention des établissements, des enseignants et des élèves.

¹⁴ Ex CRDP : centres régionaux de documentation pédagogique (un par académie).

¹⁵ Services universitaires de médecine préventive et de promotion de la santé dans chaque université, les écoles ont une obligation de suivi sanitaire. Ceux qui n'ont pas de service conventionnent avec une autre école. Les établissements privés n'ont aucune obligation.

Selon une étude de la prévention routière (octobre 2011), près d'un tiers des organisateurs de soirées festives ne met jamais en œuvre d'actions de prévention et 91% des actions sont mises en œuvre par les étudiants eux-mêmes. Les raisons invoquées sont que c'est trop contraignant (pour 56% des organisateurs) ou inutile (pour 54%). La moitié des associations estime que c'est plutôt ou très facile de mettre en place ces actions, l'autre moitié plutôt ou très difficile.

Sur le terrain la pratique est hétérogène. D'un côté on trouve des universités qui ont pris le problème à leur compte souvent en liaison avec les autorités préfectorales (Charte des bonnes pratiques pour la vie universitaire à Nancy, actions menées à Paris...). De l'autre côté, on trouve des universités qui laissent agir les bureaux des élèves et les associations et se reposent sur leur dynamisme (ex « avenir santé » dans l'Hérault, très active avec les organisateurs de soirée, mais limitée en moyens humains)¹⁶. Les mutuelles étudiantes sont parfois impliquées.

1.2 Le dispositif peut être rendu cohérent et mieux préparer les élèves à devenir usagers de la rue et de la route.

On constate un encadrement législatif et réglementaire complet, auquel s'ajoute une note annuelle aux recteurs, coordinateurs et correspondants. Celle-ci fait le point sur les objectifs, les outils.

Le dispositif est relativement récent : 2002 pour les APER, 1993 pour les ASSR, 2010 pour les lycées.

Les moyens et les outils sont nombreux et s'appuient sur des réseaux de référents « sécurité routière ». Mais le dispositif n'est pas appliqué par tous de manière homogène. Il n'est pas réellement continu dans le temps. Il s'appuie sur des réseaux pas toujours coordonnés. Les objectifs ne sont pas bien évalués et les méthodes pédagogiques peu adaptées à la modification des comportements.

Cinq axes forts d'amélioration apparaissent donc.

1.2.1 L'éducation à la sécurité routière devrait être la même pour tous

Une dynamique est amorcée, mais elle est trop souvent liée à la volonté des chefs d'établissements, des référents et des enseignants, ainsi qu'à l'existence et à la vitalité du tissu associatif local. Il en résulte une hétérogénéité d'application.

Il est difficile de mobiliser les enseignants notamment au stade de l'enseignement secondaire où leur recrutement disciplinaire les conduit à rester dans leur champ. Les enseignants et chefs d'établissements ont encore une vision trop « code de la route », des épreuves de l'ASSR.

L'équilibre est fragile, appuyé sur des individus et sur le niveau d'appétence qu'ils ont pour le domaine. Les enseignants comme les référents sécurité routière des établissements ne sont pas toujours motivés ni toujours formés. Certaines académies sont moins dynamiques que d'autres. Les réunions académiques et départementales ne sont pas systématiques. Ces réseaux ne sont pas complets ni homogènes.

L'autonomie des établissements et la « responsabilité pédagogique » des enseignants rendent une application harmonisée longue et difficile.

Plusieurs mesures pourraient permettre d'homogénéiser l'application du dispositif :

- renforcer la coordination et les réseaux : dynamiser les coordinateurs académiques, en leur demandant de contribuer à la cohérence du dispositif et à son évaluation ;
- coordonner davantage l'action de l'éducation nationale avec les dispositifs du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et l'ensemble des acteurs du territoire ;

¹⁶ Prévention par les pairs. SAM. Le ciblage se fait sur les soirées et l'action phare la gestion des départs du lieu festif.

- porter attention à la fonction de référents dans les établissements publics locaux d'enseignement (EPLE) : les choisir selon leur intérêt pour le sujet, leur donner une formation, leur accorder une reconnaissance, éventuellement financière¹⁷ ;
- impliquer plus les enseignants, éventuellement en reconnaissant leur fonction transversale¹⁸.
- mettre en place un label pour les établissements exemplaires (cf. bonne pratique aux Pays-Bas décrite ci-dessous) ; en France la prévention routière organise « les clés de l'éducation routière » : les écoles sont contactées pour concourir à un prix ; il y a moins d'une centaine de dossiers par an ;
- mieux exploiter les activités périscolaires dans le cadre de la réforme en identifiant une activité sécurité routière dans laquelle pourrait s'impliquer les collectivités territoriales.

Label de sécurité routière (Zebra seef Pays Bas)

Les écoles peuvent se voir décerner des certificats et un label en développant des actions visant l'un des quatre thèmes principaux du projet:

1. Intégration de l'éducation à la sécurité routière dans le programme de l'école (par exemple, nomination de professeurs de sécurité routière, organisation de manifestations spéciales comme des semaines de la sécurité routière) ;
2. Promotion d'un environnement sûr et sain pour l'école (par exemple, meilleure accessibilité de l'école, modes de transport respectueux de l'environnement, aménagement de racks à vélos, définition d'itinéraires sûrs pour se rendre à l'école) ;
3. Implication des parents (par exemple, développement d'un système d'information pour les parents ; rôle des parents pour aider les enfants à traverser la rue) ;
4. Mise en place de diverses formations pratiques et programmes.

Le projet se place sur le terrain de la «facilitation» en fournissant une structure d'organisation et un soutien professionnel. Hormis le personnel de l'école, sont impliqués les municipalités, les acteurs politiques locaux, la police, les organisations de la sécurité routière et, bien sûr, les parents d'élèves. Une commission indépendante visite les écoles pour formuler des conseils, apporter une aide et gérer le processus de certification et de délivrance du label.

1.2.2 Le continuum éducatif doit se renforcer au collège et se poursuivre au-delà

L'éducation routière s'affaiblit au collège et surtout au lycée, au moment où il devrait se renforcer au regard de l'accidentalité et devient quasi inexistant au moment où les jeunes deviennent des usagers de la route.

Plusieurs types de mesures pourraient remédier à cette difficulté, mais elles ne sont pas à coût nul.

➤ Faire évoluer l'ASSR pour améliorer la formation au collège

Ce dispositif est à conserver car il initie une dynamique commune à tous. Il pourrait être proposé des pistes d'études thématiques à chaque niveau d'enseignement collège ou lycée: vélos, angles morts, gilets jaunes (6ème), équipements et rappel à la loi (5ème), alcool (4ème), drogue, 2RM et ouverture sur conduite accompagnée (3ème)¹⁹.

¹⁷ Un nouveau décret considère l'enseignant au delà du face à face pédagogique. Possibilité de les payer (en euro) sur des missions transversales (exemple coordonner les maths sur un établissement) ou bien en heures supplémentaires pour travail hors heures (1500 € par an versés en trois fois). Il existe aujourd'hui des référents culture dans les lycées (600€ par an). On pourrait imaginer des référents sécurité routière rémunérés de façon similaire.

¹⁸ Selon une étude de la prévention routière, 15% des enseignants disent avoir été sensibilisé à la sécurité routière, 9% y avoir été incités et 4% avoir été formés à la dispenser. Les enseignants sont plutôt favorables à l'intégration de l'éducation routière aux programmes scolaire (72%, en baisse de 6 points par rapport à 2001). (étude du 19 juin 2008, 600 enseignants collèges et lycées).

¹⁹ Voir propositions de la commission « jeunes » du CNSR.

Il conviendrait de mieux définir les objectifs de l'ASSR en termes de compétences à acquérir et de mettre en place un contrôle continu... Le message délivré doit porter davantage sur le risque que sur le code. Il faut que les enfants passent de l'acceptation de la contrainte à l'adhésion à la règle de sécurité routière.

➤ ***Faire du lycée le niveau prioritaire d'action***

- Inclure la sécurité routière dans les projets de classes ou d'établissements, éventuellement en coordonnant l'éducation à la sécurité routière avec d'autres actions éducatives (Premiers secours, risques majeurs, santé...).
- Mettre en place un module de formation au lycée (général, professionnel ou agricole), qui intégrerait les conclusions de l'étude PERLE et de la matrice GDE (Voir partie 2 « apprentissage de la conduite »). Elle aurait pour but de préparer à l'apprentissage de la conduite.
- Intégrer les conclusions de l'étude PERLE : nécessité de caractériser les profils (lien entre personnalité et risque) et d'adapter les actions aux plus jeunes les plus à risque.
- Privilégier les témoignages qui sont efficaces et font réfléchir. Les actions thématiques améliorent les connaissances des élèves (ex alcool) ainsi que les témoignages de pairs.
- Mettre en place des actions centrées sur les compétences psychosociales comme la résistance à l'influence du groupe, l'affirmation de soi, le contrôle des émotions, l'assertivité²⁰, la prise de décision, le respect...

➤ ***Mettre en place un dispositif pour l'enseignement supérieur***

- Relancer les conventions: DSCR / DGSIP et universités, grandes écoles, associations.
- Développer des pratiques de chartes comme celle de l'université Henri Poincaré de Nancy: tripartites (président / étudiants / personnels), pour accompagner les responsables des écoles et des universités et les responsables des associations étudiantes dans la vie quotidienne des campus et dans le cadre d'événements ponctuels.
- Développer le partenariat associatif (comme avec l'association « avenir santé ²¹) et inciter à l'engagement associatif en université (en attribuant des points en plus pour les examens aux étudiants qui sont bénévoles en matière de sécurité routière).
- Développer le partenariat avec les mutuelles étudiantes, pour les inciter à porter à leur niveau le message préventif...

Par ailleurs, des pistes pourraient être explorées comme la possibilité de revoir le contenu de la sensibilisation à la sécurité routière lors des Journée Défense et Citoyenneté qui permet de toucher la quasi-totalité de la population ou la possibilité de développer un service civique sur ce thème...

1.2.3 Les méthodes pédagogiques employées doivent davantage influencer sur les comportements

Les actions menées en milieu scolaire créent une dynamique de sécurité routière, sensibilisent et conduisent parfois à en parler, mais leur impact sur les comportements est faible et l'acquisition des connaissances nécessaires n'est pas toujours satisfaisante. Ainsi, aucune modification directe des intentions, ni des comportements n'a été observée dans le cadre de l'étude PERLE en cours.

Plusieurs propositions peuvent être faites en matière de méthodes pédagogiques.

²⁰ Qualité d'exprimer ses opinions sans entamer les droits d'autrui.

²¹ Cette association est présente sur le terrain. Elle met des outils à disposition des étudiants, notamment organisateurs de soirées festives, via son site internet.

- Pour modifier les comportements, quatre objectifs sont à poursuivre dans le cadre des quatre dimensions du comportement²²: le risque, le rapport à la règle, le respect d'autrui et la calibration de la tâche²³.
- Le changement attendu de comportements exige des méthodes actives (qui rendent l'apprenant acteur dans l'acte d'apprendre) : discussions de groupe, jeux de rôles, coaching, mise en situation, témoignages-débat, beaucoup plus efficaces et adaptées à l'objectif que les méthodes traditionnelles magistrales (plus faciles à mettre en œuvre)...

Exemple de bonne pratique européenne en Belgique.

Le programme Flits! est axé sur les accidents impliquant des jeunes et se produisant la nuit pendant les week-ends. Flits! est un monologue multimédia incluant des représentations en réel pour les jeunes et les adultes (16 ans et plus). Un acteur professionnel raconte l'histoire d'un groupe d'amis de sortie un soir de week-end. Or la virée entre copains tourne au drame. Des séquences d'images animées, des jeux vidéo et de la musique pop confèrent à ce monologue l'apparence d'un clip vidéo répondant aux tendances actuelles. Flits! sensibilise les jeunes en utilisant des images et un langage qu'ils comprennent bien. Le message est dynamique et en aucun cas moralisateur.

Pendant les discussions qui suivent la représentation, les participants ont la possibilité de communiquer leurs propres expériences et d'exprimer leurs émotions. Cela rend le tout beaucoup plus réaliste. C'est pourquoi Flits fonctionne très bien dans les écoles. Le monologue est également disponible sur DVD.

- Développer l'auto-évaluation. Concrètement, il s'agit d'amener l'élève à se positionner techniquement et psychologiquement pour savoir précisément quel type de conducteur il est réellement. L'objectif est de lui permettre d'assumer le fait qu'il a des limites et, par exemple, le responsabiliser s'il a consommé de l'alcool²⁴.
- Mettre en place des méthodes qui prennent en compte le profil de personnalité des élèves (voir étude du service d'information du gouvernement SIG « les jeunes et les pratiques à risque », notamment) : dichotomie garçon / fille, tendance à se laisser influencer par les autres.
- A partir du collège, choisir le bon vecteur, le porteur de message le plus adapté. Pour cela, maintenir les intervenants extérieurs pompiers, police, gendarmerie, motards...favoriser l'influence positive des pairs.
- Construire un projet éducatif centré sur des objectifs comportementaux. Utiliser les différentes matières selon le programme : En sciences physiques, étudier l'impact de la vitesse, en sciences naturelles l'impact de l'alcool...
- Mieux exploiter les réseaux sociaux ou l'e-Learning²⁵. C'est un vecteur moderne qui impacte les jeunes.

²² Voir les travaux de JP Assailly (IFSTTAR).

²³ Depuis 10 ans on a une approche psycho ergonomique par la tâche. La calibration est la différence entre le perçu et le réel. Le jeune conducteur surévalue ses compétences pour réaliser une tâche, notamment en présence d'alcool, de stupéfiants, de « distracteurs ». Il a du mal à « calibrer » la tâche.

²⁴ Jean Pascal Assailly.

²⁵ Les réseaux sociaux semblent sous utilisés. Deux sites internet sont mis en œuvre dans l'enseignement supérieur, l'un institutionnel, l'autre "portail des étudiants". Ils ne sont pas consultés par les étudiants. Facebook et Twitter, par contre sont de plus en plus utilisés par les établissements. Pour le primaire et le secondaire, les sites du ministère: Twitter (431 abonnés), FB (319 abonnés) sont peu suivis!

1.2.4 Le dispositif gagnerait à être évalué

En effet les impacts de ce dispositif ne sont pas encore mesurés. Leur évaluation relève d'ailleurs d'une opération qui nécessite de mettre en place une démarche de capitalisation et d'observation dans le temps. Il s'agirait d'évaluer l'impact des actions conduites, non seulement en termes quantitatifs et de respect du prescrit, mais surtout en termes d'évolution des comportements.

Ainsi l'étude PERLE a permis de mettre en évidence qu'il fallait :

- distinguer satisfaction des élèves et efficacité ; par exemple, les lunettes simulatrices d'alcool amusent et satisfont, mais n'ont pas un effet dissuasif. Les témoignages satisfont aussi, mais ils marquent les lycéens, ils en ont parlé autour d'eux ;
- privilégier les actions ciblées (par exemple sur l'alcool) avec un thème central qui ont un meilleur effet sur la connaissance.

1.2.5 La place des parents est à définir

Les parents ne sont pas suffisamment associés, impliqués, ni présents. Un double discours éducatif auprès des enfants peut exister, le premier relevant de l'école et le second issu de l'observation du comportement des parents pas toujours conforme à ce qui est enseigné à l'école (et à ce qu'il convient de faire en toute sécurité).

La mortalité des 0-14 ans a considérablement chuté entre 2000 et 2014, divisée par 3,2 alors que celle des 15-17 ans était divisée par 2,7 et celle des 18-24 ans par 2,3.

L'enjeu est aujourd'hui celui de l'enfant passager. Les spécialistes indiquent qu'il y a 50 ans, 75% des tués des 0-14 ans étaient piétons, 25% passagers. Aujourd'hui c'est l'inverse. Cela indique une tendance sociétale : les enfants sont de plus en plus amenés en voiture à l'école par les parents jusqu'à la fin de l'école primaire. L'âge « piéton » pour aller à l'école est aujourd'hui majoritairement repoussé vers 12 ans.

Plusieurs initiatives peuvent être envisagées :

- sensibiliser les parents / les fédérations de parents d'élèves aux méthodes permettant de savoir repérer un comportement à risque, minimiser le développement de comportement à risque (surtout chez les garçons) ;
- sensibiliser les parents à leur rôle de modèle ;
- associer les parents aux différentes actions conduites dans les établissements.
- mettre en place des actions de formations thématiques des parents dans les crèches et garderies sur les dispositifs de retenue des bébés et enfants...

PARTIE 2. L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE

Le permis de conduire est hors du champ de la mission, cependant « l'éducation routière tout au long de la vie » suppose une approche globale, cohérente et continue. La mission propose donc quelques pistes qui pourraient répondre à ces exigences.

En outre dans la période autour du permis de conduire, la formation des conducteurs est une étape importante au regard des chiffres de l'accidentalité. En 2012, 25% des accidents corporels ont impliqué un conducteur novice (moins de 2 ans de permis). Leur risque d'être tué est quatre fois supérieur à l'ensemble de la population. 76% des tués novices, ont entre 18 et 24 ans. Entre 2000 et 2010 la baisse de leur mortalité est équivalente à la baisse générale de la mortalité (51.7%). Leur responsabilité présumée est supérieure de 10 points à l'ensemble de la population.

Enfin les flux sont importants : 956 000 permis VL et 124 000 permis motos sont délivrés chaque année.

Ces chiffres montrent d'une part que la population des conducteurs novices est une population à fort risque et, d'autre part, que l'ensemble des mesures qui visent à réduire leur mortalité n'est pas encore suffisant.

Ce domaine se prête au benchmark, notamment européen. Il est important que les apprentis-conducteurs apprennent non seulement à maîtriser leur véhicule et se familiarisent avec le code de la route, mais apprennent aussi à évaluer les risques et les facteurs d'augmentation du risque dans la circulation et à bien juger leurs propres aptitudes et limites. Ces aspects sont reflétés dans la matrice GDE (Goals for Driver Education, objectifs pour la formation des conducteurs) qui a été conçue dans le cadre du projet GADGET de l'UE²⁶.

2.1 Intégrer la matrice GDE pour faire évoluer le dispositif global d'éducation routière.

Une analyse de la tâche du conducteur et des accidents montre que des facultés psychomotrices et des fonctions physiologiques adéquates ne sont pas suffisantes pour rendre les performances du conducteur satisfaisantes et sûres. Cette affirmation fondamentale découle du fait avéré que la conduite est une tâche que chacun exécute à son rythme. Les recherches en psychologie de la circulation de Rothengatter (1997) ont mis en évidence l'importance non seulement **des facteurs de performance** (c'est-à-dire ce que le conducteur doit faire), **mais aussi celle des attitudes et motivations** (c'est-à-dire ce que le conducteur est disposé à faire).

Une approche hiérarchique de comportement du conducteur conçue en quatre niveaux décroissants

Niveau IV- Projets de vie et aptitudes à la vie

- Importance de la voiture et de la conduite automobile sur le développement personnel ;
- Capacités de maîtrise de soi.

Niveau III- Objectifs de la conduite automobile et contexte social

- Intention, environnement, contexte social, compagnie.

Niveau II- Maîtrise des situations de circulation

- Adaptation aux exigences de la situation concrète.

Niveau I- Maniement du véhicule

- Contrôle de la vitesse, direction et position.

L'échec, de même que la réussite, aux niveaux les plus élevés (IV et III) affectent les exigences de compétences aux niveaux les plus bas (II et I).

Nota : A la fin des années 2000 est apparu un 5^{ème} niveau « pressions sociétales économiques et politiques », qui va au-delà de l'individu²⁷.

²⁶ Guiding automobile drivers through guidance education and technology: Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen & Hernetkoski, 2002.

²⁷ Exemple : pression sur le livreur de pizzas ; pression de la publicité liant séduction et vitesse ; pression des chauffeurs poids lourds rejetant le permis à points...

Selon Jean-Pascal Assailly²⁸ : « Les projets généraux de vie d'une personne et les moyens de les satisfaire (par exemple développement de sa propre identité en relation avec les activités liées à la voiture et à la conduite), ainsi que les aptitudes générales nécessaires à la vie (par exemple la maîtrise de soi) peuvent être considérés comme le niveau le plus élevé de la hiérarchie.

Par exemple, un jeune conducteur homme qui est très passionné par la voiture et la conduite automobile et fait de ces centres d'intérêt le mode principal de construction de son identité, sera amené à choisir un contexte de conduite en harmonie avec cette motivation. Ceci agira sur le deuxième niveau (objectifs de la conduite automobile et contexte social) ainsi que sur certaines caractéristiques d'exposition au risque (peut-être conduite de nuit avec des amis). Le conducteur recherche des occasions de se mettre en valeur. Ce fait agit inéluctablement sur l'exigence et la sélection de modèles internes pour maîtriser les situations de conduite. Il peut décider, par exemple, de maintenir la vitesse au niveau le plus élevé possible en toutes circonstances. Cette vitesse de conduite risque de surcharger la capacité de traitement des informations. Cela peut, en retour, engendrer des jugements erronés et autres erreurs dans les situations de conduite. Une vitesse élevée peut également accroître les exigences de capacités relatives au maniement des véhicules.

Cette vision permet de comprendre pourquoi nombre de tentatives d'amélioration de la sécurité par une amélioration des capacités aux niveaux hiérarchiques les plus bas (habileté à manœuvrer le véhicule sur une route glissante) ont échoué et pourquoi certaines catégories tirent profit d'une formation à la maîtrise des routes glissantes alors que pour d'autres l'expérience d'une telle formation produit des effets négatifs. Si on utilise l'amélioration des capacités ou pire - l'illusion que les capacités sont améliorées pour satisfaire le désir de maintenir une vitesse aussi élevée que possible, les résultats seront très probablement négatifs. Si le niveau motivationnel ne parvient pas à produire une stratégie de conduite sûre, aucun niveau de compétences relatives à la maîtrise des situations de conduite ou au maniement du véhicule ne sera d'ampleur suffisante pour compenser cette orientation défavorable à la sécurité et générer un résultat positif. »

Un autre exemple d'application de la matrice

Un conducteur qui adopte une stratégie orientée vers la sécurité et une approche neutre de la conduite automobile. Ce type de motivation induit probablement une vitesse modérée et peut-être même la décision de ne pas conduire. On peut facilement imaginer qu'il existe chez les conductrices peu expérimentées et chez les conducteurs relativement âgés. Si un conducteur se sent inquiet quant à ses capacités à se sortir de situations routières difficiles et désire maximiser sa sécurité et si dans le même temps il ne nourrit aucune ambition quant à la conduite, c'est à dire qu'il décide de ne pas conduire du tout ou de conduire à faible vitesse, on ne considère pas qu'il s'agit d'une stratégie de perdant et une méthode sûre de comportement est facilement adoptée. Ceci engendre des exigences moindres quant à la tâche de conduite aux niveaux les plus bas de la hiérarchie et il en résulte un déplacement sûr, même si le degré de compétence relatif au maniement du véhicule par exemple n'est pas parfait dans l'absolu.

²⁸ Chargé de recherche à l'IFSTTAR, équipe "déterminants du comportement des usagers de la route, prévention des conduites à risque et préservation de l'environnement". Membre du comité des experts du CNSR.

La matrice qui découle de cette approche est la suivante :

Niveau hiérarchique du comportement		Principaux contenus de formation		
		Connaissances et capacités	Facteurs d'accroissement du risque	Auto évaluation
NIVEAUX HIÉRARCHIQUES DU COMPORTEMENT	Projets de vie et aptitudes à la vie (en général)	Connaissances/contrôle de la manière dont les projets de vie et les tendances personnelles influencent le comportement au volant <ul style="list-style-type: none"> • Style/conditions de vie • Normes du groupe des pairs • Motivations • Maîtrise de soi et autres caractéristiques • Valeurs personnelles etc.	Tendances au risque <ul style="list-style-type: none"> • Acceptation du risque • valorisation personnelle par la conduite automobile • Recherche de sensations fortes • Céder à la pression sociale • Usage d'alcool et drogues • Valeurs et attitudes par rapport à la société etc.	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Compétences personnelles de contrôler ses impulsions • Tendances au risque • Motivations allant à l'encontre de la sécurité • Habitudes personnelles vis à vis du risque etc.
	Objectifs de la conduite automobile et contexte social (par rapport au déplacement)	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Impact des objectifs du déplacement sur la conduite • Préparation et choix des itinéraires • Effets de la pression sociale à l'intérieur du véhicule • Evaluation de la nécessité du déplacement etc.	Risques liés à <ul style="list-style-type: none"> • Etat du conducteur (humeur, alcoolémie, etc.) • Motif du déplacement • Environnement de conduite (rase campagne/urbain) • Contexte social et compagnie • Autres motivations (compétition, etc.) etc.	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Capacités personnelles de planifier • Objectifs spécifiques de la conduite • Motivations typiques de la conduite à risque etc.
	Maîtrise des situations de circulation	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Règles de circulation • Perception/observation de la signalisation • Anticipation de l'évolution des situations • Adaptation de la vitesse • Communication • Trajectoire de conduite • Organisation du trafic • Distance aux autres/ marges de sécurité etc.	Risques provoqués par <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaises prévisions • Style de conduite qui accroît le risque (par exemple agressif) • Adaptation inadéquate de la vitesse • Usagers vulnérables • Comportement imprévu/ non respectueux des règles • Information surabondante • Conditions difficiles (obscurité, etc.) • Automatismes insuffisants des capacités etc.	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Points forts et faibles des capacités élémentaires • Style personnel de conduite • Marges de sécurité personnelles • Points forts et faibles dans les situations à risque • Auto-évaluation réaliste etc.
	Maniement du véhicule	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la direction et de la position • Sculptures des pneus et adhérence • Propriétés du véhicule • Phénomènes physiques etc.	Risques liés à <ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance des capacités ou des automatismes • Adaptation inadéquate de la vitesse • Conditions difficiles (faible adhérence, etc.) etc.	Conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Points forts et faibles des capacités élémentaires relatives au maniement • Points forts et faibles des compétences dans des situations imprévues • Auto-évaluation réaliste etc.

Figure 1: la matrice GADGET

Pour atteindre les niveaux supérieurs (III et IV) de la matrice et pour développer les capacités d'autoévaluation, deux grandes stratégies ont prévalu au niveau européen : soit créer une deuxième phase de formation obligatoire lors de la première année de la conduite après le permis (comme en Finlande, Suisse, Autriche, Luxembourg, Estonie), soit l'intégrer dans la formation initiale comme en Norvège²⁹. Cette matrice, a été étudiée par l'INSERR et l'INRETS (2007 /2008) et ses applications

²⁹ Le rapport (INRETS / INSERR) liste les pratiques européennes relayant la matrice GDE au sein des programmes éducatifs et formatifs dans le champ de la sécurité routière, ainsi que les premières préconisations pédagogiques. Il décrit l'ensemble des pratiques européennes recensées et définit à partir du continuum éducatif de sécurité routière des préconisations pouvant étayer le système français, au regard des préconisations proposées dans le cadre du rapport LEBRUN-MATHIEU. Les pays où le travail est déjà bien engagé et où il va falloir évaluer les effets de la matrice (Norvège, Finlande, Suède, Suisse, Autriche); ceux où le travail est en cours (Hollande, Royaume-Uni) et ceux où tout reste à faire (France, Belgique, Allemagne, Danemark et sud Europe).

possibles dans le continuum éducatif et en matière de formation des conducteurs ont été présentées dans plusieurs rapports dont le dernier en décembre 2010³⁰.

Les conclusions sont très structurantes pour ce qui pourrait être une nouvelle étape de l'approche de l'éducation routière en France, dans trois domaines, outre le « continuum éducatif », au sein duquel elle est aussi applicable :

- la formation des conducteurs ;
- le dispositif post permis ;
- la récupération de points.

2.2 Le modèle de formation doit évoluer

La matrice s'applique à l'éducation routière tout au long de la vie et l'ensemble du continuum éducatif, complété par la période d'apprentissage (schéma ci-dessous) doit être mis en cohérence.

Continuum éducatif	Ecoles de conduite	Conduite accompagnée	Examen permis	Période probatoire	Récupération de points
--------------------	--------------------	----------------------	---------------	--------------------	------------------------



Le modèle pédagogique « idéal » de formation pourrait donc être le suivant³¹ :

- une éducation théorique et citoyenne à l'école, préparatoire à la connaissance des règles, des risques et à l'acquisition des bons comportements ;
- une formation initiale renforcée avec des « balises d'apprentissage » et un examen plus prédictif. Dans cette phase, une éducation « intégrée³² » semble souhaitable qui combine l'accompagnement parental et la formation en auto-école. Ces deux types de formation, sont complémentaires. L'apprentissage doit renforcer le niveau technique des savoir-faire mais aussi travailler sur les attitudes³³ ;
- une seconde phase de formation (probatoire) pour revenir sur les difficultés ;
- des stages de réhabilitation si besoin ;
- et, tout au long de la vie, des programmes de maintien des acquis réguliers, jusqu'aux séniors.

Les modalités possibles d'application de ce modèle sont³⁴ : supervision, accès graduel à la conduite et permis progressif avec des restrictions (ex tolérance zéro alcool, passagers, conduite de nuit...), augmentation du volume d'expérience, sanctions, technologies embarquées dans le véhicule, innovations technologiques dans l'éducation (simulateurs), incitations par les assurances.

Selon l'INSERR (institut national de sécurité routière et de recherche), la matrice GDE commence à être connue de la part des professionnels, moniteurs, intervenants dans les formations pour « infractionnistes » et à la DSCR, son application reste limitée dans les faits.

³⁰ Recherches et pratiques éducatives innovantes (matrice GDE en Europe) pour l'accès au permis de conduire en Europe (Préconisations). Rapport N°4 sur 4 du 8 décembre 2010 (Convention DSCR/INSERR N° 0001813).

³¹ Préconisations principales du rapport cité en 32.

³² cf. le modèle IDEA de Keskinen et al. dans le rapport BASIC

³³ Qu'est ce qui doit être appris pour réduire la sur implication des jeunes conducteurs novices (rapport IFSTTAR) ? a) la perception des dangers (le niveau 2 n'est pas atteint après la formation initiale, seulement un tiers des conducteurs maîtrisent suffisamment ce niveau dans les mois qui suivent l'examen ! Ce niveau n'est acquis que par la pratique, donc il y a deux solutions : l'AAC ou la formation post permis) ; b) l'estimation réaliste de soi : trop d'optimisme comparatif ! c) le désapprentissage ; la variabilité intra individuelle (le comportement habituel de chacun n'est pas aussi bon que le comportement optimal testé un jour ! Par exemple, lorsque le jeune est avec des amis la nuit ...) ; d) les nouveaux contextes de conduite ;

Donc, la formation et l'examen devraient pouvoir évaluer les niveaux 3 et 4, observer le comportement habituel et non pas optimal, afin de pouvoir poser des questions à l'élève sur les raisons de son comportement et donc le faire réfléchir sur lui-même et donc améliorer l'autoévaluation.

³⁴ Préconisations du rapport INRETS / INSERR

Les programmes de la formation des moniteurs intègrent déjà des aspects de la matrice (notion de conduite à risque par exemple).

2.2.1 L'apprentissage anticipé de la conduite a des effets bénéfiques

L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) a été mis en place en France en juin 1984. Son taux a progressé jusqu'en 2007, mais s'érode depuis : 22,9 % des examinés en 1ère présentation épreuve pratique B en 2012, contre 28,7% en 2007.

L'AAC est un mode de formation pertinent, qui conduit six candidats sur sept à réussir leur permis dans leur 18ème année, contre moins de 2 sur 7 en formation traditionnelle. Les résultats au permis de conduire sont meilleurs (73,5% de réussite en 2012 à la première présentation contre 55% pour la formation traditionnelle).

Trois études (MACIF et INRETS) montrent que son impact sur l'accidentologie est fort chez les 18/19 ans (-27% de sinistres en moyenne) et les 20/21 ans (-25%) ; moindre sur les plus de 22 ans (-13%). Il n'y a pas de différence de sinistralité corporelle dans les deux ans suivant obtention entre l'AAC et autres modes d'apprentissage.

Mais il y a encore des éléments à améliorer, d'une part sur le modèle existant et, d'autre part, en créant un nouveau modèle adapté au milieu urbain. L'AAC est trop peu pratiquée en milieu urbain, car des parents n'ont pas le permis de conduire ou pas de véhicules. L'objectif de permettre à plus de jeunes d'avoir accès à l'AAC semble pertinent³⁵.

Enfin, que ce soit avec AAC ou sans, un pic de sinistralité serait constaté cinq mois après obtention du permis. Cette période est donc à regarder avec attention.

Expérience pour les apprentis-conducteurs en Suède

L'âge minimum de l'apprentissage de la conduite a été ramené de 17 ans et demi à 16 ans, l'âge du permis de conduire restant fixé à 18 ans (1993). L'objectif de cet abaissement de la limite d'âge était de donner aux apprentis-conducteurs l'occasion d'acquérir davantage d'expérience avant les épreuves du permis grâce à la pratique de la conduite accompagnée. L'apprentissage de la conduite dès 16 ans est un processus volontaire, mais, en Suède, de nombreux apprentis-conducteurs ont saisi l'opportunité.

Durant la première année suivant l'obtention du permis de conduire, le risque d'accident par million de kilomètres parcouru par des conducteurs novices a diminué de 46 %. Une préoccupation était que les accidents augmentent pendant la pratique, ce qui aurait annulé les effets positifs obtenus durant la phase post-permis. Toutefois, si l'on compare les coûts de la mesure en termes d'accidents pendant la phase d'apprentissage pratique et les bénéfices en termes de réduction du nombre des accidents après l'obtention du permis, les bénéfices se sont révélés 30 fois supérieurs aux coûts.

Le faible niveau de risque d'accident pendant la conduite accompagnée a également pu être établi au Royaume-Uni et en Finlande. L'efficacité du système suédois de conduite accompagnée semble s'être estompée ces dernières années. Actuellement, les apprentis-conducteurs effectuent moins d'heures de conduite accompagnée.

2.2.2 Les spécificités françaises de la formation au permis de conduire sont à interroger

La mission livre ici quelques éléments de réflexion qu'elle a collectés et sur lesquels elle pense utile d'insister. Ces éléments sont en cohérence avec l'approche globale d'éducation à la sécurité routière tout au long de la vie.

- Envisager un permis pour boîte automatique pour VL et PL (pour ces derniers, tous les modèles qui sortent en sont équipés). L'apprentissage du levier de vitesse prend quatre à dix heures de formation qui pourraient être redistribuées vers l'apprentissage du risque. Des modules « boîte de vitesse » pourraient venir compléter le dispositif.

³⁵ Voir groupe de travail « Gilbert » : délais d'attente au permis de conduire ; avril 2014.

- Faire évoluer la formation des moniteurs d'auto-école, pour leur donner une meilleure approche de la matrice GDE. Ce travail est actuellement mené par la DSCR dans le cadre des travaux devant conduire en 2016 à l'adoption d'un titre professionnel des enseignants de la conduite.
- Créer des pôles de formation mixtes auto, moto, poids lourds, de façon à enseigner davantage la coexistence entre usagers.

Formation initiale des conducteurs au Danemark

En 1986, la formation est organisée de façon à augmenter progressivement la difficulté des tâches à accomplir par l'élève, en alternant théorie et pratique. Le programme est basé sur un cursus très détaillé qui répertorie toutes les exigences théoriques et pratiques à couvrir par la formation. Les moniteurs de conduite doivent suivre ce cursus de manière stricte. Il accorde une large part à la conduite défensive et à la perception des dangers. La formation inclut également des exercices de prise de conscience des risques sur un terrain de conduite.

A la suite de l'introduction du nouveau programme de formation, une réduction de 7 % des risques d'accident a été mesurée durant la première année de conduite. Il semble que cet effet se manifeste beaucoup moins après la première année de conduite. En revanche, la reproduction de l'effet observé au cours des douze premiers mois apparaît auprès de plusieurs générations successives de conducteurs novices

Safety Halls en Suède.

Ces salles d'exercices de la sécurité routière sont équipées de supports didactiques conçus pour encourager l'utilisation active et adéquate des équipements de sécurité embarqués par les conducteurs novices. Ce concept est partie intégrante de la formule suédoise, qui tend à s'écarter de la formation basée sur les compétences et sur l'instruction pour favoriser l'expérience personnelle et la formation à la prise de conscience des risques. A cette fin, des exercices pratiques (par exemple, tests des forces physiques et démonstrations de styles de conduite) et des sessions théoriques (par exemple, sous la forme de discussions de groupe) peuvent être utilisés.

Les apprentis conducteurs doivent assister à une session d'une demi-journée sur une piste de dérapage, les Safety Hall y sont combinés. Actuellement, 8 pistes de dérapage sur les 35 existant en Suède sont déjà assorties de Safety Halls et ce nombre augmente progressivement. Dans les pays nordiques, les Safety Halls sont de plus en plus utilisés pour la formation des conducteurs.

Le coût des aides didactiques est estimé à 25 000 euros. Le simulateur de retournement représente les deux tiers de cette somme. Une évaluation des effets en Suède a montré une amélioration sensible des connaissances et des comportements environ 18 semaines après la formation.

Les mineurs suivis par la protection judiciaire de la jeunesse (PJJ)

Les mineurs suivis par la PJJ sont souvent en situation plus que difficile face aux examens et vivent une réelle peur de l'échec. Cette fragilité se retrouve lors du passage de l'examen du permis de conduire qui est souvent le premier, voire le seul examen que certains passent. Pour un certain nombre de jeunes en difficulté, l'obtention du permis de conduire est une réelle chance de stabilisation et d'insertion et constitue une première étape importante dans la recherche d'un emploi. Or certains mineurs connaissent de réelles difficultés pour accéder à la formation du permis de conduire. Une aide pour l'accès à la formation à la conduite pour les jeunes plus démunis et un accompagnement psychologique pour surmonter la peur de l'échec serait utile. (Initiative originale mise en œuvre à Chartres où une inspectrice du permis de conduire accompagne une formation collective pour présenter l'examen).

2.2.3 La période probatoire des conducteurs novices doit être mise à profit pour améliorer l'apprentissage de la conduite

Le permis probatoire attribue 6 points à son détenteur novice qui les complète au rythme de 2 points par an pendant trois ans, s'il n'a pas commis d'infraction, pour aboutir à 12 points (3 points par an pendant deux ans dans le cadre de l'AAC). S'il perd un point, il le récupère au bout de six mois sans commission d'infraction. S'il perd deux points, il les récupère au bout de trois ans sans commission d'infraction. S'il perd trois ou quatre points d'un coup, il doit suivre un stage de sensibilisation obligatoire. S'il lui reste quatre points ou moins, il peut suivre un stage de sensibilisation qui lui crédite quatre points dans la limite de son plafond. S'il perd tous ses points, il ne peut pas suivre de stage de sensibilisation, ne peut pas conduire pendant six mois et doit repasser les épreuves du code et de la conduite.

Si, à l'issue de la période probatoire il lui manque des points, ils sont recapitalisés à 12 au bout de trois ans sans infraction à partir de la date de la dernière perte de points. Il peut aussi suivre un stage de sensibilisation par ans qui recapitalise jusqu'à quatre points.

Le système de formation post permis n'est dirigé que vers ceux qui ont perdu des points. Pourtant, il pourrait permettre de constituer une deuxième phase de formation. Certains acteurs la mettent d'ailleurs en œuvre ou la proposent : fédération française des motards en colère, mutuelles, entreprises.

Plusieurs pays européens ont choisi de mettre en place une seconde phase de formation après l'obtention du permis, en cohérence avec la matrice GDE. Six Etats membres ont ainsi une seconde phase obligatoire³⁶. Plusieurs projets européens ont eu cette thématique pour objet³⁷. Les retours d'expérience montrent l'impact positif de ces formations. Par exemple la sinistralité a été réduite de 15% pour l'Autriche et de 30% pour la Finlande³⁸.

Comme le principe de la seconde phase est de revenir sur les comportements et les difficultés du jeune depuis qu'il conduit seul, la question du timing de la seconde phase est essentielle : trop tôt, les comportements ne sont pas encore bien installés et le jeune ne peut en prendre conscience ; trop tard et ils sont trop installés et/ou le jeune sortira de la phase de haut risque.

Les contenus des discussions lors de la seconde phase peuvent être :

Pourquoi les jeunes conducteurs novices ont principalement des accidents à un seul véhicule ?

Quel serait mon accident typique ? Qu'est ce que je pourrai faire pour éviter ce type d'accident ?

Les analyses détaillées d'accidents : les causes et les stratégies d'évitement.

Les presque accidents que j'ai eu depuis que j'ai commencé à conduire : Dans quelles circonstances ?

L'IFSTTAR a développé un boîtier « SVRAI » embarqué dans les véhicules et capable d'identifier des événements, des incidents, des accidents en les corrélant avec des vitesses, des trajectoires, des manœuvres, des actions sur le volant. Ces données significatives du couple véhicule / conducteur sont transmises en temps réel sur un serveur. Ce boîtier pourrait équiper les véhicules de jeunes en période probatoire. Il permettrait d'appuyer des rencontres formatives, sur la réalité objective de la conduite réelle exercée par le jeune. Le Projet « Dymoi » permet l'extension aux deux roues motorisés. Le coût du boîtier est d'aujourd'hui d'environ 1000€ par véhicule.

Une étude a été commandée à l'institut national de sécurité routière et de recherche INSERR et à l'IFSTTAR en 2012, pour recenser les dispositifs post permis en Europe, à destination de cibles différentes (novices, salariés, seniors, infractionnistes...). Il s'agit de mettre à jour la revue de littérature existante, d'aller voir dans les pays européens ce qu'il s'y fait depuis 2005, notamment pour les jeunes conducteurs novices, mais aussi au sujet des (rares) dispositifs d'évaluation. Cette étude pourrait être rendue en septembre 2014.

2.2.4 Les stages de récupération de points et leurs modalités mériteraient d'être évalués

Les stages de sensibilisation à la conduite

Ces stages peuvent tout d'abord être suivis volontairement par les conducteurs ayant perdu des points. Ils récupèrent jusqu'à quatre points à l'issue du stage.

Ils peuvent aussi être proposés dans le cadre d'une procédure judiciaire. Le procureur peut proposer le stage en alternative à la sanction (amende, suspension de permis) ou exiger le stage en complément de ces sanctions. Dans les deux cas, il n'y a pas de récupération de points.

Le stage se déroule sur deux jours (14 heures). Il est animé par deux professionnels agréés, un expert en sécurité routière et un psychologue. Son coût est de 230 à 280 € selon l'organisme. Le programme du stage est défini par l'article R. 223-6 du code de la route qui précise que le stage doit comprendre : un premier module ayant pour objet de poser le cadre et les enjeux du stage de sensibilisation à la sécurité routière, un ou plusieurs modules spécialisés dont l'objet est d'impulser un processus de changement d'attitude et de comportement chez les conducteurs.

³⁶ Finlande (entre 6 et 24 mois après l'examen); Luxembourg (entre 6 et 24 mois); Autriche : dans les 12 mois; Suisse (dans les 3 ans); Estonie (dans les 23 mois); Slovénie (dans les 12 mois).

³⁷ Les projets ADVANCED en 2002 et NOVEV en 2004 ont fait le point pour la Commission sur ces secondes phases : que recommander ? Que déconseiller ? Comment se passent les applications ? Avec quels effets ?

³⁸ Voir rapport Gilbert, déjà cité.

Le dispositif de formation des animateurs, experts en sécurité routière et psychologues, de stage de récupération de points est, semble-t-il, le dispositif le plus exigeant et le plus complet intégrant la matrice GDE.

Une formation est conduite à l'INSERR pour tous les animateurs. Cette formation unique permet d'homogénéiser le groupe des animateurs, qui doivent de plus présenter des pré-requis. Elle représente une première concrétisation de ce que l'on peut faire avec la matrice. Sur ce domaine la France semble en bonne position en Europe.

Une étude est intéressante à intégrer, qui sera finalisée fin 2014. Elle s'intéresse aux récidivistes en stage de récupération de points (approche psychologique et sociologique). Une norme relative à la formation à l'éco conduite est en construction (AFNOR), dans le cadre du post permis.

Au-delà de l'existant, il pourrait être envisagé que les assurances proposent aux jeunes qui ont eu un accident (même matériel) un stage de sensibilisation à la conduite.

Ce secteur est en mouvement et propice au benchmark. Les expériences suivantes sont extraites du guide UE "suprême" des bonnes pratiques européennes.

Perfectionnement à la conduite obligatoire en Autriche

Ces stages sont à destination de conducteurs ayant commis des infractions graves telles que la conduite sous l'influence de l'alcool et les excès de vitesse. Sur une période de 2,5 années, 30,6 % des « infractionnistes » pour conduite en état d'ébriété n'ayant pas participé à un stage de perfectionnement à la conduite ont récidivé, contre seulement 15,8 % parmi les stagiaires. Les frais de participation au stage s'élèvent à 525 euros dans le cas d'une première infraction et à 630 euros pour les récidivistes.

Séminaire de réhabilitation pour les jeunes conducteurs en Allemagne

Il s'agit d'une mesure destinée aux jeunes conducteurs ayant commis une infraction au code de la route pendant leur période probatoire. La participation à ce séminaire est obligatoire. Le but de cette mesure est d'éviter la récidive en encourageant les participants à prendre conscience des risques auxquels expose la route et à adopter un comportement plus sûr et plus respectueux envers les autres.

Formation destinée aux conducteurs coupables de conduite en état d'ébriété en état de récidive en Suisse

Le groupe cible concerne des conducteurs condamnés à deux reprises pour conduite en état d'ébriété. Les conducteurs buveurs toxicomanes sont exclus. La participation au programme est facultative, elle est par contre associée à une restitution anticipée du permis de conduire.

Un entretien personnel préliminaire permet de mieux connaître les motivations de chaque participant. Le programme fournit des informations sur le thème de l'alcool au volant (les aspects juridiques et statistiques, mais aussi les effets de l'alcool sur le plan physique). Les participants sont encouragés à lutter contre leurs habitudes personnelles de consommation d'alcool et à définir par eux-mêmes des solutions personnalisées pour y remédier. Le travail à la maison est un moyen important pour créer un changement de comportement. Le programme dure entre 8 et 12 semaines et est composé de 6 sessions de groupe de 2 heures (10 participants maximum) et d'une heure d'entretien individuel.

Évaluation des conducteurs sous l'influence de l'alcool du point de vue de la psychologie de la circulation routière en Autriche

Lorsqu'un conducteur avec un taux d'alcoolémie de répréhensible est repéré ou lorsqu'il refuse de se soumettre à un éthylotest (ou à un examen par un officier de santé ou à une prise de sang), la loi l'oblige à se soumettre à une évaluation psychologique portant sur sa perception de la circulation routière.

L'objectif est d'établir un pronostic sur la probabilité de répétition de la conduite en état d'ébriété. L'évaluation psychologique comprend un test de performance et un test de personnalité, qui sont précédés par un examen médical. La durée de l'évaluation psychologique pour la personne testée est entre 3 et 4 heures. Si l'évaluation générale est négative, le permis de conduire reste suspendu jusqu'à ce que l'aptitude à conduire et/ou la volonté de se conformer au code de la route soient rétablies. La loi prévoit que l'évaluation soit combinée à une rétention du permis pendant au moins quatre mois, à une amende et à la participation à un stage de perfectionnement à la conduite.

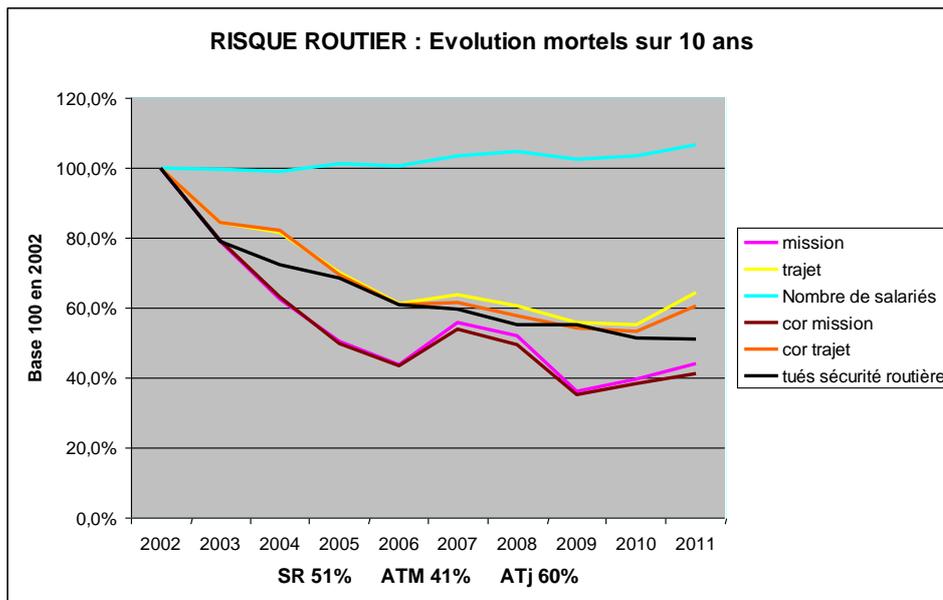
PARTIE 3. PREVENTION ET FORMATION EN MILIEU PROFESSIONNEL

3.1 Le risque routier professionnel est avéré

3.1.1 Le risque routier est pris en charge par les entreprises dans un cadre légal clair

Selon la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs salariés (CNAMTS³⁹), Le risque routier professionnel représente :

- environ 10% des accidents du travail ;
- environ 50% des accidents mortels (c'est le premier risque d'accident mortel du travail) ;
- environ 30% des accidents corporels.



Source CNAM TS

Quelques chiffres

En 2012, 74 192 accidents ont été déclarés (faisant des victimes avec au moins un jour d'arrêt de travail), générant 7080 incapacités permanentes et 386 décès (dont 271 pour le trajet).

Sur les 945 accidents mortels (881 en 2012) indemnisés dans le cadre du travail pour 2011, 466 sont survenus sur la route (386 en 2012), 112 lors d'une mission (115 en 2012), 354 lors d'un trajet domicile-travail (271 en 2012).

Les accidents routiers de trajet diminuent moins rapidement que les accidents de la circulation en général. Les accidents mortels de deux-roues motorisés entre le domicile et le travail sont en hausse continue depuis plusieurs années.

Les études de l'INSEE montrent que la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail s'accroît régulièrement (phénomène de rurbanisation). Lié à l'allongement des trajets, l'usage de la voiture (et du deux-roues motorisé) pour les déplacements domicile-travail n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Cette évolution induit pour les salariés une augmentation mécanique de l'exposition au risque.

L'insécurité routière pour le régime général en 2012, c'est aussi plus de cinq millions de journées perdues, 76 jours d'incapacité temporaire moyenne (accidents en mission) et 68 jours (accidents en trajet), contre 59 jours en moyenne pour l'ensemble des accidents de travail hors route. Les coûts sont élevés : coûts directs estimés par la CNAM à 700 millions € (prestation en nature, soins médicaux, indemnisation des victimes) et indirects (absence, remplacement, productivité...) à 2,1 milliards €.

³⁹ La CNAM TS assure les accidents de travail et de trajet ainsi que les maladies professionnelles pour 18,3 millions de salariés du régime général. Sont pris en compte missions et trajets domicile, tous véhicules confondus.

La réglementation a intégré cette dimension depuis plusieurs années dans le cadre de l'approche globale des risques professionnels.

La directive n° 89/391/CEE du 12 juin 1989 pose le principe de l'évaluation des risques professionnels au travers d'une approche pluridisciplinaire. Cette directive définit les principes fondamentaux de la protection des travailleurs. Elle place l'évaluation des risques professionnels au sommet de la hiérarchie des principes généraux de prévention, dès lors que les risques n'ont pu être évités à la source.

Cette directive est transposée en droit français par la loi n° 91-1414 du 31 décembre 1991 qui fixe trois exigences : obligation pour l'employeur d'assurer la sécurité et de protéger la santé des travailleurs ; mise en œuvre des principes de prévention des risques ; obligation de procéder à l'évaluation des risques. Cette évaluation des risques, au sein d'un document unique d'évaluation des risques (DUER), a été précisée dans un décret du 5 novembre 2001⁴⁰.

Aujourd'hui le code du travail pose clairement la responsabilité de l'employeur.

L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs⁴¹. Ces mesures comprennent: des actions de prévention des risques professionnels et de la pénibilité au travail ; des actions d'information et de formation ainsi que la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés. L'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes. L'employeur, compte tenu de la nature des activités de l'établissement, évalue les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs⁴².

Prévention du risque routier professionnel et perspectives

La Direction générale du travail (DGT)⁴³ a engagé un travail collaboratif, qui a abouti à la publication en 2011, d'un guide du risque routier professionnel. Ce guide s'adresse aux entreprises dont la conduite n'est pas le cœur de métier (il exclut le risque trajet et les véhicules de plus de 3,5 tonnes).

C'est le premier et le seul document de référence pour l'action de l'inspection du travail. Une campagne associée, à destination des inspecteurs du travail, a été lancée : 40 sessions de formation de 2 jours pour les inspecteurs du travail ont été réalisées et des référents formation ont été mis en place. La campagne a été ciblée sur les déplacements en mission (et pas sur les accidents de trajet). Quatre secteurs étaient visés : bâtiment et travaux publics, secteur agricole, espaces verts, maintenance, 3000 entreprises ont été visitées.

Les résultats de la campagne montrent une prise en compte du risque routier assez limitée. Malgré un dispositif réglementaire complet et déjà ancien, trop peu de documents uniques d'exposition aux risques sont réalisés (50%), l'état d'avancement des PPRR n'est pas mesuré. La sécurité routière est intégrée au document unique obligatoire pour une entreprise sur deux seulement. C'est pourtant le premier risque professionnel. 30% des entreprises seulement développent une formation dans ce domaine. Le choix des équipements peut être amélioré. Il y a des progrès à faire dans les communications téléphoniques (46% seulement interdisent les communications pendant la conduite).

Le constat est donc celui d'une prise de conscience, certes, mais des marges de progrès importantes demeurent.

Les entreprises mettent assez facilement en œuvre les mesures techniques, moins facilement les mesures organisationnelles. Elles peuvent avoir des pratiques accidentogènes : pression et temps contraint. Elles utilisent souvent des heures de conduite pour téléphoner. Très peu de mesures sont prises contre l'alcool et les stupéfiants. S'il existe un livret annuel de contrôle dans véhicules (LEAC) il est mal rempli et inexploitable.

⁴⁰ Le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001(annexe 10) (code du travail R.230-1) impose à l'ensemble des employeurs une évaluation exhaustive des risques identifiés dans chaque unité de travail, dont les résultats sont formalisés sur un document unique dont la mise à jour est au moins annuelle. Ceci en vue de l'élaboration du programme de prévention.

⁴¹ Article L4121-1 du code du travail.

⁴² Article L4121-3 du code du travail. A la suite de cette évaluation, l'employeur met en œuvre les actions de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production garantissant un meilleur niveau de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Il intègre ces actions et ces méthodes dans l'ensemble des activités de l'établissement et à tous les niveaux de l'encadrement.

⁴³ A en charge le secteur privé et le secteur public hors fonction publique (EDF, la poste, hospitaliers pour partie; elle n'intervient pas dans EPA, mais dans ÉPIC).

Le risque routier professionnel est inclus dans le plan santé au travail en cours n°2 (2010/2014) qui oriente la politique nationale en matière de santé au travail⁴⁴. Le plan santé au travail n°3 (2015/2019) est en discussion, la place de la sécurité routière en son sein, aussi. L'inscription prioritaire dans le plan santé au travail permet une mise à l'agenda plus aisée des actions de sécurité routière, ainsi que les financements qui en découlent.

3.1.2 Le risque routier professionnel est mal suivi dans la fonction publique d'Etat

S'agissant de la fonction publique d'Etat, la DGAFP n'a pas une vision précise de la problématique, ni une action motrice. En matière de risques professionnels elle travaille dans le cadre d'un accord de 2009 sur la base de trois priorités : risques psycho sociaux, troubles musculo squelettiques et cancérogènes- mutagènes-reprotoxiques. Le risque routier n'est pas prévu de façon spécifique et les organisations syndicales n'ont pas fait remonter de problème.

Un vadémécum méthodologique pour la réalisation du document unique a été produit. En conséquence, 80 % environ des DUER sont réalisés. Cependant aucun chiffre n'est disponible pour vérifier si le risque routier en fait partie.

Les statistiques des accidents du travail sont remontées par le bilan "hygiène et sécurité" mais elles ne sont pas annualisées⁴⁵ (derniers chiffres: 2006 pour l'Etat, 2008 pour la FPH, 2011 pour la FPT). De fait, il n'y a pas de vision globale des accidents du travail et par conséquent de ceux liés à la circulation routière⁴⁶.

Enfin, contrairement au secteur privé, il n'y a pas de « plan santé au travail ». Ce sont les accords avec les organisations syndicales qui dictent l'agenda.

3.1.3 Le risque routier semble mieux suivi dans les autres fonctions publiques

La caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL) prend en compte 2,1 millions de fonctionnaires (fonction publique territoriale et fonction publique hospitalière) plus 1,1 millions d'emplois affiliés au régime général, sous l'autorité de l'employeur public. Elle a donc une vision assez fine des statistiques du risque routier.

Elle réalise un suivi statistique: 37% des collectivités alimentent une base nationale de données via le logiciel PRORISQ (pour 20%) ou les compagnies d'assurance. Cet échantillon est considéré comme représentatif. L'outil est bâti sur une logique de « préventeur », c'est-à-dire qu'il permet d'analyser les accidents. Il est fourni gratuitement aux collectivités, avec un accompagnement à son utilisation⁴⁷.

⁴⁴ Les plans santé sont des documents qui définissent la politique de santé au travail, ses enjeux, ses objectifs, ses priorités, ses actions. Ils sont déclinés au niveau régional. Ce sont des plans incitatifs qui posent le cadre de la politique générale de santé au travail au plan national et permettent de hiérarchiser les priorités. La sécurité routière fait l'objet de la mesure 14.

⁴⁵ La statistique est régie par un règlement européen (2008) qui n'est pas encore respecté (une dérogation est acceptée provisoirement pour l'Etat Français).

⁴⁶ Dans l'enquête SUMER (statistique par échantillonnage via les médecins de prévention), le risque routier n'est pas cité.

⁴⁷ Cet outil devrait être présenté bientôt dans les instances de la DGAFP pour envisager une généralisation.

Tableau 2012 de répartition par type d'événement et type de collectivité

Effectifs BND		Type d'événement	EVENEMENTS		Jours d'arrêt		Taux de sinistralité
			TOTAL	part avec arrêt	jours	Moy.	
Territorial	445 773	Accident de service	29 722	67,4%	697 586	34,8	6,7%
		Accident de trajet	4 330	69,8%	115 791	38,3	1,0%
		Maladie professionnelle	1 564	66,8%	117 059	112,1	0,4%
		Total Territorial	35 616	67,7%	930 436	38,6	8,0%
Hospitalier	209 683	Accident de service	18 057	45,1%	290 369	35,7	8,6%
		Accident de trajet	1 395	64,8%	35 739	39,5	0,7%
		Maladie professionnelle	964	66,3%	61 126	95,7	0,5%
		Total Hospitalier	20 416	47,4%	387 234	40,0	9,7%
SDIS SPP	35 712	Accident de service	7 141	59,8%	124 986	29,3	20,0%
		Accident de trajet	162	70,4%	4 340	38,1	0,5%
		Total SDIS SPP	7 303		129 326	29,5	20,4%
SDIS SPV	169 591	Accident de service	4 549	51,2%	64 951	27,9	2,7%
		Accident de trajet	187	54,0%	3 828	37,9	0,1%
		Total SDIS SPV	4 736		68 779	28,3	2,8%
SDIS PATS	9 847	Accident de service	381	56,4%	7 624	35,5	3,9%
		Accident de trajet	96	57,3%	2 539	46,2	1,0%
		Total SDIS PATS	477		10 163	37,6	4,8%

Source CNRACL - base nationale de données

Quel que soit le type de collectivité, les accidents de service (tous risques confondus) sont prédominants et représentent 87 % de l'ensemble des événements dont 58 % ont donné lieu à un arrêt de travail. Les accidents de trajet représentent un peu plus de 10% des événements dont 69% ont entraîné un arrêt (hors SDIS).

Le 2ème programme d'action du fond national de prévention (FNP) 2007-2010 a été notamment consacré au développement des démarches de prévention et à l'élaboration de recommandations d'actions telles que le livre blanc sur les véhicules légers en matière de prévention du risque routier professionnel. A ce titre, le FNP poursuit les démarches de prévention auprès des collectivités.

Le CISR du 18/02/ 2010 demandait une « *Incitation des collectivités territoriales, aménageurs et donneurs d'ordres, des assureurs sociaux, des chambres consulaires, à dégager collectivement des axes de prévention du risque trajet dans le contexte du territoire et de la mobilité durable* ».

Le conseil d'administration de la CNRACL a adopté en conséquence le guide des bonnes pratiques « trajet », après avoir déjà validé les guides des bonnes pratiques « mission » et le guide VUL. La démarche est incitative vis-à-vis des employeurs. Elle s'appuie ensuite sur le Fonds National de Prévention (vecteur de communication et d'appui), d'un montant de 12 millions €⁴⁸, pour financer des opérations proposées par les collectivités territoriales ou les établissements hospitaliers.

L'expérience du SDIS de la Drôme

La sécurité routière a occupé une place importante dans la réalisation du DUER début 2006 pour les 2700 agents du SDIS (professionnels, volontaires et agents techniques et administratifs). Au cours de la même période, le SDIS a piloté une démarche d'harmonisation de la politique de santé et sécurité au travail, pour les huit SDIS de la zone sud-est. Au niveau national le projet a été financé par le FNP de la CNRACL, dans le cadre d'une démarche locale de progrès.

Un plan d'actions a été décliné sur les quatre thèmes : technique, humain, organisationnel, environnemental. Il fait l'objet d'un suivi régulier. Les agents ont été systématiquement associés, pour assurer l'adhésion et l'implication.

L'évaluation, après trois années de mise en œuvre montre que depuis la mise en place du PPRR, le ratio sinistres/sorties d'engins de secours a presque été divisé par deux (1 pour 269 en 2005, 1 pour 477 en 2009). La probabilité d'avoir un mort sur la route (pyramide de Heinrich), est de fait passée d'un mort tous les 2,5 ans à un mort tous les 3,75 ans.

⁴⁸ 0,1% des cotisations patronales.

Nota : selon la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) (dernière enquête 2011), 30 SDIS ont validé leur DUER et 56 sont en cours.

3.2 L'impulsion nationale a été efficace pour fixer une doctrine et doit se prolonger compte tenu de l'effet levier de la prévention du risque routier

3.2.1 De la doctrine et des actions ont été produites dans le cadre de la charte CNAM / DSCR

S'agissant de la sécurité routière et du risque professionnel, le CISR du 18/02/2010, prenait une orientation forte :

« Renforcer le plan de prévention du risque routier professionnel dans les administrations et les entreprises : Le CISR décide de mettre en place, pour les services de l'Etat, après un état des lieux, un plan de prévention du risque routier professionnel dans un délai d'un an. Les entreprises de plus de 500 salariés sont invitées à négocier un plan de prévention du risque routier professionnel, à ouvrir des négociations interprofessionnelles. »

Ni la direction générale du travail (DGT), ni la direction générale de l'administration et de la fonction publique (DGAFP) n'assurent de suivi de cette mesure.

Pourtant, le comité de pilotage pour la prévention des risques routiers professionnels créé en 2001 (CNRACL, CNAM-TS, DGT, assureurs...) a précisé la doctrine afin de converger vers une approche cohérente (pour 22 millions de salariés), face à une problématique complexe et des droits enchevêtrés (code de la route, du travail, de la sécurité sociale...) et de promouvoir les bonnes pratiques.

Ses grands axes de travail ont été productifs :

- définition en 2003, des quatre axes de management pour l'employeur : déplacements (les limiter, choisir le mode le plus sûr, les préparer), véhicules (adaptés à l'activité et entretenus), communication (utilisation des téléphones...), compétences (nécessité de formation). Les bonnes pratiques ont été promues sur cette base ;
- code de bonnes pratiques pour les missions et le trajet élaboré en 2002, selon la démarche suivante : mise en œuvre des bonnes pratiques, expérimentations menées en région, constat public lors d'une table ronde « trajet » en octobre 2009 puis approfondissement des propositions par consultation et concertation; publication en février 2012 d'un livre blanc « 12 propositions pour prévenir le risque trajet ». Le trajet est en outre porteur car les bonnes pratiques acquises sur le trajet domicile travail induisent le comportement hors champ professionnel ;
- action en matière de véhicule utilitaire léger (VUL) avec le livre Blanc (2007) « 12 propositions pour un VUL plus sûr » et rapport final du groupe commun de concertation qui définit des exigences concrètes sur le plan technique, réglementaire et dans le cadre de bonnes pratiques. La CNAM a mis en place des aides financières de 2010 à 2013⁴⁹. Un référentiel sur les quatre niveaux de la matrice GDE a été construit. La CNAM a financé des opérations expérimentales d'éthylotest anti-démarrage dans les entreprises ;
- la CNAM a développé un logiciel/questionnaire à destination des entreprises (PEDRO) ; cet outil permet aux entreprises d'évaluer leurs risques routiers, pour mieux les réduire ;
- le concept SVRAI (IFSTTAR, déjà abordé plus haut), pourrait conduire à équiper une flotte professionnelle pour identifier, les problèmes récurrents de conduite liés à un conducteur, à un trajet ou à moment de la journée ;
- réalisation du livre blanc trajet domicile / travail (en 2012).

⁴⁹ Aide financière VUL aux entreprises : 2500 € pour achat véhicule neuf. 3000 € pour formation conducteur. La caisse d'assurance retraite et de santé au travail (CARSAT) aide au financement pour aménagement l'intérieur des véhicules.

Il est regrettable que les risques routiers ne soient plus une priorité. Les trois priorités nationales sont les troubles musculo-squelettiques, les chutes et les risques liés aux produits cancérigènes- mutagènes-reprotoxiques.

Le comité de pilotage pour la prévention des risques routiers professionnels n'existe plus aujourd'hui (simplification et réduction des commissions).

3.2.2 Des actions sont menées de façon hétérogène au plan départemental

Dans les départements, l'enquête réalisée auprès des préfetures (77 réponses), montre que 83% des départements conduisent des actions dans le domaine de la prévention des risques routiers à destination des entreprises privées et publiques ou de la fonction publique. Mais les pratiques sont très différentes selon les départements : planification forte ou actions plus ponctuelles.

Pour ce qui concerne **l'action en entreprise**, certains départements ont une vision large (toutes entreprises), d'autres ciblent certains secteurs (bâtiment par exemple). Certains ciblent les grandes entreprises (pour toucher plus de monde), d'autres celles dont l'effectif est inférieur à 50 (car elles n'ont pas de CHSCT). La prévention dans les grandes entreprises est la plus fréquente, du fait sans doute d'une demande plus souvent exprimée.

Ces actions peuvent être planifiées ou beaucoup plus ponctuelles. Elles peuvent être réalisées dans le cadre de partenariats (CARSAT, CCI, CAPEB, chambre des métiers, DIRECCTE, MSA...), parfois formels (conventions, chartes) ou sur demande. Elles peuvent être ponctuelles (sensibilisation, colloques, formations...) ou structurantes (aide à la réalisation des PPRR).

Dans la fonction publique, le volume d'actions est moins dense. Des plans de prévention sont souvent envisagés. Ils font parfois l'objet d'une approche globale interservices, interministérielle (PPRR commun), mais l'approche est le plus souvent ponctuelle, voire limitée à l'exemplarité de la direction départementale des territoires.

Les actions sont parfois articulées au sein d'une programmation et parfois consistent en une journée annuelle à la préfeture, qui peut être ciblée (par exemple alcool) ou plus large. Quelquefois le dispositif est mixte avec les entreprises et quelquefois il s'ouvre aux collectivités.

Les cibles, les fréquences, les durées, les programmations, les objectifs des actions de prévention des risques routiers professionnels en entreprise ou dans la fonction publique, sont très différents d'un département à l'autre.

L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'actions à mener au plan local permettrait de toucher les petites entreprises et les administrations locales. Ceci suppose des orientations centrales claires et une animation - coordination nationale avec organismes sociaux, compromise par la suppression de la commission ad'hoc.

3.2.3 La prévention des risques professionnels a un important effet levier

➤ *L'accidentalité de travail est à l'origine d'un nombre important de victimes impliquées*

Promouvoir la sécurité routière dans les plans santé au travail n°3 aurait un effet de levier important pour la sécurité routière. En effet, la route est très occupée par l'entreprise et les accidents de travail occasionnent un nombre de morts importants au-delà des seuls accidentés du travail.

Ainsi, en 2010 sur les 3992 morts recensés par l'ONISR, 1571 (39%) ont été tués dans un accident impliquant au moins un véhicule en mission ou trajet professionnels. Cette même année, on déplore 160 morts en mission dans des accidents de travail qui ont tué 800 personnes.

Le levier de la baisse de l'accidentalité de travail et de trajet est fort : pour un décédé en accident routier de travail au sens strict (hors trajet), il y en a cinq au total. Pour les trajets domicile-travail, le levier est moindre (facteur 1,5 : pour 476 décédés en accident de trajet, il y en a 762 au total).

Toute action sur le milieu du travail serait donc démultipliée.

➤ *Les actions relatives au risque trajet ont des retombées en conduite de loisir*

Le risque « trajet » fait en outre le lien entre la conduite en situation professionnelle et la conduite privée. C'est enfin un enjeu de mobilité durable qui associe les plans de déplacements urbains et les plans de déplacement en entreprise.

L'effort sur le risque trajet domicile travail pourrait être accentué en application du livre blanc de février 2012 et de ses 12 mesures dont notamment :

- intégrer systématiquement les objectifs de sécurité et de santé au travail dans les Plans de déplacement d'entreprise ;
- aménager l'organisation du travail pour réduire les déplacements et les contraintes horaires ;
- favoriser le covoiturage en sécurité ;
- promouvoir les plans de déplacements inter entreprises dans les ZAC ;
- réduire le risque d'accident de trajet lié aux horaires atypiques⁵⁰.

Les plans de déplacements interentreprises (PDIE)

Suite au livre blanc « trajet », en 2002, un plan par département sur une zone définie, a été réalisé par les Caisses d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT). Ces approches interentreprises sur des zones géographiques données (clubs pour la prévention, covoiturage, la formation, sensibilisation..), permettent de s'inscrire dans une démarche existante de maîtrise de la mobilité (cahier des charges Ademe). Ils sont déployés par le réseau déjà en place, des acteurs de la mobilité : chargés de mission mobilité, bureaux d'études...Et, ils permettent de formuler des objectifs de santé au travail en s'appuyant sur les outils existants (DUER, prévention des risques professionnels).

Deux PDIE en cours sont à observer : « Mobilité & Sécurité Durables » (Plaine Saint-Denis et Port Autonome de Strasbourg).

3.3 Plusieurs orientations peuvent être suggérées en matière de prévention des risques routiers

3.3.1 L'usage des véhicules utilitaires légers et les métiers les plus exposés doivent constituer des cibles prioritaire de prévention

Certains véhicules ou emplois présentent des risques particuliers et font l'objet d'actions de prévention ou de formation en priorité :

- véhicules utilitaires légers, 2RM, poids lourds ;
- livreurs de pizza, de colis, métiers alliant contraintes de temps et nombreux déplacements (dépannage, maintenance, commercial), services à domicile, emplois pénibles ou à horaires décalés.

Le livre blanc « pour un véhicule utilitaire plus sûr »⁵¹ évoque un certain nombre de points d'attention concernant notamment la charge utile et le chargement, l'utilité d'une formation post permis ou le carnet de suivi et d'entretien.

⁵⁰ Et également : Développer la concertation entre toutes les parties prenantes pour mieux prévenir le risque trajet. Développer des services pour faciliter les trajets des salariés. Faciliter les possibilités de logement à proximité du lieu de travail. Aider les salariés à mieux organiser leurs trajets. Réduire le risque lié à l'usage du deux-roues motorisé. Favoriser un usage du vélo en sécurité. Favoriser des trajets plus sûrs pour les salariés à statut précaire.

⁵¹ Livre blanc, janvier 2007, 12 propositions pour un véhicules utilitaire plus sûr, comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel.

3.3.2 L'usage du téléphone professionnel au volant doit être maîtrisé

Dans le cadre professionnel, il conviendrait d'une part de proscrire tout usage de téléphone qui ne serait pas équipé de kit mains libres. Par ailleurs l'usage du téléphone au volant, même avec un kit main libre constitue une source de distraction au volant.

Il conviendrait donc d'engager concrètement les employeurs publics ou privés à évaluer leurs besoins exceptionnels de communiquer pour raisons professionnelles et à définir des protocoles d'usage de ces dispositifs afin de maîtriser ces situations dangereuses.

3.3.3 La problématique des addictions au volant peut être abordée même si elle est complexe

La médecine du travail est fortement impliquée sur la problématique de l'alcool et des stupéfiants et cette thématique peut relever également de la sphère privée du salarié. Toutefois, l'employeur doit s'assurer que son salarié est apte à conduire et que de ce fait, celui-ci n'est pas sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants. Aussi, l'interdiction de l'usage de stupéfiants ainsi que de l'alcool peut être intégré dans le règlement intérieur de l'entreprise. Un projet de décret sur cette question est en préparation au ministère du travail. Il viserait à limiter l'usage de l'alcool et interdire la prise de stupéfiants sur le lieu de travail.

3.3.4 La désignation des conducteurs en cas d'infraction serait de nature à réduire le risque

Lorsqu'une infraction est commise avec un véhicule d'entreprise ou d'administration, elle conduit à l'application de l'amende mais rarement au retrait de points en cas de contrôle sanction automatisé.

Il est en effet rare que l'employeur, y compris public, désigne le conducteur. Certes dans certains cas et pour les véhicules non affectés, les employeurs peuvent mal gérer leur parc et ne pas être en mesure de savoir qui conduisait. Mais il est assez probable qu'ils ne le souhaitent pas, quitte à demander au conducteur, notamment en cas de véhicule affecté, de rembourser le prix de l'amende.

Cela ne responsabilise pas le conducteur et peut expliquer le comportement parfois peu civique des conducteurs de certains véhicules d'entreprise ou de fonction.

Il est nécessaire de mettre fin à ces errements qui encouragent l'incivisme pour ceux qui bénéficient d'un véhicule de service, en commençant naturellement par les véhicules des administrations.

Après une période d'encouragement au civisme, il conviendrait de sanctionner le refus de désignation.

Cette désignation devrait être rendue obligatoire dans toutes les administrations. En cas de non respect de cette directive, des inspections pourraient être diligentées pour mettre fin aux abus.

Des mesures dissuasives devraient être prévues pour mettre fin à ce contournement de la loi, dans toutes les situations. Deux options ont déjà été proposées par de précédentes missions :

- l'option pénale qui consisterait à créer une incrimination contraventionnelle de 4e ou 5e classe de non désignation du conducteur responsable. Cette solution, plusieurs fois proposée, est juridiquement solide et recueille l'aval de la Chancellerie ;
- l'option administrative consiste à faire désigner, pour chaque véhicule, un conducteur responsable sur le certificat d'immatriculation ou, pour les grandes flottes, à le transmettre quotidiennement par flux informatique, comme le font les loueurs ;

L'option conventionnelle, déjà mise en œuvre, consiste à proposer (sans contraintes) aux grandes entreprises et aux administrations de passer une convention avec l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), convention par laquelle elles s'engagent à communiquer le nom des conducteurs de leurs véhicules par flux informatiques. Cette option, pourtant en phase avec les politiques de prise en charge du risque routier dans le cadre du travail, n'a pas rencontré un franc succès et semble donc dépassée.

Enfin, des enquêtes judiciaires pourraient être diligentées en cas d'infractions graves et répétées, caractéristiques d'une volonté frauduleuse.

3.3.5 La fonction publique doit être exemplaire en matière de prévention des risques routiers

La fonction publique et notamment celle d'Etat dispose d'un important parc automobile. Il est donc nécessaire que le risque routier y soit particulièrement bien suivi. En outre, l'Etat se doit d'être exemplaire en la matière, notamment pour ce qui concerne le point relatif à la désignation des conducteurs qui pourrait faire l'objet d'une directive interministérielle précise avec suivi par l'ANTAI.

Plusieurs recommandations du rapport IGA de 2011 sur la prévention du risque routier dans la fonction publique d'Etat mériteraient d'être mises en œuvre : formation aux risques routiers des inspecteurs de la sécurité au travail, prise en compte du risque routier dans les plans de prévention et les documents uniques d'évaluation des risques (DUER), actions concrètes de formation et sensibilisation.

PARTIE 4. LES AUTRES ACTIONS DE PREVENTION

Les actions d'éducation routière, de formation à la conduite et de prévention du risque professionnel, constituent un premier grand volet du dispositif de prévention (elles sont traitées supra).

L'ensemble des actions de communication portées par la DSCR et le niveau local, ont également une action certaine en matière de prévention.

Les actions de prévention du domaine de la santé et notamment de prévention des addictions peuvent également avoir un effet en matière de sécurité routière (cf. annexe santé).

De nombreuses autres actions sont conduites au niveau local et au niveau national par l'ensemble des partenaires. Elles sont abordées ci-dessous.

Au niveau national, le dispositif repose sur un partenariat avec plusieurs acteurs décrits ci-après. Ce partenariat prend, la plupart du temps, la forme de conventions et de financements. Mais les acteurs peuvent aussi agir dans un cadre autonome. Au plan local le partenariat est organisé dans le cadre des plans départementaux.

Il convient de rappeler en outre que les forces de l'ordre interviennent aussi en « prévention opérationnelle » (présence visible et dissuasive au bord de la route) mais également en prévention éducative dans les écoles et collèges. Cette activité tend à diminuer en volume horaire mais reste importante, notamment aux collèges où elle concerne aussi la prévention des addictions, mais également via les pistes routières mises en place avec les moyens des forces de l'ordre (cf. annexe « pilotage de l'action locale en matière de sécurité routière »).

4.1 Le partenariat avec les assurances et mutuelles est utile

Le monde de l'assurance joue un rôle important de prévention et de sensibilisation. Les 0,5 % des primes d'assurance de responsabilité civile, dédiés par les assureurs et les mutuelles à la sécurité routière, représentent environ 35 M€ par an.

Une partie des actions doit être réalisée dans le cadre d'objectifs prioritaires fixés par convention :

- soutien aux actions éducatives en milieu scolaire et en apprentissage ;
- accompagnement des conducteurs novices ;
- action de formation en milieu professionnel ;
- adaptation du comportement des séniors à l'évolution de leurs capacités ;
- lutte contre l'alcool et les produits psycho-actifs au volant ;
- accidentologie des deux-roues motorisés.

La convention signée en 2010 pour 5 ans prévoit également une coordination des actions de communication.

Il est à noter que si les mutuelles s'inscrivent bien dans les enjeux prioritaires, c'est beaucoup moins le cas des assurances. L'équipe d'évaluation n'a toutefois pu obtenir de la DSCR que le bilan 2010 des actions.

4.2 Le partenariat avec les collectivités territoriales est essentiel au plan central comme au plan local

Ce partenariat se fait essentiellement au niveau local notamment avec les collectivités gestionnaires de voiries (départements et communes). Le rapport interministériel relatif aux politiques locales de sécurité routière de 2009 indique toutefois que l'implication des collectivités locales était 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. »

Un partenariat national a été mis en place avec l'association des maires de France (AMF) par une charte du 22 novembre 2005. Cette convention prévoit notamment la participation coordonnée à des manifestations nationales ou départementales de maires, des engagements d'échange d'information mutuel et de co-animation au niveau départemental, la création d'un réseau de référent sécurité routière, l'incitation des plus grandes communes à élaborer des plans de prévention des risques routiers.

Cette convention ne semble pas vraiment suivie dans ses réalisations par la DSCR et n'a pas été renouvelée malgré la demande formulée par l'AMF. Pourtant le relais de l'AMF est essentiel compte tenu du pouvoir de police des maires et leur capacité à mettre en place des actions de prévention de proximité

L'association des maires de France distingue deux niveaux d'action : celui des associations départementales des maires et celui des communes ou intercommunalités. Impliquer les communes et EPCI dans le dispositif d'actions de prévention permettrait de massifier les actions de prévention notamment envers les jeunes et les personnes âgées.

Reste également à faire progresser le partenariat avec les départements (infrastructures mais aussi prévention des risques) et les régions (notamment dans leur fonction en matière de formation professionnelle).

Les communes et les intercommunalités organisent de nombreuses actions

Des journées de travail ont été organisées avec la DSCR, les CETE et le CERTU, pour sensibiliser les maires et leurs adjoints en charge des problèmes de sécurité routière. 280 personnes ont été réunies lors d'une journée dans les Ardennes en 2010 ; 16 réunions comparables ont eu lieu sur deux journées, en portant l'effort sur la sensibilisation à la responsabilité des maires, (l'AMF n'en a pas reproposé depuis 2 ans).

Quelques exemples d'opérations de proximité

- Les séniors et la route en toute sécurité Barcelonnette (04), pour toucher les 25% de la population qui ont plus de 70 ans. Action ludique (pour dédramatiser), avec une troupe de théâtre et participation des spectateurs.
 - Formation post permis pour les employés municipaux de Villeneuve-Loubet (06), sur des véhicules de la commune (une journée, théorique et pratique).
 - Elaboration d'un PPRR communal (exemple de Ploemeur - 56)
 - Sensibilisation des parents à Wattignies (59), commune traversée par six routes départementales. Ils assurent la sécurité à la sortie des écoles, déposent des PV factices sur les pare-brise, encadrent le « critérium des jeunes conducteurs ».
 - Mazé (49) : création d'un groupe de travail composé des leaders d'opinion (associations, commerçants, entreprises, forces de l'ordre...) de la commune et appuyé techniquement par la DDT. Identification des enjeux de sécurité routière et propositions de plans d'actions...
 - Actions pour l'insertion de personnes à mobilité réduite (Créteil - 94) : sensibilisation des habitants (comités de quartier), création de cheminements.
 - Entraide (théorique et financière) pour obtenir le permis de conduire, à destination de groupes cible identifiés. Cours préventifs sur les comportements routiers dangereux.
 - Danmarie les Lys (77) : parlement des enfants. Edition consacrée à la sécurité routière.
- Et...les permis piétons, avec Prévention MAIF...les autobus pédestres (pédibus) pour aller à l'école, l'organisation des transports scolaires...forums...conférences...sensibilisations (alcool sortie concerts)...

4.3 Le partenariat avec les associations est précieux mais fragile

Les associations peuvent intervenir :

- sur un large spectre : actions éducatives, conception et diffusion de documents, campagnes de communication, enquêtes, actions de prévention... C'est le cas de « la prévention routière ».
- sur un secteur donné : fédération française des usagers de la bicyclette, fédération des motards en colère, fédération française de motocyclisme...
- sur une thématique particulière : union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens et cérébro-lésés, «Victimes Et Citoyens »...

Certaines ont un réseau national très structuré, avec une représentation départementale organisée (la prévention routière) ; d'autres sont représentées au niveau national et peu localement, d'autres enfin sont très locales.

Le dispositif produit un très grand nombre d'actions, aux différents niveaux territoriaux. Il est dense et riche.

Exemples d'actions d'associations de niveau national

La Prévention routière a été créée en 1949. Elle est présente dans tous les départements. Elle mène des actions éducatives vers les jeunes, les conducteurs seniors (30 à 40 000 seniors l'an dernier), les entreprises. Historiquement, elle est à l'origine des pistes de sécurité routière avec du personnel police et gendarmerie. En 2013, 52 000 actions ont été conduites et 1,2 millions d'enfants ont été touchés.

L'association club 14 (club moto, 450 000 adhérents) a mis en place une centrale d'achat sur des équipements de protection (à prix coutant), doublée d'une garantie de remboursement en cas d'accident. Elle organise aussi des séances sur circuit et des rallyes découverte en France ou dans les pays européens. Une campagne de communication vers les concessionnaires, pour ne pas encourager le jeune à acheter une trop grosse moto.

La fédération des motards en colère (250 000 adhérents) est présente dans 85 départements. Elle a mis en place une mutuelle, intervient sur des actions éducatives, avec pour objectif de mieux faire comprendre les risques, pour que la règle soit comprise et acceptée, plutôt que crainte et subie.

L'union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens et cérébro-lésés intervient dans les collèges et les lycées, via des témoignages de blessés. Les retours sont intéressants : les adolescents ne pensent pas qu'ils peuvent être handicapés, cela les choque beaucoup plus que la mort. Les questions sont très nombreuses sur la réalité concrète du handicap.

AVEC (association pour vivre ensemble nos différences): L'association apporte aide et conseils aux victimes (en milieu hospitalier et par accueil téléphonique). Elle fait intervenir des blessés de la route. L'objectif est d'influer sur le comportement du conducteur. Elle intervient en milieu scolaire et étudiant : débat autour de l'alcool/stupéfiants/vitesse avec une mise en situation d'un retour de soirée trop arrosée, débat sur les influences sociales, la prise de risque et sa compréhension ; témoignage d'une ou plusieurs jeunes victimes directes échange sur la conduite sans permis, les cas de défauts d'assurances et les conséquences lors d'un accident corporel. Environ 12 400 jeunes ont été sensibilisés en 2013.

Ce dispositif est fragile car il repose sur le bénévolat. Le recours aux bénévoles nécessite souvent un fort investissement en formation, notamment lié au turn-over.

Il est difficile de trouver une relève pour les anciens qui s'en vont et d'avoir une participation homogène des acteurs (dans un département, il y a 15 intervenants départementaux de la sécurité routière - IDSR - actifs sur 47 inscrits sur la liste).

Ce partenariat demande de l'anticipation et de l'énergie. Or, selon des interlocuteurs de la mission, « *Le PDASR, s'est un peu étiolé aujourd'hui. On trouve des demi-postes de coordinateurs qui n'animent plus, il y a moins de co-construction et de coordination. Les enveloppes financières ont été réduites, mais elles permettent de faire des choses, à condition d'optimiser* ».

Plus généralement, plusieurs associations importantes ont regretté l'affaiblissement du partenariat avec l'Etat qu'ils attribuent notamment aux trop nombreux changements de délégué et d'équipes au sein de la délégation ces dernières années. « *En se sentant investies et parties prenantes, les associations*

portaient fièrement le message du gouvernement car elles l'avaient co-construit. La coordination s'est dégradée aujourd'hui, y compris parfois au niveau départemental. »

4.4 Le partenariat local est multiple et riche, mais insuffisamment capitalisé

Le cadre local des actions de prévention est celui du plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR). L'action de prévention peut être de qualité variable en fonction des acteurs locaux, du tissu associatif et du partenariat plus ou moins fort mis en place avec les collectivités territoriales.

Quelques exemples dans les départements

A Metz : intervention au cours les journées défense et citoyenneté : témoignage d'un jeune auteur nommé IDSR... Simulateur de vieillesse pour les autres usagers que les seniors...intervention dans les crèches pour les principes et la pratique des sièges auto...Médiatisation (deux grands quotidiens) : Baromètres sur la base des statistiques d'accidents, la presse le scrute, le diffuse. Diffusé à toutes les associations.

Les actions sont programmées à 3 mois, pour réajuster le tir. Exemple en février suite à un accident de bus : opérations avec montées et descentes de bus (ANATEEP).

A Montpellier :

Installation (CODAS) estivale le week-end d'un bus info à la sortie de certaines discothèques, conseil, pratique d'éthylotest. Présence de professionnels de santé. Présence reconnu et admise. Le message est de ne pas rouler alcoolisé...L'association avenir santé accompagne les étudiants pour l'organisation de soirées festives : préparation avec les bureaux des élèves, gestion des départs, éthylotest, récupération des clés, gestion par les pairs (de jeune à jeune)...Partenariat avec le club de foot de ligue 1 (clips vidéo diffusés sur grand écran les soirs de match et sur leur site internet)...partenariat avec les grandes surfaces (spots diffusés toutes les trois heures)...nomination « d'ambassadeurs de la route », jeunes formés à la fonction d'IDSR juniors, participent à des actions de sécurité routière...

A Paris : Mise en place d'un jeu concours sur le thème sécurité routière, avec lots attractifs (gros lot = inscription à l'auto-école, vélo à assistance électrique, abonnement auto-lib...)...voiture tonneau prise en charge par l'assurance...Parcours avec des Twizy... Parcours avec des vélos électriques...Concours de clips sur toutes les thématiques sauf vitesse...exposition « survie » de Catherine Cabrol...grands jeux géant pour scolaires ...Le « bouger clean » pour les ados avec collier symbolisant les 12 points...

Les équipes de coordination départementales des PDASR font état :

- d'inadaptation de l'animation par la DSCR : « le pilotage par la DSCR est défaillant et parfois péremptoire. Il fonctionne uniquement par information descendante » ;
- d'un besoin de partage d'expérience. « On regrette le manque de réunions nationales d'échange (et non d'information descendante). » ;
- d'un manque de réactivité : « Comme il faut l'accord de la DSCR pour engager des actions et que c'est long, on s'en exonère alors qu'on pourrait en faire profiter les autres préfectures »
- d'un manque de capitalisation des multiples actions existantes : « Il y avait un portail action locale de la DSCR qui permettait de partager les bonnes pratiques et qui part en déshérence... Le site de la DSCR ne relaye pas les opérations locales. Pas d'informations pratiques non plus (exemple sur comment attacher mon enfant). ».

L'absence d'une base de données unique et ouverte est manifeste, ainsi que le manque de dispositif de recueil des bonnes pratiques « Exemple du site Vinci « roulons autrement » : tout ce qui est libre de droit y est disponible. Pourquoi pas sur le site de la DSCR ? »

Une seule réunion nationale du réseau a été organisée en 2013. Elle était orientée sur la communication et non pas sur l'animation et a été perçue comme une opération de délivrance de consignes et non comme une séance de travail en commun.

4.5 *L'impact des actions de prévention reste à évaluer afin de les améliorer*

Dans les départements visités, la préparation et l'exécution du PDASR sont sérieuses. Des thématiques sont choisies en fonction de l'accidentalité. Un appel à projets intervient. Les associations, les forces de l'ordre et les collectivités répondent et font des propositions chiffrées. Le principe sous-jacent est que les associations ont une vision suffisamment éclairée pour faire des propositions pertinentes). Une fiche est retournée à la fin de l'action. Cette fiche précise les conditions et la conformité du déroulement de l'action.

Deux défauts apparaissent néanmoins. D'abord, le système favorise la tendance à la reconduction d'actions « clés en mains », d'une année sur l'autre. Ensuite, il n'y a pas d'évaluation qualitative de leur impact. L'évaluation est souvent présentée comme un système complexe, ce qui conduit parfois à s'en affranchir. C'est pourtant une question centrale pour la prévention. D'abord pour mieux comprendre et mesurer son efficacité, ainsi que son poids relatif dans le rapport cause / effets d'amélioration des résultats de la politique de sécurité routière.

Ensuite pour mieux cibler et optimiser les actions de prévention.

L'évaluation est certes un processus complexe, cependant les méthodes et les compétences adéquates semblent exister, pour en avoir une approche pragmatique.

Expérimentation d'évaluation des actions de prévention en matière de sécurité routière

Une action a été lancée en Meurthe-et-Moselle. Elle est confiée à l'IREPS (instance régionale d'éducation et de promotion de la santé).

La réflexion a été portée par le coordonnateur sécurité routière. Celle-ci a débuté par le constat que les évaluations rendues par les porteurs de projets n'étaient pas bien formalisées ou pas faites du tout (2012).

A partir de ce constat, une formation à l'évaluation à destination des porteurs d'actions a été mise en place. Le but était qu'ils perçoivent les intérêts de l'évaluation de leurs actions. Au préalable il a été nécessaire de mettre les actions en cohérence dans le PDASR. Puis en 2013 ont été initiés des temps d'échanges et de découverte d'outils d'intervention pour permettre une meilleure appropriation des outils par les acteurs et les aider à se poser les bonnes questions pour conduire des actions adaptées aux publics rejoints et de manière efficace.

Aujourd'hui, ces premières actions permettent d'aller plus loin dans la réflexion par une approche globale au regard du PDASR pour rendre lisibles les actions et les mettre en cohérence sur le département par un travail d'analyse à mettre en place.

La formation des acteurs (coordinateurs, IDSR, référents en, assurances, associations, de manière générale tous ceux qui conduisent des actions...), a été conçue pour s'approprier les concepts liés à l'évaluation des actions, comprendre son intérêt et s'approprier la démarche.

Il a d'abord fallu examiner les objectifs de l'action au regard des objectifs du PDASR. Il s'agit de poser la question « comment les objectifs de l'action contribuent aux objectifs du PDASR ? », car le constat est qu'ils ne sont pas toujours en lien dans la réalité. Cela nécessite d'ailleurs une approche pratique de ce qu'est un objectif et de ses critères⁵², pour mieux définir ses conditions d'évaluation.

Il a fallu ensuite établir comment les objectifs des actions contribuent aux objectifs du PDASR.

La formation a été l'occasion d'une vraie remise en questions. Le questionnement des outils utilisés, par exemple, a permis de cheminer. Il a permis de discriminer des situations dans lesquelles on utilise l'outil pour l'outil (quel que soit l'outil : lunettes, pistes, voiture tonneau...) et non au service d'un objectif.

Un guide d'accompagnement à destination des pilotes d'actions a ensuite été mis en place. En effet cette action d'évaluation se situant sur le long terme exige, des échanges réguliers (journées avec les pilotes), un accompagnement méthodologique (formation à la conduite de projets) et la mise à disposition d'un centre de ressources documentaires. Ce guide n'est pas propre à l'action de sécurité routière, mais il constitue une ressource.

⁵² Simple / Spécifique; Mesurable; Ambitieux; Réaliste; Temporel : selon la démarche classique SMART.

Pour déterminer les résultats des actions, les travaux de promotion pour la santé suisse ont été utilisés (outil de catégorisation des résultats de projets de promotion de la santé et de prévention). Ils apparaissent en effet pertinents pour avoir une mesure effective de l'action de chaque déterminant et facteurs d'influence sur les résultats de l'action⁵³. L'IREPS a ensuite contribué à l'analyse des résultats, la priorisation des actions, la définition des plans d'action.

Cette opération est en cours, financée dans le cadre d'une convention ARS / Rectorat. Il faut en regarder les résultats avec attention. En effet, ce type d'opération, si ses résultats sont probants, pourrait être conduit sur l'ensemble du territoire. Les outils sont applicables partout, la compétence de l'IREPS aussi.

Cela permettrait de renforcer la culture de l'évaluation et de professionnaliser son approche, pour mieux cibler et hiérarchiser les actions.

*

*

*

Au final, l'équipe d'évaluation constate un manque de liaison entre les différentes actions éducatives.

L'éducation routière tout au long de la vie doit s'appuyer sur une approche globale et transversale entre les blocs que sont le continuum éducatif de l'école primaire jusqu'à l'enseignement supérieur, l'apprentissage de la conduite avant, pendant et après l'obtention du permis de conduire, la prévention des risques routiers professionnels et enfin, les autres actions de prévention.

L'éducation routière présente plusieurs intérêts. Elle donne d'abord au conducteur les compétences d'nécessaires au maniement de son véhicule, à la maîtrise des situations de conduite, quels que soient les objectifs de sa conduite et ses projets de vie.

Ensuite elle permet d'inverser l'angle de vue par rapport à la règle. Elle permet d'appliquer la règle parce qu'elle est comprise, plus que parce qu'elle est crainte. Chaque individu convaincu le reste et devient prescripteur de bonnes pratiques dans son entourage. Enfin elle favorise l'acceptabilité des mesures de sécurité routière qui est une clé de l'efficacité de la politique de sécurité routière.

⁵³ L'objectif d'une action de prévention est d'exercer une influence positive sur le comportement. Le mode d'action est complexe et ne peut pas être simplement expliqué par la relation de cause à effet. L'amélioration du comportement peut être atteinte par une influence positive sur les déterminants et autres facteurs d'influence. Cela se passe sur le long terme. Les facteurs sont nombreux donc un lien direct est difficile à établir. Par conséquent les résultats d'une action ne peuvent pas être démontrés avec des données se rapportant à l'ensemble de la population. Pour pouvoir néanmoins procéder à une saisie systématique du suivi de projets, un système de catégories a été élaboré. On identifie dans quelles catégories on a le plus de résultats et on y attribue des leviers.



Enquête sur l'acceptabilité sociale
de la politique de sécurité routière

Enquête « jeunes » sur les actions
de sensibilisation en milieu scolaire

Juin 2014

Contacts BVA
Anne-Laure GALLAY - Directrice adjointe d'activité
Jules MOURIER - Chef de groupe
Thomas GENTY - Chargé d'études
01 71 16 88 00



Acceptabilité
sociale de la
politique de
sécurité routière

Contexte de l'intervention



A la demande du SGMAP, l'Institut BVA a réalisé cette enquête dans le cadre d'une **évaluation de politique publique** menée par l'IGA en collaboration avec la DSCR. Son but est d'évaluer l'**acceptabilité sociale de la politique de sécurité routière**.

Concrètement, l'**objectif de cette enquête est de rendre compte des opinions et perceptions à l'égard des actions menées en matière de sécurité routière et de leur degré d'acceptation au sein de la société française**.

Cette enquête reprend la méthodologie et une partie du questionnement d'une enquête réalisée en septembre 2010 par l'institut LH2 pour le compte de la DSCR. Aussi, elle permet en outre de prendre la mesure de l'évolution des comportements, opinions et perceptions à l'égard de la sécurité routière au cours des 4 dernières années.

3 BVA

SGIIAP

Fiche technique



Recueil

Enquête réalisée par téléphone auprès d'un échantillon de conducteurs issu d'un échantillon grand public (échantillon mère) interrogé dans le cadre d'un terrain d'enquête ad hoc **du 12 au 23 mai 2014**.



Echantillon

Echantillon de 853 conducteurs issus d'un échantillon mère de 1203 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.

La représentativité de l'échantillon mère a été assurée par la méthode des quotas appliquée aux variables suivantes : sexe, âge, profession du chef de famille, après stratification par région et catégorie d'agglomération.

4 BVA

SGIIAP

Profil de l'échantillon (1/2)

	%
Sexe	
Homme	48%
Femme	52%
Age	
de 18 à 24 ans	11%
de 25 à 34 ans	16%
de 35 à 49 ans	26%
de 50 à 64 ans	25%
65 ans et plus	22%
Profession de l'interviewé	
CSP +	29%
Indépendants chefs d'entreprise	5%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	10%
Professions intermédiaires	14%
CSP -	27%
Employés	16%
Ouvriers	11%
Inactif	44%
Retraités	29%
Elèves / Etudiants	7%
Autres inactifs divers	8%
Région	
R. parisienne	19%
ST Province	81%

	%
Habitat	
Commune rurale	24%
Moins de 20 000 hab	17%
De 20 000 à 100 000 hab	12%
Plus de 100 000 hab	31%
Agglo parisienne	16%
Type de véhicule conduit	
Une voiture ou un véhicule utilitaire léger	69%
Un deux-roues motorisé de plus de 125 cm ³ (moto permis A)	5%
Un deux-roues motorisé de 50 à 125 cm ³ (scooter, mobyette, cyclomoteur)	3%
ST Deux-roues	8%
Un poids lourd	4%
ST Conducteurs	71%
Vous ne conduisez aucun véhicule motorisé (NSP)	28%
	1%

5

BVA

SGI IAP

Profil de l'échantillon (2/2)

	%
Ancienneté du permis de conduire	
Moins de trois ans	6%
Trois ans et plus	93%
(NSP)	1%
Fréquence de conduite	
Tous les jours ou presque	81%
2 à 3 fois par semaine	14%
Au moins une fois par semaine	3%
ST Au moins une fois par semaine	98%
Moins souvent	2%
Kilomètres parcourus	
Moins de 10 000 km	31%
10 000 à 20 000 km	40%
ST Moins de 20 000 km	71%
20 000 à 30 000 km	15%
Plus de 30 000 km	12%
ST Plus de 20 000 km	27%
(NSP)	2%
Utilisation du véhicule comme outil de travail	
Oui	61%
Non	38%
NSP	1%

	%
Accidentologie	
Oui, vous même	12%
Oui, un de vos proches	13%
ST Oui	25%
Non	74%
(NSP)	1%
Verbalisation au cours des 3 dernières années	
Jamais	59%
1 à 2 fois	33%
3 fois ou plus	8%
ST Oui	40%
(NSP)	1%
Nombre de points perdus	
0	28%
ST Points perdus	71%
De 1 à 2	42%
De 3 à 5	22%
ST 1 à 5	63%
6 à 8	5%
Plus de 8 points	3%
ST 6 et plus	8%
(NSP)	1%

6

BVA

SGI IAP

Principaux enseignements (1/3)

Une politique de sécurité routière qui repose toujours sur des fondements solides ...

- **La sécurité routière est une cause toujours jugée légitime, même si ce sentiment s'érode légèrement par rapport à 2010**
 - 84% des conducteurs contre 89% en 2010 estiment qu'il est encore possible de diminuer largement le nombre de tués et de blessés sur les routes, dont 47% « tout à fait ».
 - Mieux informés de l'évolution de la mortalité, les conducteurs jugent le thème sécurité routière un peu moins prioritaire et les actions un peu moins indispensables qu'il y a 4 ans.
 - La part de Français jugeant qu'on parle « trop » de sécurité routière progresse légèrement (25%), alors que la part de Français demandeurs de plus d'actions dans ce domaine diminue.
- **Les conducteurs maintiennent leur confiance aux pouvoirs publics quand ils s'expriment sur ce sujet**
 - 2/3 des conducteurs font confiance aux pouvoirs publics lorsqu'ils parlent de sécurité routière.
- **Ils restent convaincus de la pertinence des actions mises en œuvre par les pouvoirs publics**
 - 72% estiment que les actions menées aujourd'hui en France par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière vont dans le bon sens et 60% qu'elles sont justes, des chiffres stables par rapport à 2010.
- **...et jugent la politique de sécurité routière globalement efficace**
 - 71% des conducteurs jugent que ces actions permettent réellement de réduire le nombre de tués et de blessés sur la route et 62% qu'elles responsabilisent bien les conducteurs. A noter néanmoins que les gros délinquants ne semblent pas toujours suffisamment sanctionnés.

7 BVA

SGIIAP

Principaux enseignements (2/3)

Mais la forte remise en cause de l'objectif visé par les pouvoirs publics reste d'actualité

- **Les motivations des pouvoirs publics restent largement sujettes à caution**
 - 79% des conducteurs considèrent que les actions menées aujourd'hui en France par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière ont pour objectif de remplir les caisses de l'Etat (dont 43% « tout à fait »)
 - Près de 8 conducteurs sur 10 estiment que les radars sont placés dans des endroits qui rapportent de l'argent plus que dans des endroits dangereux

Des modalités de mise en œuvre globalement acceptées mais qui restent discutées

- **Les limitations de vitesse et les sanctions qui y sont liées ne sont pas toujours comprises**
 - Le fait de sanctionner les petits dépassements reste la principale objection soulevée (7 conducteurs sur 10)
 - Des doutes progressent sur le fait que les limitations soient toujours justifiées par un risque ou un danger
- **Le permis à points est toujours perçu comme assez contraignant**
 - 7 conducteurs sur 10 estiment que le permis à points responsabilise bien les conducteurs ...
 - .. mais 80% d'entre eux considèrent que les petites infractions ne devraient être sanctionnées que par une amende et seuls 58% (contre 66% en 2010) jugent positif le fait de ne pas avoir de permis valable à vie.
 - A noter néanmoins que certaines idées reçues sont en recul et que la récupération de points est perçue comme plus facile qu'il y a 4 ans.

8 BVA

SGIIAP

Principaux enseignements (3/3)

- Une majorité de Français juge les contrôles radars « trop stricts » mais néanmoins nécessaires
 - Près de 8 conducteurs sur 10 jugent que les radars sont nécessaires. Pour autant, la part de Français jugeant qu'ils sont trop nombreux progresse (65%, +9).
 - Ils sont toujours plutôt perçus comme équitables (68%) et fiables (65%), mais convainquent moins sur leur efficacité.

Au final, une politique, qui, bien que jugée contraignante et culpabilisatrice, demeure acceptée voire soutenue dans l'opinion

- Un sujet qui reste fédérateur
- Un seuil de saturation non atteint mais qui se rapproche et une marche de manœuvre réduite
- Une tendance au statut quo : 55% des Français souhaitent que les mesures de sécurité routière restent identiques, un chiffre en progression de 7 points en 4 ans

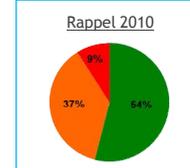
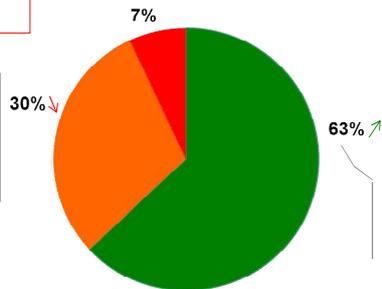
Des comportements personnels déclarés davantage en adéquation avec le code de la route qu'en 2010

Parmi les comportements suivants, lequel se rapproche le plus du vôtre sur la route ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

ST ne respectent pas systématiquement le code
37%

CSP+ : 52%
Plus de 20 000 kms/an : 47%
25-34 ans : 46%
Déjà eu un accident grave : 45%
35-49 ans : 44%
Hommes : 40%
Conduit tous les jours ou presque : 39%



65 ans et plus : 82%
Conduit 2 à 3 fois par semaine : 76%
Moins de 10 000 kms/an : 76%
Femmes : 67%

- Vous respectez systématiquement le code de la route
- Vous respectez le code de la route sauf cas exceptionnel
- Vous ne le respectez pas quand vous estimez qu'il n'y a pas de danger et que vous êtes sûr de maîtriser votre véhicule

11 BVA

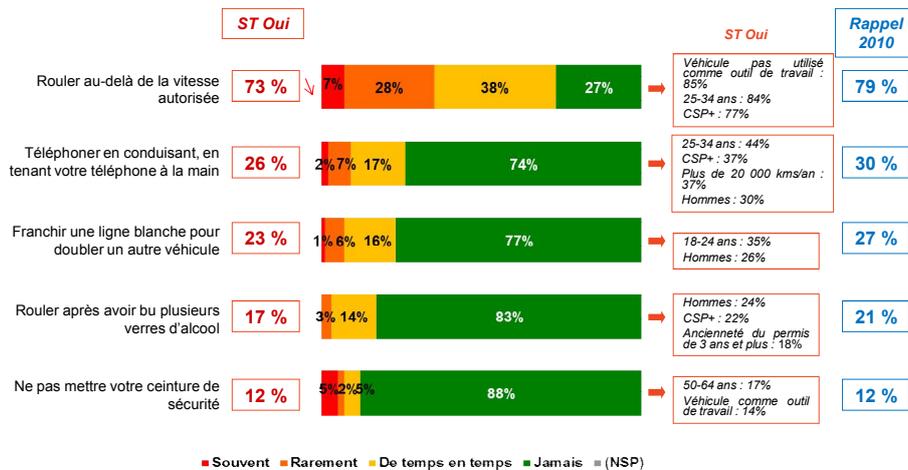
Évolution significative par rapport à 2010

SGIIAP

En tendance, la fréquence des infractions déclarées tend à se réduire par rapport à 2010

Et plus précisément, lorsque vous conduisez, vous arrive-t-il souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de ... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)



12 BVA

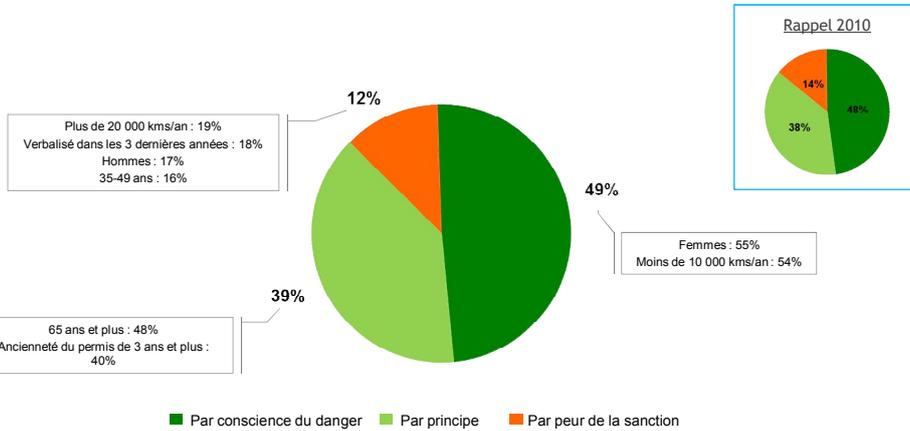
Évolution significative par rapport à 2010

SGIIAP

Comme en 2010, le respect des règles est justifié dans la moitié des cas par la conscience du danger

Et lorsque vous respectez les règles, est ce avant tout... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

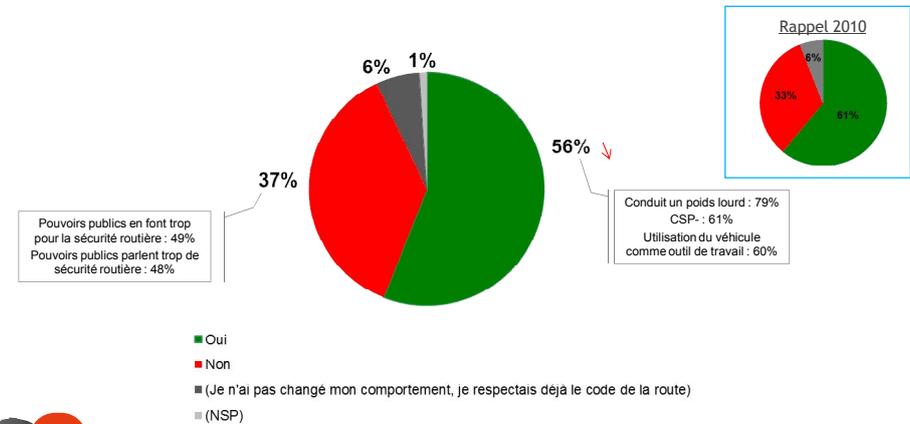


Une majorité de conducteurs se dit influencé par les actions des pouvoirs publics

Les pouvoirs publics mènent différentes actions pour réduire le nombre d'accidents sur les routes de France. Il peut s'agir d'actions de prévention, de messages publicitaires, de contrôles sur les routes.

Diriez-vous que ces actions vous ont incité le code de la route davantage qu'il y a quelques années ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

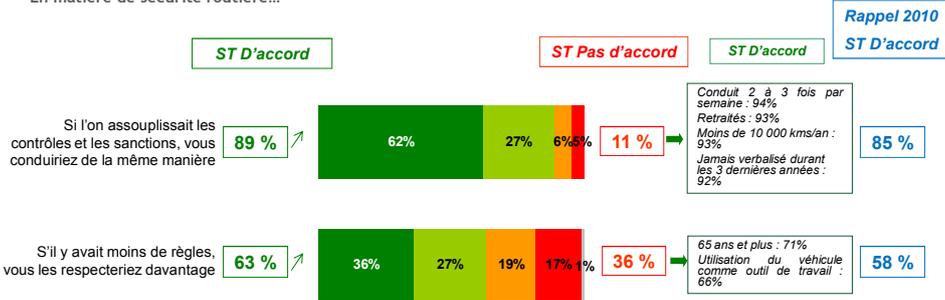


Des changements de comportement pérennes en cas d'assouplissement de la politique menée ?

Pour chacune des affirmations suivantes, dites-moi si vous êtes :
 Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)

En matière de sécurité routière...



15 Bva

Évolution significative par rapport à 2010

SGIIAP

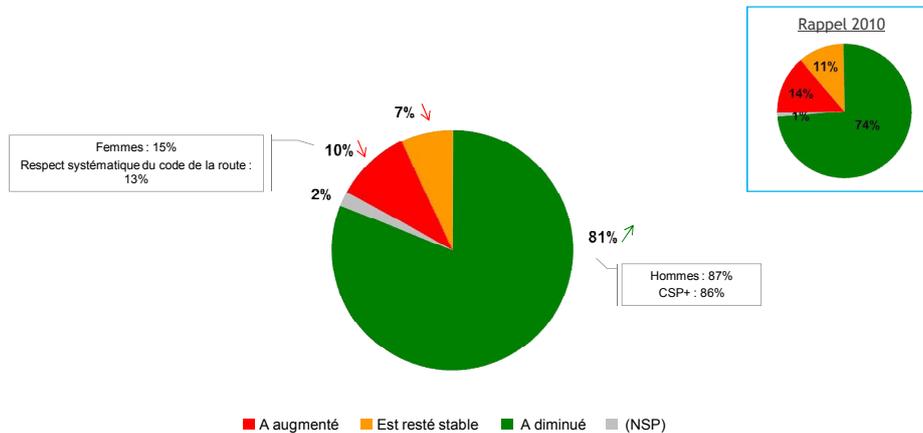
Bva

Légitimité de la politique de sécurité routière

8 conducteurs sur 10 savent désormais que le nombre de tués sur les routes en France a diminué ces dernières années

D'après ce que vous en savez, diriez-vous que depuis 10 ans le nombre de tués sur les routes en France...

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)



17 BVA

Évolution significative par rapport à 2010

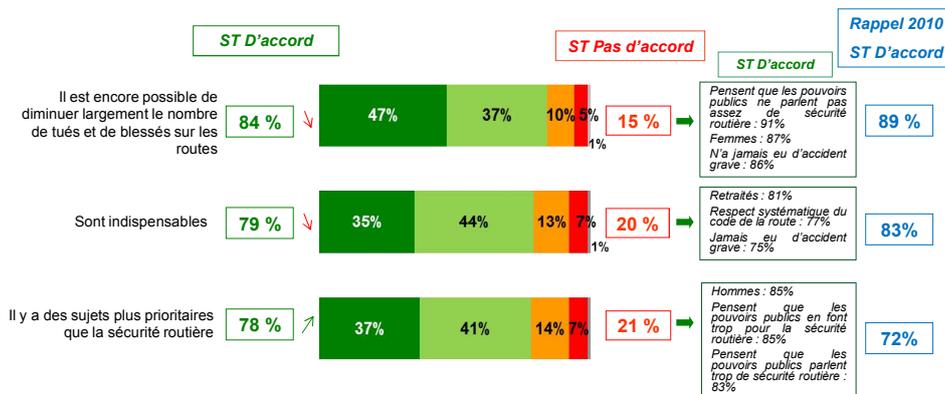
SGIIAP

La sécurité routière, une cause toujours largement jugée légitime même si moins prioritaire qu'en 2010

Pour chacune des affirmations suivantes, dites-moi si vous êtes...

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)



18 BVA

Évolution significative par rapport à 2010

SGIIAP

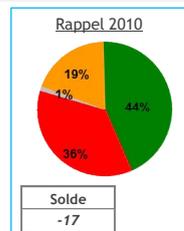
1 conducteur sur 4 estime désormais que les prises de parole des pouvoirs publics sont trop fréquentes

Diriez-vous que les pouvoirs publics parlent trop, suffisamment ou pas assez de sécurité routière aujourd'hui en France ?

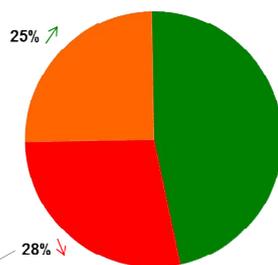
Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

Solde
= Trop - - Pas assez =
-3 ↑

■ Trop ■ Suffisamment ■ Pas assez



Personnes qui pensent que les pouvoirs publics parlent trop d'environnement ou d'alimentation : 36%
Plus de 20 000kms/an : 31%
Utilisation du véhicule comme outil de travail : 30%
Hommes : 30%



CSP+ : 53%

CSP- : 34%
Femmes : 31%
Jamais verbalisé au cours des 3 dernières années : 31%

19 BVA

↑ ↓ Évolution significative par rapport à 2010

SGIIAP

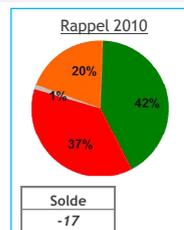
La part des Français « en demande » d'actions en la matière diminue légèrement

Et diriez-vous que les pouvoirs publics en font trop, suffisamment ou pas assez en matière de sécurité routière aujourd'hui en France ?

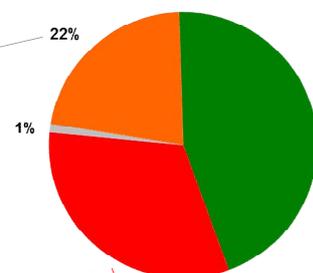
Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

Solde
= Trop - - Pas assez - (NSP)
-10 ↑

■ Trop ■ Suffisamment ■ Pas assez ■ (NSP)



Plus de 20 000kms/an : 31%
Utilisation du véhicule comme outil de travail : 30%
Hommes : 29%
CSP- : 28%
Verbalisé au cours des 3 dernières années : 27%



Moins de 10 000kms/an : 53%

Femmes : 36%

20 BVA

↑ ↓ Évolution significative par rapport à 2010

SGIIAP

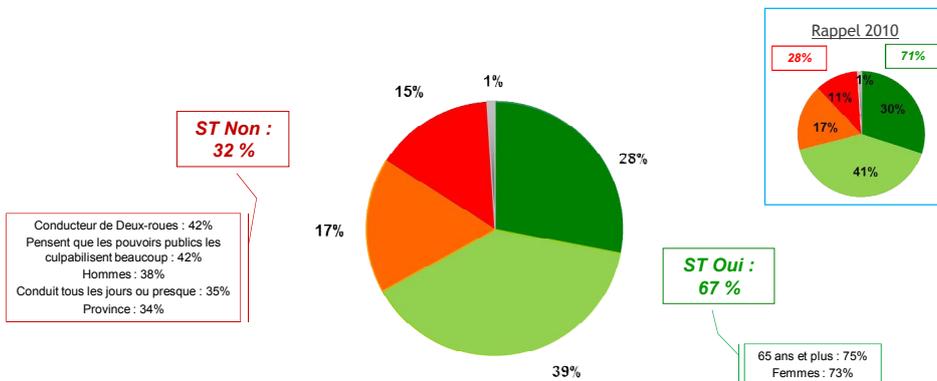


Crédibilité des pouvoirs publics en matière de sécurité routière

La parole publique sur le sujet est toujours jugée plutôt crédible par une majorité de Français

De manière générale, faites-vous confiance aux pouvoirs publics lorsqu'ils parlent de sécurité routière ?
Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

Oui, tout à fait Oui, plutôt Non, plutôt pas Non, pas du tout (NSP)



Près des 2/3 des Français jugent les statistiques de sécurité routière fiables

Je vais à présent vous citer d'autres opinions liées aux actions menées par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Par ces actions, je vous rappelle qu'on entend toutes les actions comme les règles, la prévention, les contrôles, etc. Pour chacune de ces opinions, vous me direz si vous êtes... ?

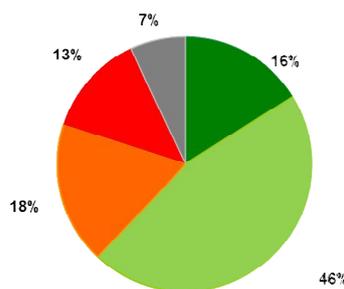
Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)

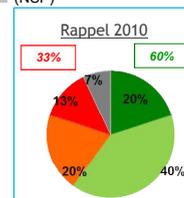
Les actions menées aujourd'hui en France par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière...
Sont basées sur des statistiques fiables

ST Non : 31 %

CSP : 40%
25-34 ans : 39%



ST Oui : 62 %



23 BVA

SGIIAP

L'objectif final de la politique menée reste très largement remis en cause

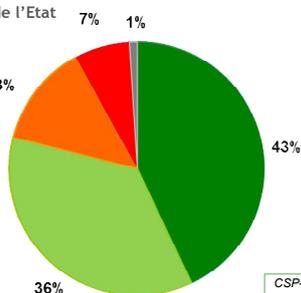
Je vais à présent vous citer d'autres opinions liées aux actions menées par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Par ces actions, je vous rappelle qu'on entend toutes les actions comme les règles, la prévention, les contrôles, etc. Pour chacune de ces opinions, vous me direz si vous êtes... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)

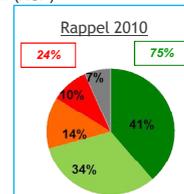
Les actions menées aujourd'hui en France par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière...
Ont pour objectif de remplir les caisses de l'Etat

ST Non : 20 %



ST Oui : 79 %

CSP : 86%
Commune rurale : 84%
Verbalisé au cours des 3 dernières années : 83%



24 BVA

SGIIAP



Evaluation de la politique menée

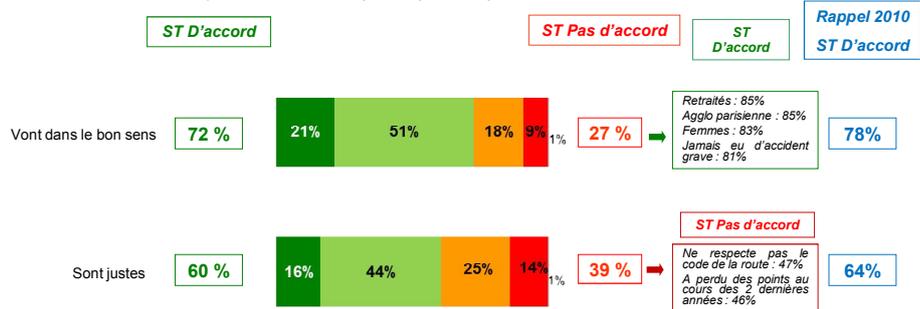
Des conducteurs toujours convaincus de la pertinence des actions mises en œuvre par les pouvoirs publics

Je vais à présent vous citer d'autres opinions liées aux actions menées par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Par ces actions, je vous rappelle qu'on entend toutes les actions comme les règles, la prévention, les contrôles, etc. Pour chacune de ces opinions, vous me direz si vous êtes... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)

Les actions menées aujourd'hui en France par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière...



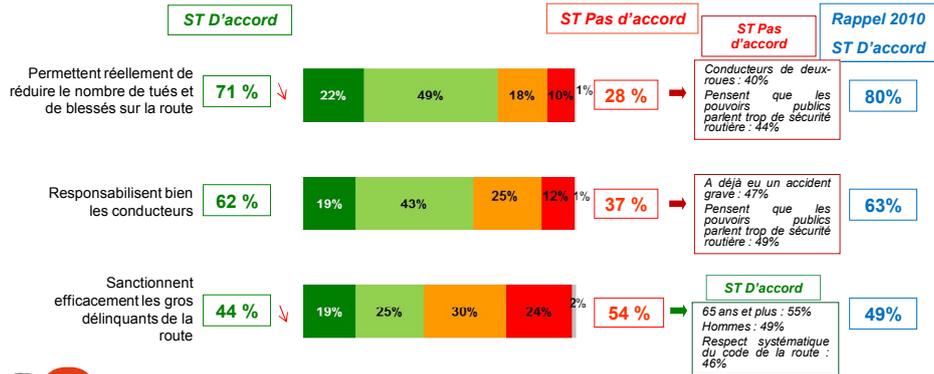
Une politique de sécurité routière jugée partiellement efficace

Je vais à présent vous citer d'autres opinions liées aux actions menées par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Par ces actions, je vous rappelle qu'on entend toutes les actions comme les règles, la prévention, les contrôles, etc. Pour chacune de ces opinions, vous me direz si vous êtes... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)

Les actions menées aujourd'hui en France par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière...



27 BVA

Évolution significative par rapport à 2010

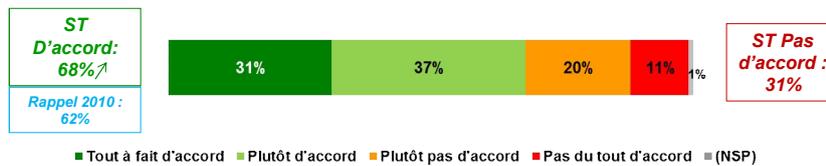
SGI IAP

Un sentiment de culpabilisation en progression et deux fois plus marqué qu'en matière d'alimentation ou d'environnement

Je vais vous citer d'autres opinions. Pour chacune d'entre elles, vous me direz si vous êtes ...

Aujourd'hui en France, **les pouvoirs publics culpabilisent les conducteurs...**

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)



Quand vous entendez parler d'alimentation ou d'environnement, avez-vous le sentiment que les pouvoirs publics vous culpabilisent ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)



28 BVA

SGI IAP

Des actions encore souvent jugées trop répressives dans leur ensemble...

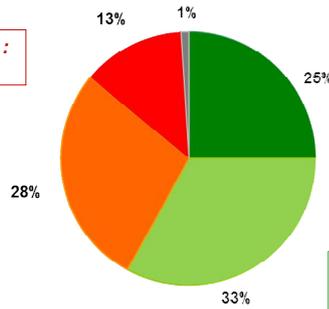
Je vais à présent vous citer d'autres opinions liées aux actions menées par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Par ces actions, je vous rappelle qu'on entend toutes les actions comme les règles, la prévention, les contrôles, etc. Pour chacune de ces opinions, vous me direz si vous êtes... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)

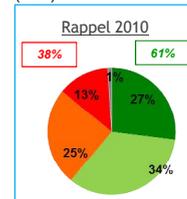
Les actions menées aujourd'hui en France par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière... Sont trop répressives

ST Non : 41 %



ST Oui : 58 %

Pensent que les pouvoirs publics en font trop pour la sécurité routière : 80%
Ouvriers : 69%
Hommes : 64%



29 BVA

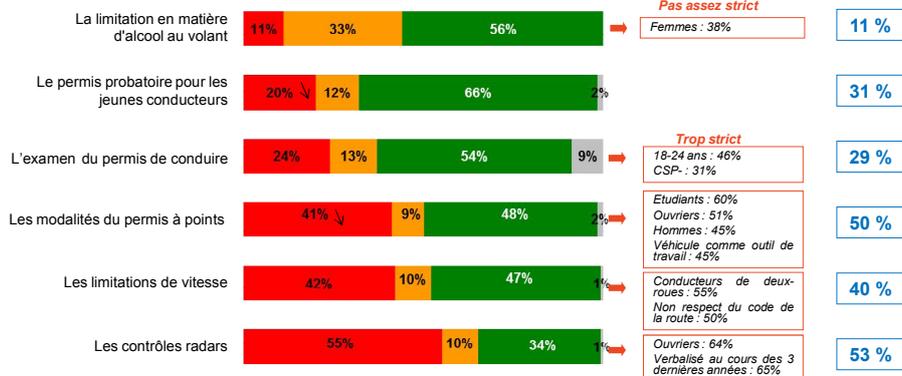
SGIIAP

...mais un jugement largement alimenté par les radars

Pour chacune des mesures suivantes liées à la sécurité routière, vous me direz si vous les trouvez...

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Trop strictes ■ Pas assez strictes ■ Comme il faut ■ (NSP)



30 BVA

Évolution significative par rapport à 2010

SGIIAP



Focus sur les limitations de vitesse, le permis à points et les radars

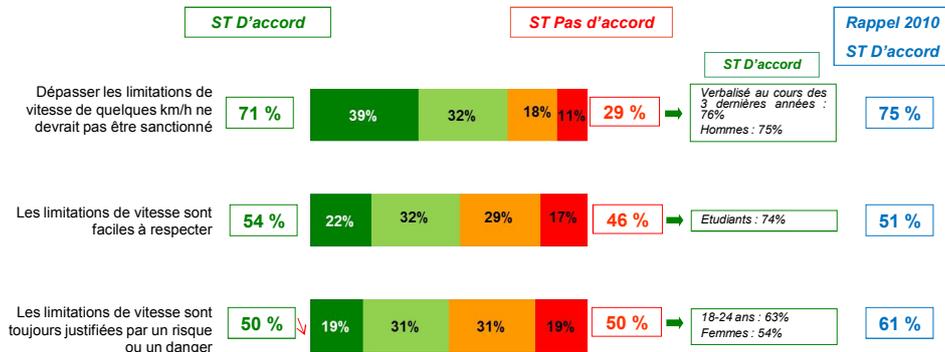
La justification des limitations de vitesse fait plus débat qu'en 2010

Je vais vous citer un certain nombre d'opinions que l'on peut entendre à propos de la vitesse.

Pour chacune d'entre elles, vous me direz si vous êtes

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

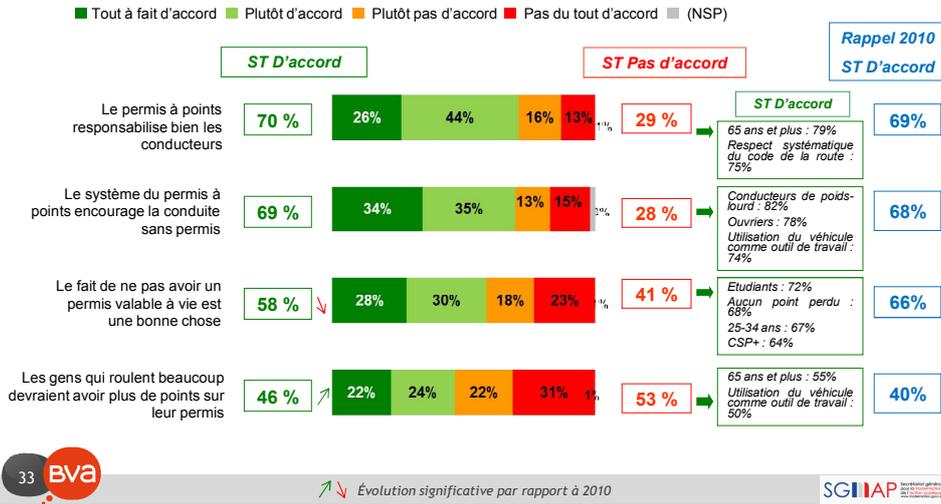
■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord



Le permis à points reste jugé efficace, même si ses modalités sont plus critiquées qu'il y a 4 ans

Je vais vous citer un certain nombre d'opinions que l'on peut entendre à propos du permis à points et des retraits de points. Pour chacune d'entre elles, vous me direz si vous êtes...

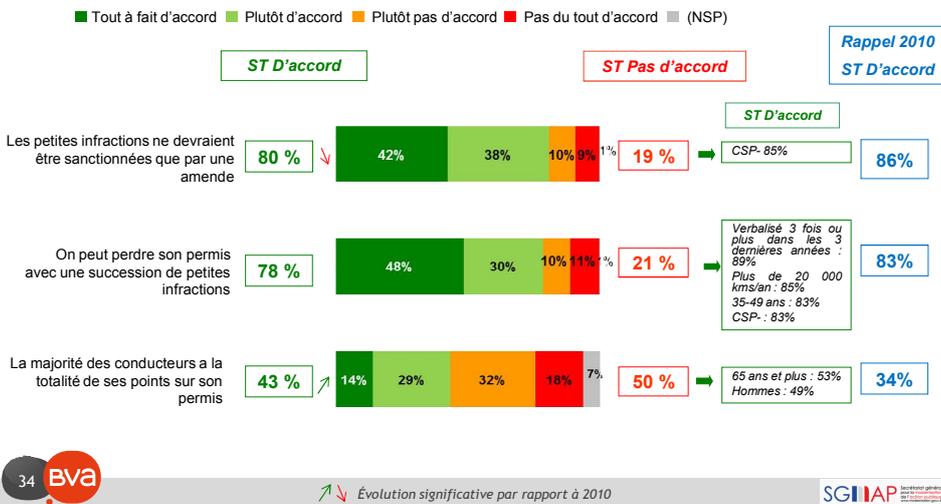
Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)



Le fait que la majorité des conducteurs aient tous leurs points est davantage connu cette année

Je vais vous citer un certain nombre d'opinions que l'on peut entendre à propos du permis à points et des retraits de points. Pour chacune d'entre elles, vous me direz si vous êtes...

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

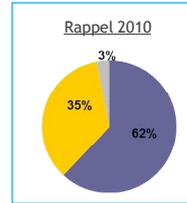
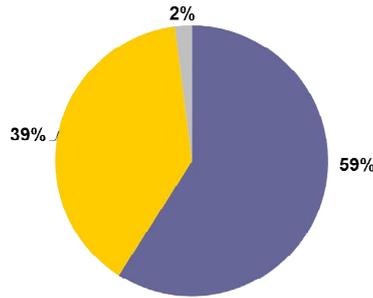


Le fait d'avoir une amende est toujours préféré à la perte de points par une large majorité des conducteurs

Et pour vous, est-il plus grave... ?

Base : aux conducteurs de voiture, moto ou poids-lourd (842)

■ De perdre un ou des points sur votre permis ■ D'avoir une amende ■ (NSP)



18-24 ans : 76%
Permis de moins de 3 ans : 76%
Conducteur d'un Deux-roues : 69%

35 BVA

SGIIAP

Une récupération de points perçue comme facilitée

Je vais vous citer un certain nombre d'opinions que l'on peut entendre à propos du permis à points et des retraits de points. Pour chacune d'entre elles, vous me direz si vous êtes...

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)

ST D'accord

ST Pas d'accord

ST D'accord

Rappel 2010

ST D'accord

Récupérer ses points est long et compliqué

63 %



30 %

18-24 ans : 79%
CSP- : 69%
Hommes : 67%

73%

Pour récupérer ses points, il suffit d'avoir de l'argent

57 %



41 %

A perdu 6 points et plus sur son permis : 85%
CSP- : 62%
Hommes : 60%
Province : 58%

60%

36 BVA

Évolution significative par rapport à 2010

SGIIAP

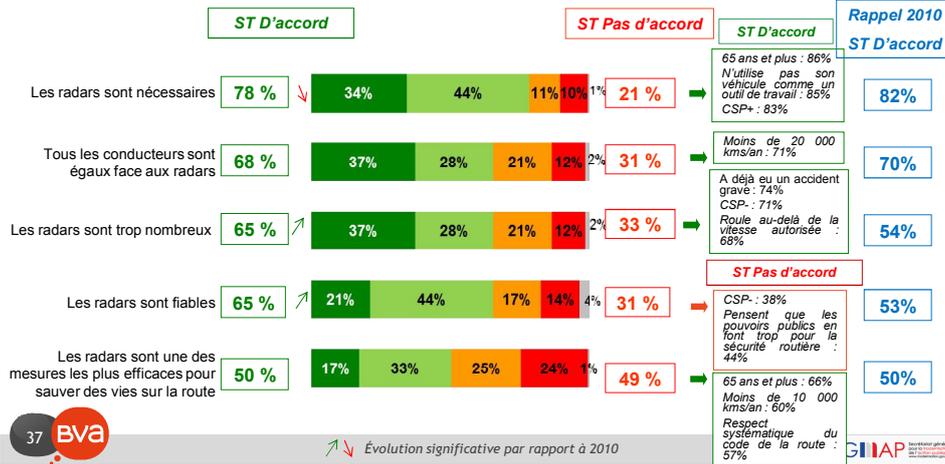
Les radars sont jugés nécessaires, égalitaires et fiables mais leur efficacité partage toujours

Je vais vous citer un certain nombre d'opinions que l'on peut entendre à propos des radars.

Pour chacune d'entre elles, vous me direz si vous êtes... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)



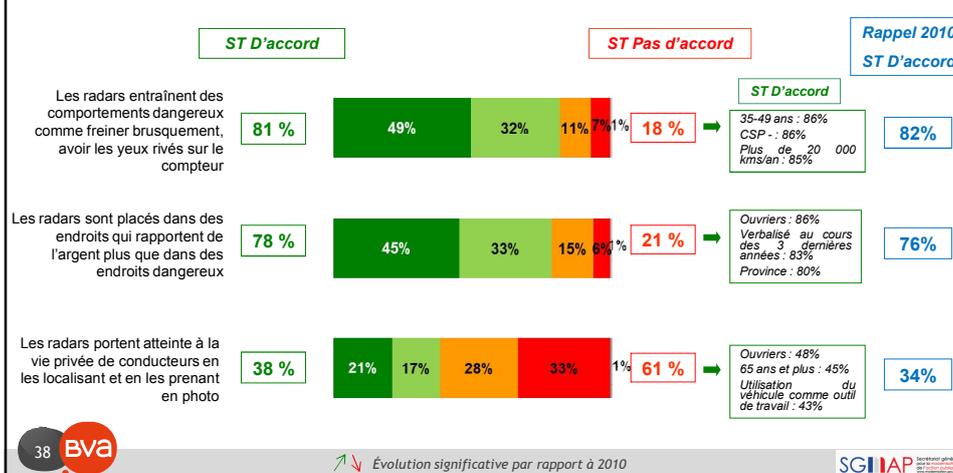
Leur mise en application et les effets pervers qui en résultent restent largement critiqués

Je vais vous citer un certain nombre d'opinions que l'on peut entendre à propos des radars.

Pour chacune d'entre elles, vous me direz si vous êtes... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

■ Tout à fait d'accord ■ Plutôt d'accord ■ Plutôt pas d'accord ■ Pas du tout d'accord ■ (NSP)



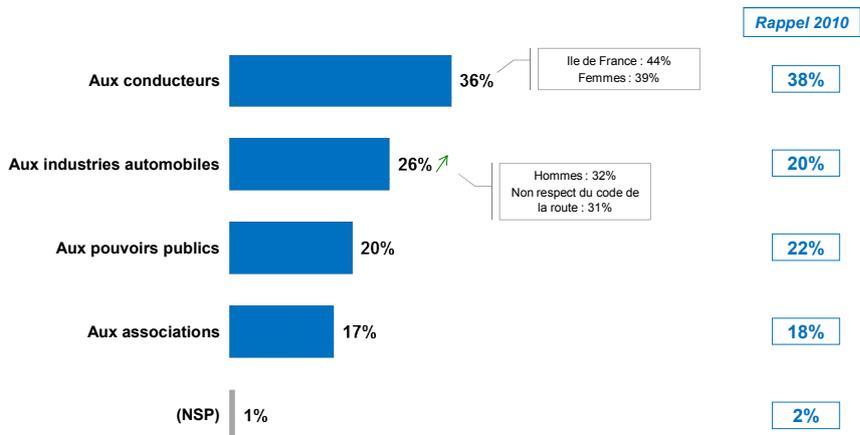


Avenir et attentes

Pour améliorer la sécurité sur les routes dans les années à venir, les conducteurs se font en premier lieu confiance ...

Dans les années à venir, pour améliorer la sécurité sur les routes, faites-vous plutôt confiance... ?

Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)



... et souhaitent majoritairement et plus qu'en 2010 que les mesures de sécurité routière restent identiques

Et pensez-vous que les mesures de sécurité routière devront...

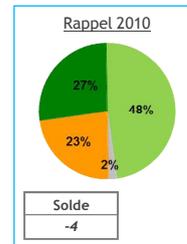
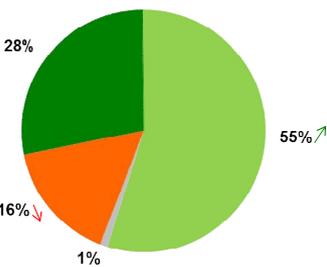
Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

Solde
= Etre durcies - - = Etre assouplis =
-12 ↓

- Etre durcies
- Etre assouplies
- Rester identiques
- (NSP)

Ouvriers : 39%
Conducteurs de deux-roues : 39%
Utilisation du véhicule comme outil de travail : 35%
Verbalisés dans les 3 dernières années : 35%
Hommes : 32%

Pensent que les pouvoirs publics n'en font pas assez en matière de sécurité routière : 31%
Respect systématique du code de la route : 18%



41 BVA

↑ ↓ Evolution significative par rapport à 2010

SGIIAP

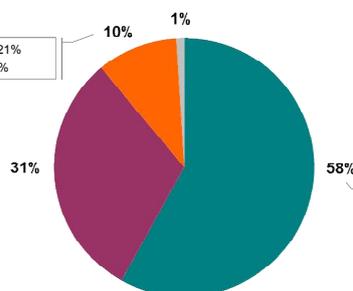
En matière de prévention, l'éducation des jeunes à la sécurité routière reste le domaine d'action à privilégier pour une large majorité des conducteurs

Et en matière de prévention, pensez-vous qu'il faudrait agir plutôt sur...

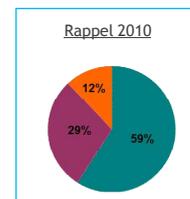
Base : aux conducteurs de véhicules motorisés (853)

- L'éducation des jeunes à la sécurité routière
- La formation des conducteurs
- La communication et les messages publicitaires
- (NSP)

18-24 ans : 21%
CSP- : 15%

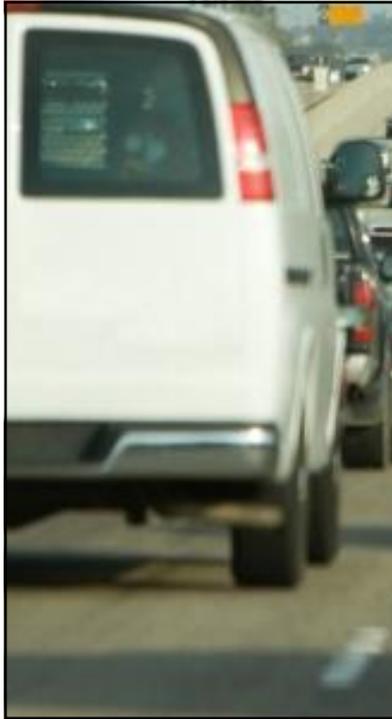


65 ans et plus : 65%
CSP+ : 63%



42 BVA

SGIIAP



Bva

Volet "jeunes"

A présent, quid de l'éducation des jeunes à la sécurité routière en milieu scolaire (primaire et collège) ?

Fiche technique



Recueil

Enquête réalisée par téléphone auprès d'un échantillon de jeunes âgés de 15 à 20 ans interrogé dans le cadre d'un terrain d'enquête ad hoc du 12 au 23 mai 2014.



Echantillon

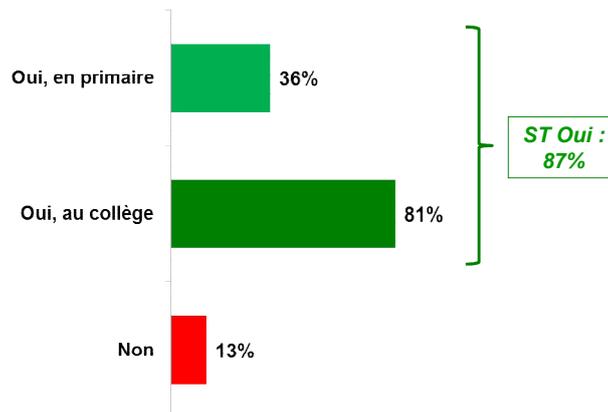
Echantillon de 301 personnes représentatif de la population française âgée de 15 à 20 ans.

La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas appliquée aux variables suivantes : sexe, âge, profession du chef de famille, après stratification par région et catégorie d'agglomération.

Près de 9 jeunes sur 10 ont assisté à des actions de sensibilisation à la sécurité routière en primaire ou au collège

Vous souvenez-vous avoir assisté à des actions de sensibilisation à la sécurité routière en primaire ou au collège (comme le permis piétons ou les attestations scolaires de sécurité routière, etc) ?

Base : à tous (301)



45 BVA

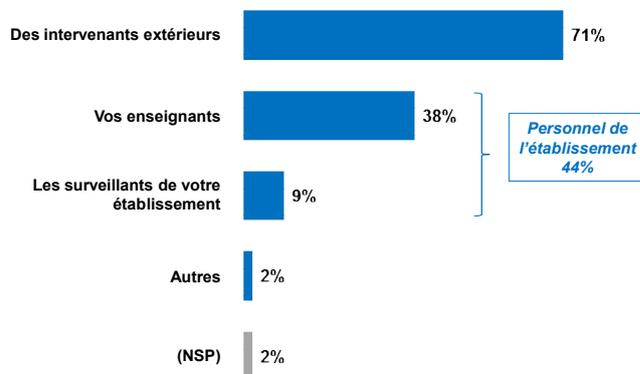
Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles

SGIIAP

Dans 7 cas sur 10, ces actions de sensibilisation sont mises en place par des intervenants extérieurs aux établissements scolaires

Qui était en charge de cette action de sensibilisation ?

Base : A ceux qui se souviennent avoir assisté à des actions de sensibilisation (263)



46 BVA

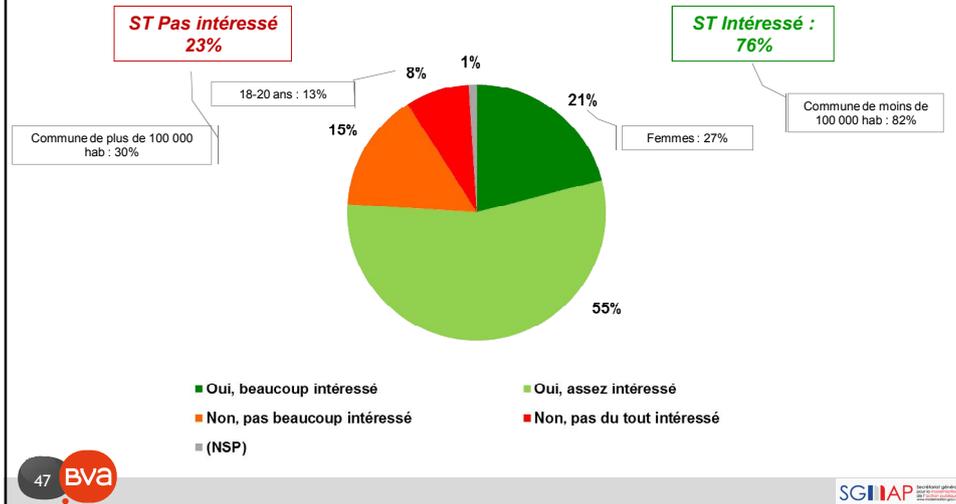
Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles

SGIIAP

Des actions de sensibilisation qui ont largement intéressées leurs jeunes bénéficiaires ...

Ces actions de sensibilisation vous avaient-elles intéressé(e) à l'époque ?

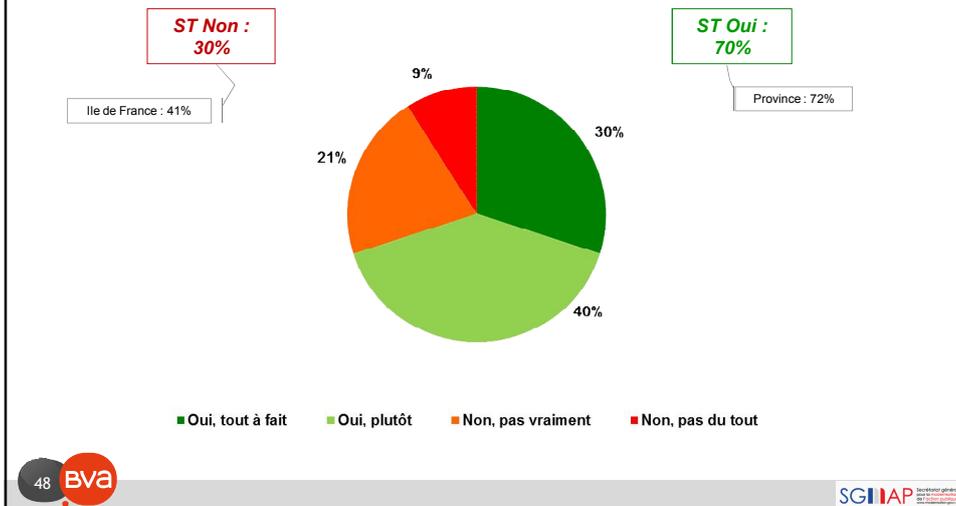
Base : A ceux qui se souviennent avoir assisté à des actions de sensibilisation (263)



... et qui selon eux impactent de manière positive leurs comportements

Selon vous, ces actions de sensibilisation ont-t-elles eu un impact positif sur vos comportements actuels ?

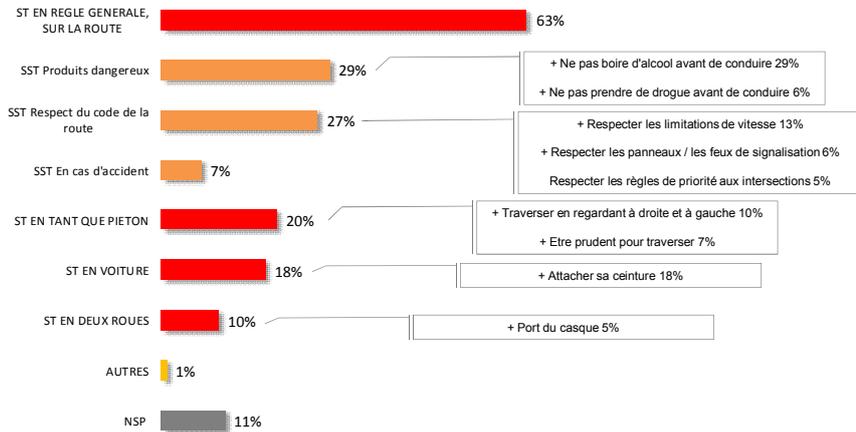
Base : A ceux qui se souviennent avoir assisté à des actions de sensibilisation (263)



Les thèmes de l'alcool et de la vitesse ont particulièrement marqué les esprits

Pouvez-vous me citer un élément ou des conseils de sécurité routière que vous avez retenu grâce à ces actions de sensibilisation ?

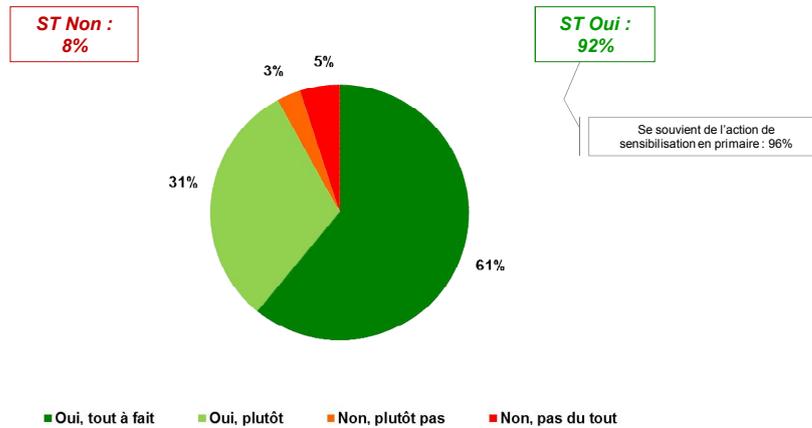
Base : A ceux pour qui les actions de sensibilisation ont eu un impact positif (182)



Au final, des jeunes unanimement convaincus de la nécessité de poursuivre ces actions de sensibilisation

Au final, pensez-vous qu'à l'avenir il faudrait continuer à mener des actions de sensibilisation à la sécurité routière en primaire ou au collège ?

Base : A tous (301)



Principaux enseignements

Au final :

- Un souvenir élevé des actions de sensibilisation menées dans les écoles primaires et les collèges (87%)
- Des actions qui ont largement intéressé leurs jeunes bénéficiaires (76% des 15-20 ans qui ont pu en bénéficier).
- Des actions qui impactent, selon eux, de manière significative leurs comportements (70% des 15-20 ans considèrent que ces actions de sensibilisation ont eu un impact positif sur leurs comportements actuels).
- En outre, les 15-20 ans sont unanimement convaincus de la nécessité de poursuivre ces actions de sensibilisation.

ANNEXE 16
OPTIMISATION DU TRAITEMENT DES INFRACTIONS, DE LA CONSTATATION A LA SANCTION

PARTIE 1. LA CONSTATATION DES INFRACTIONS	274
1.1 LE SUCCES INDENIABLE DU CONTROLE SANCTION AUTOMATISE (CSA)	274
1.1.1 <i>Le caractère dissuasif du CSA vient de son automaticité qui augmente la probabilité de sanction....</i>	274
1.1.2 <i>Le nombre de radars est maintenant stabilisé mais ils se diversifient afin de cibler de nouveaux comportements à risque</i>	275
1.1.3 <i>Le nombre d'infractions étant stabilisé, l'objectif est maintenant d'améliorer le taux de poursuite et de cibler de nouvelles infractions</i>	275
➤ La question des manœuvres de contournement de la réglementation aux permis.....	276
➤ La poursuite des conducteurs étrangers	276
1.2 D'AUTRES INNOVATIONS SONT VENUES FACILITER LA CONSTATATION DES INFRACTIONS	277
1.2.1 <i>La généralisation du « Procès-verbal électronique » a allégé la charge de travail des services ...</i>	277
1.2.2 <i>La pratique du PV « à la volée » permettrait de relever en plus grand nombre certaines infractions</i>	278
1.2.3 <i>La vidéo-verbalisation semble très adaptée au risque d'accidentalité en ville</i>	279
1.3 LE FORMALISME DES DEPISTAGES D'ALCOOLEMIE POURRAIT ETRE REDUIT	281
PARTIE 2. L'OPTIMISATION DES POURSUITES	282
2.1 CERTAINES PROPOSITIONS DU RAPPORT DE LA COMMISSION NADAL CONTRIBUERAIENT A AMELIORER L'EFFICACITE DE LA REPONSE JUDICIAIRE ET SON ACCEPTABILITE SOCIALE	282
2.1.1 <i>Améliorer l'efficacité de la réponse judiciaire dans la lutte contre l'insécurité routière</i>	282
2.1.2 <i>Améliorer l'acceptabilité sociale des mesures répressives en objectivant le recours aux différentes réponses pénales.....</i>	283
2.2 ASSURER UN TRAITEMENT PLUS EFFICIENT DE CERTAINES INFRACTIONS ROUTIERES PAR LE RECOURS A LA CONTRAVENTIONNALISATION ET A LA FORFAITISATION.	285
2.2.1 <i>Les propositions de la commission Nadal.....</i>	285
2.2.2 <i>Discussion et propositions de scénarios</i>	287
➤ Sur le principe même de la contraventionnalisation.....	287
➤ Sur le champ d'application de la contraventionnalisation.	288
➤ Sur la mise en place d'un bloc de compétence administratif en matière de sécurité routière.....	288
2.3 PRIVILIGIER LES MESURES EMPECHANT REELLEMENT LES CONDUCTEURS DANGEREUX DE PRENDRE LE VOLANT.....	289
2.3.1 <i>La confiscation du véhicule est une mesure efficace pour les infractions les plus graves</i>	290
➤ Le dispositif actuel est complexe et fait doublon	290
➤ Le dispositif d'immobilisations « administratives » est peu appliqué	290
➤ L'imputation des éventuels frais liés à l'immobilisation sur les frais de Justice restreint le dispositif	292
➤ Le dispositif doit être revu dans un sens plus efficace	292
2.3.2 <i>Le dispositif de l'éthylotest anti démarrage (EAD) tarde à se mettre en place</i>	292
➤ Le recours à un éthylotest anti-démarrage est rare.....	292
➤ Ce dispositif devrait être étendu.....	293

PARTIE 1. LA CONSTATATION DES INFRACTIONS

1.1 Le succès indéniable du contrôle sanction automatisé (CSA)

1.1.1 Le caractère dissuasif du CSA vient de son automaticité qui augmente la probabilité de sanction

L'efficacité du dispositif du CSA repose sur l'article L.121-3 du code de la route qui crée une responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Responsabilité pécuniaire et non responsabilité pénale, ce qui fait obstacle à un retrait de point si le contrevenant paye la contravention en tant que propriétaire du véhicule mais en niant être l'auteur de l'infraction.

Avant le CSA, le titulaire de la carte grise était systématiquement convoqué pour être comparé au cliché ; ainsi, sa responsabilité pénale pouvait être établie et le retrait de points effectué.

Avec le développement considérable du nombre d'infractions constatées, il apparaît impossible de convoquer systématiquement tous les contrevenants pour les confronter à leur photographie ; en revanche, il serait sans doute judicieux de convoquer aléatoirement les propriétaires de véhicules photographiés à plusieurs reprises et qui ont nié leur implication personnelle.

De nombreux rapports d'évaluation prouvent l'efficacité de ce dispositif sur la baisse des vitesses.

Des études concordantes sur l'impact du CSA

Le bilan de l'année 2006 de l'ONISR, réalisé après les deux premières années du fonctionnement (2003-2005) établit que sur la période étudiée, les excès de vitesse supérieurs à 30 km/h ont été divisés par 5 et la proportion des conducteurs en excès de vitesse supérieurs à 10 km/h par rapport à la limitation a chuté d'un tiers. Le rapport avance une réduction de 45 % des accidents corporels et de 70 % des accidents mortels.

En novembre 2012¹, Laurent Carnis, chercheur à l'IFSTTAR, estime l'impact du CSA sur le nombre de morts, à une réduction de près de 73 % sur la période 2003-2005 (contre 88% par l'ONISR). Il précise aussi que ces chiffres sont à prendre avec précaution car la baisse est multifactorielle (voir Page et Al en 2011 qui attribuent 11% à l'évolution des véhicules). Le programme français de CSA est considéré par cette étude comme particulièrement performant :

- « en matière opérationnelle, le programme a permis d'accroître de manière substantielle les contrôles des usagers et un traitement de masse de ces infractions ;

- en matière d'objectifs intermédiaires, les comportements en matière de vitesse et de vitesse excessive se sont substantiellement améliorés ;

- enfin, les objectifs finaux concernant l'accidentalité ont enregistré une amélioration conséquente que seule la réduction des années 70 avait connue auparavant. La première performance a résidé en la capacité des différentes organisations à avoir réussi le déploiement de près de 3700 appareils de contrôle automatisé en seulement 8 années. »

Le réseau technique et scientifique du MEDDE² a réalisé la comparaison des périodes de 5 ans immédiatement avant et après l'installation d'un radar sur un échantillon de 1 187 ETV (équipement de terrain vitesse fixe ou «radar »), soit 80 % du total des radars installés entre 2003 et 2008. On note un réel impact positif : les chiffres bruts de l'accidentalité autour des radars se réduisent : de près de moitié pour les accidents et des deux tiers pour les tués. Cette réduction des accidents est plus faible pour les poids lourds (réduction de plus d'un tiers) et de seulement 15% pour les accidents impliquant un deux-roues motorisé. Or ces deux types de véhicules sont moins sensibles aux contrôles par les radars ancienne génération (qui prennent la photo par l'avant et ne peuvent pas discriminer la vitesse limite selon le type de véhicule).

¹ An assessment of the safety effects of the French speed camera program, Laurent Carnis, Etienne Blais

² Évaluation du contrôle automatique des vitesses. Rapport annuel 2012 CEREMA 31-01-2014

1.1.2 Le nombre de radars est maintenant stabilisé mais il se diversifie afin de cibler de nouveaux comportements à risque

Mis en place dès 2003, les radars du contrôle sanction automatisé ont joué un rôle que pratiquement personne ne conteste dans la baisse des accidents mortels. Plusieurs innovations ont permis de cibler de nouveaux comportements comme le franchissement de feu rouge ou de passage à niveau. De même la technique s'est adaptée aux particularités des deux roues motorisés (2RM) et à la pratique dangereuse du ralentissement ponctuel au seul niveau du radar (radar tronçon).

L'existence d'une seule plaque d'immatriculation à l'arrière du véhicule sur les deux roues motorisés a ainsi conduit à multiplier les radars dits « éloignement », permettant de mieux cibler les deux roues mais rendant impossible l'identification du conducteur de véhicule de tourisme. Les usagers de 2RM étant particulièrement touchés par les accidents, il demeure impératif de les inclure dans le dispositif CSA. La perspective d'une plaque à l'avant des deux roues est illusoire, en revanche, on pourrait unifier le format des plaques et multiplier des radars qui photographient à la fois en approche et en éloignement.

Fin mars 2014, le parc de 4 160 radars se décompose comme suit :

- Vitesse :
 - o 2 205 radars fixes ;
 - o 783 radars embarqués (fonctionnent comme un radar fixe, leur emplacement varie, ils ne sont pas annoncés par un panneau) ;
 - o 221 radars fixes discriminants (permettant de distinguer les poids lourds et donc de leur appliquer une vitesse limite différenciée) ;
 - o 119 radars mobiles « nouvelle génération » (fonctionnent à bord d'un véhicule en mouvement et relèvent les infractions des véhicules dans les deux sens de circulation) (livraison d'une trentaine de nouveaux équipements à l'été) ;
 - o 75 radars fixes « tronçon » contrôlant le respect de la vitesse moyenne (objectif 100 à fin 2014) ;
- Feux rouges : 712 cabines ;
- Passages à niveau : 45 cabines (objectif de 75 radars fin 2014).

Il n'est pas prévu que le nombre d'appareils en service augmente, en revanche la technologie va continuer à progresser.

1.1.3 Le nombre d'infractions étant stabilisé, l'objectif est maintenant d'améliorer le taux de poursuite et de cibler de nouvelles infractions

Le nombre d'infractions constatées par ces équipements évolue peu au cours des cinq dernières années en valeur absolue : 17,6 millions d'infractions relevées en 2009, 18,9 millions en 2013. En revanche, le nombre d'infractions par radar est passé de 6 489 en 2009 à 4613 en 2013, soit une baisse de près de 29 %. Ceci s'explique par une indisponibilité particulière des équipements en 2013, due pour une part à du vandalisme et pour l'essentiel à une évolution de la maintenance des radars.

En 2012 ; les infractions à la vitesse relevées par le CSA représentaient 91,8 % du total des infractions à la vitesse relevées tant par le CSA que par les forces de l'ordre. 94 % des infractions CSA sont des excès de moins de 20 km/h.

1,8 % des avis de contravention expédiés seulement font l'objet d'une réclamation.

Le taux d'avis de contravention émis par message d'infraction relevé par le radar est maintenant (avril 2014) de :

- près de 77% pour les infractions vitesse (immatriculations françaises) et de 73% pour les pays partenaires (Belgique, Suisse, Luxembourg, Allemagne, Pays-Bas) ;
- 83 % pour les radars « feu rouge » (immatriculation française).

La légende des radars piégeurs

L'association 40 millions d'automobilistes a recensé 72 radars qu'elle qualifie de « piège » car elle considère qu'ils sont positionnés à des emplacements choisis en fonction du nombre de messages d'infractions élevé et non en raison du risque particulier.

Une analyse de ces 72 radars effectuée par la DSCR en juillet 2013 permet d'indiquer les points suivants :

- sur les 72 radars évoqués par l'association 40 millions d'automobilistes, 52 sont situés sur des zones dont l'accidentalité était importante avant l'installation du radar et dont la baisse a été constatée depuis, ce qui justifie pleinement leur mise en place ;
- 15 radars sont situés sur des zones où la vitesse limite a été abaissée depuis leur installation ou pour lesquelles les relevés de vitesse avant leur installation montraient des dépassements importants et réguliers de la limitation ;
- enfin, 5 radars ont été installés en protection d'ouvrages d'art ou de zone frontière afin de prévenir tout accident dans ces secteurs sensibles.

Le rapport indique également que certains radars évoqués par l'association sont signalés par des radars pédagogiques et que la remise en place des panneaux d'annonce en amont des radars fixes, décidée par le ministre de l'intérieur en février 2013, permettra à nouveau d'assurer la pleine information des usagers.

Il souligne enfin que la DSCR réalise en permanence l'analyse des emplacements de radar afin que leurs effets sur l'accidentalité soient assurés et maintenus. Une vingtaine de radars sont notamment déplacés chaque année car les conditions de dangerosité ayant prévalu à leur installation ne sont plus réunies.

➤ ***La question des manœuvres de contournement de la réglementation aux permis***

Un certain nombre de comportements permettent d'échapper aux poursuites. La taille réduite des plaques d'immatriculation sur les motos, ainsi que l'angle de celles-ci, les doublettes de plaque d'immatriculation³, la modification volontaire d'un élément de cette plaque ou encore l'absence de déclaration en préfecture des coordonnées du nouvel acquéreur d'un véhicule d'occasion sont autant d'exemples de comportements observés par les officiers du ministère public⁴.

Mais la principale source de fraude au retrait de point provient des véhicules professionnels ; peu d'employeurs désignent le conducteur auteur de l'infraction. La majorité se contente de régler l'amende⁵.

Des poursuites exemplaires devraient être engagées contre les auteurs de ces détournements. D'autres solutions sont à rechercher :

- incrimination particulière pour non désignation ;
- exclusion du bénéfice de l'amende forfaitaire minorée ;
- convocation des titulaires de certificat d'immatriculation récidivistes...

➤ ***La poursuite des conducteurs étrangers***

Une directive européenne du 25 octobre 2011 autorise la poursuite des infractions commises par des européens sur le territoire national. Des accords particuliers ont en outre été conclus avec certains Etats voisins. Cette directive a été récemment annulée par la Justice européenne mais les effets en sont prolongés pendant un an. Des solutions de remplacement sont déjà programmées. Toutefois, elles ne seront pas valables pour les Etats n'ayant pas encore transposé la directive annulée.

Le nombre d'infractions poursuivies à l'égard de certains conducteurs étrangers a été fortement accru, avec l'édition à compter du 1er août 2013 de 197 400 amendes forfaitaires majorées à destination de

³ Utilisation frauduleuse du numéro d'immatriculation d'un autre véhicule, par apposition de la plaque d'immatriculation sur un véhicule qui n'y correspond pas.

⁴ Ce rapport étant destiné à être public, toutes les manœuvres de contournement ne sont pas décrites avec précision.

⁵ Cf. rapport N°012-045/11-087/01 sur l'écart entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points – JY Le Gallou / J Colin.

contrevenants de l'Union européenne ou de la Suisse. Sur l'année 2013, 724 000 avis de contravention ont été envoyés à destination de contrevenants étrangers (contre 602 000 en 2012).

*

L'automatisation du contrôle et son corollaire, la fin des « indulgences », ont indéniablement contribué à une baisse remarquable des vitesses moyennes pratiquées ainsi qu'à une accélération de la baisse du nombre de tués à partir des années 2000 (annonce des contrôles puis effectivité de ceux-ci).

Les représentants des usagers mais aussi certains membres des forces de l'ordre regrettent quelque peu la disparition ou du moins la raréfaction des contacts entre les contrevenants et les forces de l'ordre. Ces rencontres étaient l'occasion d'explications pédagogiques.

Le manque de lisibilité et d'harmonisation des limitations de vitesse, aggravé par le fait que les systèmes d'aide à la conduite indiquent parfois une limitation erronée, contribue au rejet par certains du système de verbalisation automatique. Un effort a déjà été entrepris en ce sens, il devrait être prolongé et amplifié. Sur la base des questionnaires envoyés aux préfets, les problèmes ne subsisteraient que dans un tiers des cas (sur 76 réponses).

1.2 D'autres innovations sont venues faciliter la constatation des infractions

1.2.1 La généralisation du « Procès-verbal électronique » a allégé la charge de travail des services

Le « procès-verbal électronique » permet de dématérialiser la procédure de constatation des infractions contraventionnelles et d'automatiser le traitement des messages d'infractions en vue du recouvrement de l'amende forfaitaire.

Il a pour objectif d'améliorer la chaîne de traitement des procès-verbaux et de renforcer le respect des règles de sécurité, de circulation et de stationnement routiers au profit des usagers de la route.

Ce projet intéresse les contraventions des quatre premières classes relevant de la procédure de l'amende forfaitaire dans le domaine de la circulation routière.

La mise en place du PV électronique

Le nombre de contraventions aux règles de circulation routière et de stationnement est de l'ordre de 26 millions par an, dont presque la moitié pour le seul stationnement irrégulier, gênant ou dangereux. Le programme de « contrôle -sanction automatisé », par le déploiement des radars automatiques, a initié la dématérialisation de la procédure de contravention et l'automatisation du traitement des messages en vue du recouvrement de l'amende forfaitaire. Le projet de « procès-verbal électronique » complète ce dispositif aux infractions de stationnement, dans un premier temps, puis généralise ce constat dématérialisé pour l'ensemble des contraventions des quatre premières classes.

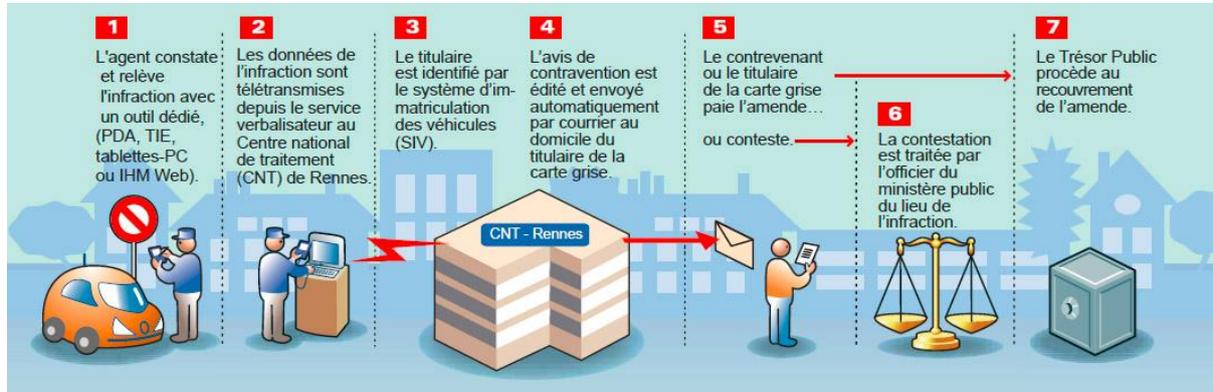
Dans la continuité du système de traitement des messages des radars automatisés (vitesse, puis feux rouges), le financement de cette réforme et des équipements mobiles de « procès-verbal électronique » des forces de l'ordre est assuré dans le cadre d'un compte d'affectation spéciale permettant d'attribuer une fraction du produit des amendes au financement du dispositif (cf. annexe coût de la politique de sécurité routière). Les collectivités territoriales s'engagent dans le « procès-verbal électronique » sur la base du volontariat. 29 villes de plus de 100 000 habitants sont dans ce cas.

Le passage à l'électronique permet d'accroître la productivité des forces de l'ordre en réduisant le temps consacré à la gestion administrative des infractions constatées, autorisant le redéploiement d'une partie des agents au service de la sécurité publique.

La centralisation du traitement dégage un gain de productivité par la suppression de tâches répétitives.

Par ailleurs, la déclinaison du « procès-verbal électronique » en outils supports modernes et fiables pour relever les infractions diminue les risques d'erreurs de procédure. Les risques liés à la non

validité du PV diminuent. Le déploiement du « procès-verbal électronique » s'est effectué sur les années 2011 et 2012, afin de couvrir en 2013 la majeure partie des amendes émises par les agents verbalisateurs sur le territoire national. Le financement de la généralisation du « procès-verbal électronique » sur une période de deux ans s'élève à 21 M€ (source ANTAI). C'est un nouvel établissement public, l'Agence nationale du traitement automatisé des infractions (ANTAI) également chargée de la gestion du CSA, qui a la charge de la mise en œuvre de ce dispositif.



A Paris, 95 % de la verbalisation est désormais réalisée au moyen du PV électronique. Des ETP ont pu être gagnés sur la gestion matérielle des carnets à souche.

*

Grâce à ce processus automatisé, fiable, transparent et équitable pour tous les contrevenants, les usagers de la route sont davantage incités à respecter les règles du code de la route. Le gain de temps lié au regroupement des tâches de suivi administratif des PV dans un centre unique a permis un redéploiement des effectifs sur la voie publique.

Toutefois, le PV électronique supprime quasiment tout contact entre l'agent verbalisateur et le contrevenant. Si cette absence de contact est source de gain de temps, du fait de l'absence des « classiques palabres », il crée aussi des situations néfastes du point de vue de l'acceptabilité de la politique de sécurité routière. Ainsi un usager en infraction n'est plus invité sur le fait à cesser une infraction et peut en déduire à tort une certaine tolérance... Il en est de même des spectateurs qui peuvent en déduire que les forces de l'ordre ne sanctionnent pas les « vraies » infractions.

1.2.2 La pratique du PV « à la volée » permettrait de relever en plus grand nombre certaines infractions

Cette pratique repose sur une application de l'article L 121-3 du code de la route, déjà évoqué dans le paragraphe consacré au CSA.

En effet, cet article fait peser une responsabilité pécuniaire sur le titulaire du certificat d'immatriculation pour certaines infractions :

- respect des vitesses maximales autorisées ;
- respect des distances de sécurité ;
- usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules ;
- signalisations imposant l'arrêt des véhicules.

Il s'agirait donc de constater les infractions entrant dans ce cadre sans interpellier le conducteur et de rédiger l'avis de contravention ultérieurement au moyen du PVE.

Une telle possibilité serait notamment utile pour sanctionner l'usage du téléphone au volant tenu à la main.

1.2.3 La vidéo-verbalisation semble très adaptée au risque d'accidentalité en ville

Ce dispositif a été mis en place avec succès à Paris, après plusieurs expérimentations dans plusieurs villes importantes. Dans les villes hors Paris, ce dispositif relève du maire et de la police municipale en lien avec le dispositif de vidéo-surveillance. A Paris, l'organisation est plus intégrée entre préfecture de police et ville de Paris.

Dispositif opérationnel de constatations des infractions au code de la route par vidéo-verbalisation (selon des consignes internes de la préfecture de police de Paris)

En février 2012, la direction de l'ordre public et de la circulation de la préfecture de police expérimentait des opérations de « vidéo-patrouilles » qui permettaient à un opérateur ayant identifié une infraction à l'écran d'avertir par radio les effectifs de police présents sur le site afin qu'ils procèdent à l'interpellation et à la verbalisation. Le dispositif de vidéo-verbalisation constitue une nouvelle étape de l'utilisation des caméras au service de la sécurité routière et de la plus grande fluidité du trafic en permettant de constater une infraction au code de la route par une surveillance vidéo et de verbaliser le contrevenant à distance, sans interception du conducteur. La procédure s'en trouve allégée, simplifiée et accélérée.

1) La vidéo-verbalisation s'inscrit dans un cadre juridique sûr.

Les articles L 121-2 et L 121-3 du code de la route permettent de sanctionner 6 infractions à la sécurité routière sans que l'interception du conducteur soit nécessaire : non-respect des signalisations imposant l'arrêt des véhicules (feu rouge, stop...), non-respect des vitesses maximales autorisées, non-respect des distances de sécurité entre les véhicules, stationnement gênant, usage des voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules comme les bus ou les taxis et non-acquittement des péages.

La responsabilité du titulaire de la carte grise est alors automatiquement engagée, celui-ci recevant à son domicile un avis de contravention avec sanction pécuniaire et sanction pénale (retrait de points). Seuls un cas de force majeure ou la désignation du conducteur réel libèrent le propriétaire du véhicule de sa responsabilité. Dans le cas d'une contestation et d'une impossibilité d'identifier le conducteur réel, le titulaire de la carte grise engage uniquement sa redevabilité pécuniaire, l'amende étant à l'appréciation du juge (majorée au minimum de 10% par rapport à l'amende forfaitaire).

L'étape du relevé matériel est particulièrement importante : la systématisation de la capture d'image avec les indications de date, heure, plaque d'immatriculation, type de véhicule et couleur doivent permettre d'identifier le véhicule avant même la consultation des fichiers. L'impression et l'archivage référencé des photographies, pendant une période de trois ans, sont indispensables en cas de contestation du contrevenant.

2) L'utilisation de caméras pour lutter contre les incivilités routières a été expérimentée avec succès dans de nombreuses villes de France.

Les villes d'Asnières, de Valenciennes, de Cannes, d'Aix-en-Provence, de Nice et de Marseille ou encore l'aéroport d'Orly ont réalisé des expérimentations concluantes de ces dispositifs, avec comme finalité de promouvoir un comportement citoyen sur la route. Il ressort de ces expérimentations que l'effet dissuasif fonctionne pleinement. L'absence de récidive et la très faible part de contestation soulignent la fiabilité du système et le caractère protecteur de la présence de caméras.

La fluidification de la circulation dans les sites placés sous vidéosurveillance a été flagrante à Nice, par exemple, et le réflexe du stationnement en double file tend à disparaître, comme le montre également la nette diminution des infractions de ce type à Valenciennes depuis le début de l'année 2012. La plupart des infractions concernent des stationnements gênants. A Marseille, l'accent a d'ailleurs été mis sur la promotion d'un meilleur déplacement pour tous, l'un des problèmes majeurs pour la circulation dans la ville étant l'encombrement des couloirs de bus.

Le redéploiement des effectifs policiers sur d'autres missions, notamment de proximité, est en outre favorablement perçu par la population.

3) La mise en œuvre à Paris de la vidéo-verbalisation répond à deux objectifs clairement définis.

S'appuyant sur le réseau de caméras déployé dans le cadre du plan de vidéo-protection pour Paris (PVPP), la préfecture de police a souhaité mettre en œuvre la vidéo-verbalisation en poursuivant deux objectifs :

- lutter contre les comportements qui constituent une entrave au bon écoulement du trafic, notamment les stationnements gênants ou dangereux qui perturbent la bonne progression des transports en commun, contribuent à la gestion de certains axes et rendent certaines traversées dangereuses pour les piétons ;

- insécuriser les délinquants routiers en relevant, de manière plus inattendue et discrète, les infractions les plus graves au code de la route, tels le franchissement d'un feu rouge.

Dans un premier temps, seuls les fonctionnaires de la direction de l'ordre public et de la circulation, depuis le centre d'information et de commandement régional de la circulation, auront recours à la vidéo pour verbaliser les contrevenants. La procédure suivie comportera deux étapes : l'agent constatera tout d'abord l'infraction au moyen du système PVPP et photographiera le véhicule pour en identifier l'immatriculation et la marque ; le Centre National de Traitement de Rennes (CNT) identifiera ensuite le propriétaire (recours au Système d'identification des véhicules et au Fichier des véhicules volés), éditera un procès verbal dématérialisé et adressera un avis de contravention au domicile du titulaire de la carte grise.

Le procédé de verbalisation à distance a vocation à être pratiqué dans tous les lieux du réseau routier de la capitale bénéficiant d'une vidéo surveillance, sans mobilisation d'effectifs de police sur le terrain. Dans un premier temps, les contrôles s'opéreront dans des zones particulièrement sensibles, déterminées à partir du système urbain de régulation des feux (SURF). La mise en œuvre débutera donc sur les axes identifiés ci-dessous en fonction des catégories d'infraction commises.

Ces contrôles sont ciblés sur des zones d'accident corporel, des zones de stationnement irrégulier sur des voies réservées aux bus ou en double-file occasionnant des congestions de la circulation ou d'utilisation irrégulière de voies réservées occasionnant des accidents corporels.

Bilan d'activité de l'unité de vidéo-verbalisation du 2 avril 2013 au 28 février 2014 inclus

Depuis le premier janvier 2014, la cellule de vidéo verbalisation est devenue pérenne et porte désormais le titre d'unité de vidéo-verbalisation. Son effectif théorique jusqu'au 28 février était de cinq fonctionnaires.

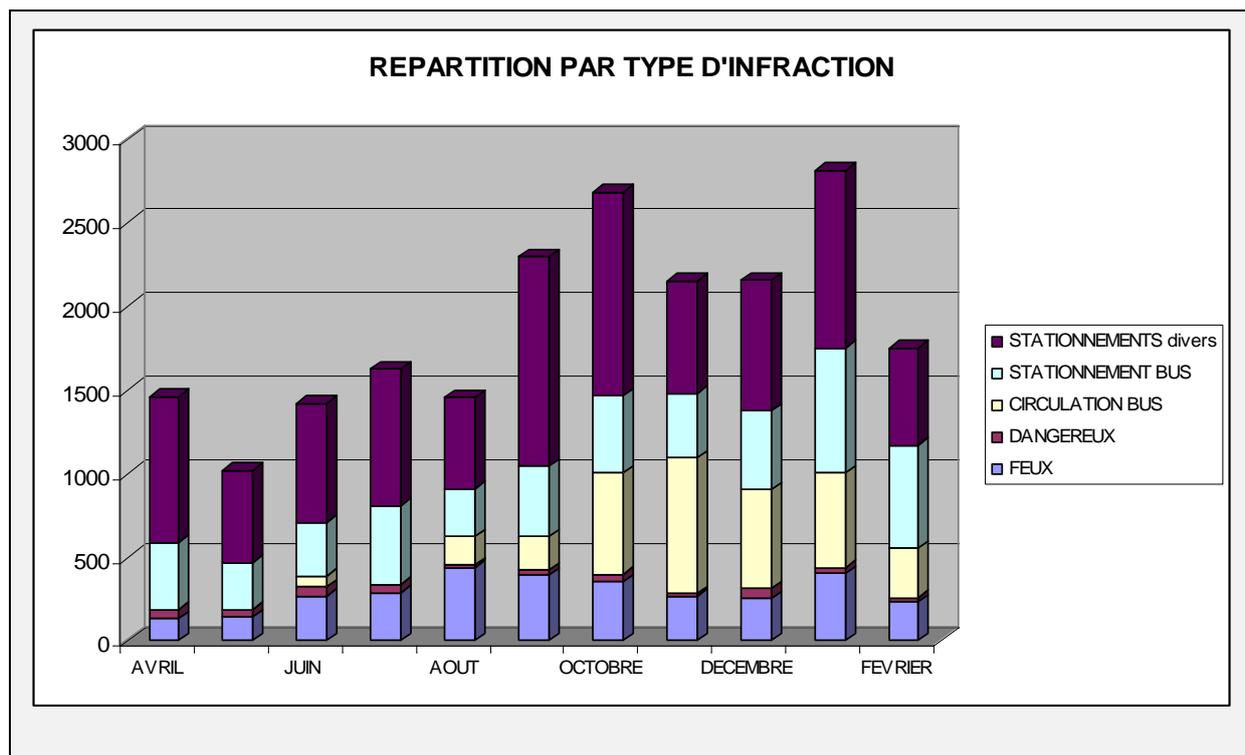
A compter du lundi trois mars, l'effectif de l'U.V.V. est porté à sept fonctionnaires, à savoir un gradé et six gardiens de la paix.

L'Unité de Vidéo Verbalisation en est à son onzième mois d'existence. Sur les neuf mois d'activité en 2013, l'Unité aura mis cinq mois à atteindre sa vitesse de croisière, temps nécessaire à la maîtrise des différents outils et des secteurs d'activité.

Pour l'exercice 2013, 16 224 verbalisations ont été effectuées, soit une moyenne de presque 1 803 infractions constatées chaque mois. Or, à partir de Septembre 2013, l'activité mensuelle a toujours été supérieure à 2 100 infractions constatées avec un pic pour le mois d'octobre (2 677 infractions relevées). Il en est de même pour l'activité moyenne par jour et par fonctionnaire. Elle est de 34.62 pour l'année 2013 alors qu'à partir du mois de septembre, elle était d'environ 40.

Durant la période du 2 au 31 janvier 2014 inclus, 2 805 infractions ont été constatées et relevées avec une moyenne de 36,43 infractions constatées par jour et par fonctionnaire.

	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	JANVIER	FEVRIER
FEUX	129	140	266	286	431	387	349	261	249	397	230
DANGEREUX	53	43	51	50	19	30	47	19	59	39	21
CIRCULATION BUS	0	0	64	0	171	200	604	810	593	564	300
STATIONNEMENT BUS	403	283	324	470	281	424	462	384	471	745	613
STATIONNEMENTS divers	871	550	711	816	546	1249	1215	674	779	1060	583
TOTAL	1456	1016	1416	1622	1448	2290	2677	2148	2151	2805	1747



L'officier du ministère public de Paris indique que cette procédure de vidéo-verbalisation occasionnait peu de contestations.

*

Ce dispositif de sanction apparaît très adapté à l'accidentalité en ville. Il est cependant nécessaire de communiquer sur les objectifs afin de ne pas laisser à penser aux automobilistes que ce dispositif a vocation à les « piéger ». Il s'agit bien d'optimiser les contrôles, de cibler les zones accidentogènes ou de fluidifier les transports en commun.

1.3 Le formalisme des dépistages d'alcoolémie pourrait être réduit

Permettre les dépistages d'alcoolémie par des agents de police judiciaire « *conformément aux ordres d'un OPJ* » plutôt que « *sous la responsabilité de l'OPJ* » faciliterait les contrôles des forces de l'ordre. En effet, la jurisprudence exige la présence effective de l'OPJ sur le lieu du contrôle.

Cette évolution allègerait le fonctionnement des unités, notamment pour les unités comme celle des CRS autoroutières qui ont peu d'OPJ.

Elle permettrait de renforcer le caractère aléatoire des contrôles.

Une posture équivalente pour le dépistage de stupéfiant suppose au préalable le développement de moyens efficaces et peu onéreux de contrôle.

PARTIE 2. L'OPTIMISATION DES POURSUITES

2.1 *Certaines propositions du rapport de la commission Nadal contribueraient à améliorer l'efficacité de la réponse judiciaire et son acceptabilité sociale*

Rappel : L'article 1 du code de procédure pénale confie la mise en mouvement et l'exercice de l'action publique, c'est à dire la défense des intérêts de la société, à des magistrats et fonctionnaires.

Les magistrats ainsi désignés sont l'ensemble des membres du Ministère public près les tribunaux de grande instance et les Cours d'appel et, devant le tribunal de police, l'officier du ministère public (commissaire de police ou un remplaçant commandant ou capitaine), pour les contraventions des quatre premières classes.

La classification des contraventions dépend de la peine maximale encourue :

- 1ère classe : 38 euros au plus ;
- 2ème classe : 150 euros au plus ;
- 3ème classe : 450 euros au plus ;
- 4ème classe : 750 euros au plus ;
- 5ème classe : 1 500 euros au plus, pouvant être porté à 3 000 euros en cas de récidive ; des peines restrictives ou privatives de droit (suspension du permis de conduire, immobilisation du véhicule, confiscation) ; des peines complémentaires (suspension du permis de conduire, confiscation, obligation de stage).

2.1.1 Améliorer l'efficacité de la réponse judiciaire dans la lutte contre l'insécurité routière

La proposition du rapport Nadal de création d'un **parquet départemental** est sans conteste une des pistes pour améliorer l'efficacité de la politique pénale pour au moins deux raisons :

- d'une part, la création d'une autorité judiciaire départementale mettrait en cohérence l'organisation territoriale de l'institution judiciaire avec celle d'autres acteurs publics majeurs de la politique de sécurité routière : préfecture, police, gendarmerie, éducation nationale, travail. la coordination départementale de sécurité routière se trouverait ainsi renforcée ;
- d'autre part, ainsi que l'indique le rapport Nadal, la départementalisation permettrait au procureur de la République de confier à des magistrats du parquet des contentieux spécifiques à l'échelle du département. On pourrait dès lors envisager l'existence dans les départements où cela se justifierait, d'un magistrat spécialisé et référent en matière de sécurité routière.

La commission propose également une simplification dans le partenariat départemental en substituant à tous les dispositifs existants une instance opérationnelle, généraliste et départementale, co-présidée par le préfet et le procureur.

Les mêmes remarques peuvent être faites à propos du rôle de coordination de la politique pénale au **plan régional** par le procureur général près la Cour d'appel.

La proposition qui vise à faciliter la **communication** du parquet, permettrait aussi une amélioration. Conjugée à la proposition de départementalisation, elle permettrait, une communication renforcée et cohérente incluant l'autorité judiciaire.

La commission Nadal fait également le constat d'une insuffisante **évaluation** des choix de politique pénale. De plus, elle regrette la segmentation de la politique pénale et estime nécessaire de rechercher dans la pratique une plus grande **harmonie** entre le ministère de la justice et le ministère de l'intérieur sur les objectifs et les moyens d'y parvenir. Dans le domaine de la sécurité routière, cette harmonie pourrait sans doute être améliorée sous l'égide de la délégation interministérielle.

2.1.2 Améliorer l'acceptabilité sociale des mesures répressives en objectivant le recours aux différentes réponses pénales

La mission observe que la LOLF de 2001 s'est traduite par la mise en place d'une série d'indicateurs de performance, dont le taux de réponse pénale, qui ont fait évoluer le principe d'opportunité des poursuites en améliorant le taux de réponse pénale.

Par réponse pénale, on entend classiquement les alternatives aux poursuites d'une part et les différents modes de poursuite, d'autre part.

Les alternatives aux poursuites : 24 % des affaires traitées en matière de délit routier en 2012	
<ul style="list-style-type: none"> - rappel à la loi - orientation vers une structure sanitaire sociale ou professionnelle avec obligation de stage - régularisation de situation - réparation du dommage causé - médiation avec la victime 	<ul style="list-style-type: none"> - art 41-1 du code de procédure pénale (CPP) - sur décision du procureur - effectué par le procureur, un OPJ, un délégué du procureur ou un médiateur.
<p>La composition pénale par laquelle il est proposé l'une des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - déssaisissement au profit de l'Etat de la chose qui a servi à commettre l'infraction - remise du véhicule pour une immobilisation de 6 mois maximum - remise du permis de conduire pour une durée de 6 mois maximum - suivre un programme de réhabilitation et de sensibilisation comportant l'installation à ses frais d'un éthylotest anti-démarrageur sur son véhicule, pour une période minimale de six mois et maximale de trois ans - travail d'intérêt général - se soumettre à une mesure d'injonction thérapeutique, selon les modalités définies aux articles L. 3413-1 à L. 3413-4 du code de la santé publique, lorsqu'il apparaît que l'intéressé fait usage de stupéfiants ou fait une consommation habituelle et excessive de boissons alcooliques. La durée de la mesure est de vingt-quatre mois au plus. 	<ul style="list-style-type: none"> - art 41-2 du CPP - effectué par le procureur ou un délégué du procureur, - validation par un magistrat du siège - en principe, inscrit au B1 du casier judiciaire, mais pas toujours en pratique
Les différentes poursuites pénales délictuelles	
<p>L'ordonnance pénale délictuelle</p> <p>51,8 % des poursuites en matière routière en 2012</p>	<ul style="list-style-type: none"> - art 495 à 495-6 du CPP - pour les cas les moins graves, simples et établis - le ministère public adresse au président du tribunal le dossier et des réquisitions, le président statue sans débat préalable. - l'ordonnance peut être expédiée par voie postale (donc sans solennité particulière) ou notifiée par le procureur ou un délégué du procureur. - exclue pour les mineurs ou en cas de récidive légale - en cas d'opposition du prévenu, l'affaire est renvoyée devant le tribunal correctionnel.

<p>La comparution devant le tribunal correctionnel sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC)</p> <p>15, 5 % des poursuites en matière routière en 2012</p>	<ul style="list-style-type: none"> - art 495-7 à 495-16 du CPP - à l'issue d'un entretien individuel en présence de son avocat, une peine est proposée par le procureur et acceptée par le prévenu. - en cas d'accord, le prévenu comparait devant le président du tribunal en vue de la validation de la peine. - exclue pour les mineurs
<p>La convocation par officier de police judiciaire devant le tribunal correctionnel</p> <p>24,9 % des poursuites en matière routière en 2012 en cumul avec la convocation par procès verbal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - art 390-1 du CPP - pas de déferrement de l'auteur devant le procureur ; c'est le service interpellateur qui communique à l'auteur sa date d'audience - l'auteur comparait ensuite devant le tribunal correctionnel.
<p>La convocation par procès verbal</p>	<ul style="list-style-type: none"> - art 394 du CPP - le prévenu est déféré devant le procureur, à l'issue de la garde à vue - un contrôle judiciaire peut être requis par le procureur auprès du juge des libertés et de la détention jusqu'à sa comparution devant le Tribunal (exemples : interdiction de conduire, obligation de suivre des soins, etc) - l'auteur comparait ensuite devant le tribunal correctionnel.
<p>La comparution immédiate</p> <p>2,6 % des poursuites en matière routière en 2012</p>	<ul style="list-style-type: none"> - art 395 du CPP - lorsque les faits sont passibles d'une peine d'emprisonnement - l'auteur supposé est déféré au tribunal à l'issue de sa garde à vue, - l'auteur comparait dans un court délai devant le tribunal correctionnel.

Dans les faits donc, près du quart des délits routiers ne donnent pas lieu à poursuite. Pour les trois quarts restants, plus de la moitié ne donne pas lieu à comparution devant un juge, la condamnation pouvant parfois se manifester par une simple lettre recommandée.

Dans seulement un quart des cas, il y a jugement en audience du tribunal. Il s'agit bien évidemment des cas les plus graves ou des cas de récidive.

Les critères de poursuite peuvent différer d'un parquet à l'autre.

Or, l'une des clefs de la réussite et au final de l'acceptation des radars automatiques a résidé dans l'égalité de tous les citoyens face aux poursuites et dans la fin des passe-droits.

Le rapport Nadal relève que la politique pénale est l'instrument de l'égalité de tous les citoyens devant la loi et que si des contextes locaux justifient des adaptations aux orientations nationales, une « *indispensable **cohérence** doit être recherchée dans la mise en œuvre de l'action publique. De ce point de vue, la politique pénale est un facteur de sécurité juridique, car elle garantit une certaine **prévisibilité** de la réponse apportée par la société aux crimes et délits.* »

Or, le constat est celui d'un manque de lisibilité de la politique pénale et d'une « *sédimentation de priorités* ». Cette lisibilité et cette cohérence sont aussi fondamentales dans le domaine de la sécurité routière.

La commission propose que les « *schémas d'orientation des procédures pénales* », documents de travail élaborés par les procureurs à usage interne, garants d'une cohérence de l'action publique, soient communiqués de façon plus large aux unités de police et de gendarmerie, aux magistrats du siège et au barreau.

Cet élargissement aurait le mérite, au moins pour les services de police et de gendarmerie, de clarifier la compréhension par les agents de terrain des décisions du parquet et d'illustrer sa politique pénale. La commission indique que les arbitrages opérés par les parquets entre les différentes voies de poursuite et mesures alternatives aux poursuites peuvent être expliqués dès lors qu'ils « *obéissent à des critères objectifs* ».

La départementalisation, la régionalisation et la communication évoquées ci-dessus donneraient davantage de sens et de lisibilité à la politique pénale et permettraient aussi d'améliorer l'acceptabilité en garantissant une meilleure cohérence des poursuites.

2.2 Assurer un traitement plus efficient de certaines infractions routières par le recours à la contraventionnalisation et à la forfaitisation.

Rappel : Le code pénal distingue trois catégories de peines

- les peines criminelles : réclusion ou détention criminelles ;
- les peines correctionnelles : emprisonnement de 10 ans au plus, amende, travail d'intérêt général, sanction-réparation, privation de certains droits, suspension ou annulation du permis de conduire, immobilisation ou confiscation du véhicule ;
- les peines contraventionnelles : amende, privation des droits, sanction-réparation, ainsi que certaines peines accessoires.

Cette distinction est reprise dans le code de procédure pénale qui définit l'organisation et les compétences des juridictions de jugement de notre justice pénale.

La procédure et la composition des juridictions sont singulièrement allégées en matière contraventionnelle.

Un élément important de cette simplification, se trouve dans l'article 537 du code de procédure pénale qui dispose que les procès verbaux ou rapports établis par les OPJ et APJ, APJ adjoints font **foi jusqu'à preuve du contraire**, contrairement aux procédures délictuelles où les procès verbaux et rapports n'ont valeur que de **simple renseignement** (art.430 du CPP).

En pratique cette distinction est fondamentale car on perçoit bien la difficulté qui peut être rencontrée par un contrevenant pour rapporter une preuve contraire.

A contrario, l'une des autres différences majeures entre la procédure contraventionnelle et la procédure délictuelle, est la notion de flagrance. Celle-ci n'est reconnue par le code de procédure pénale que dans le cas de crimes et de délits, pas en matière contraventionnelle.

Or, la procédure dite de flagrant délit accorde aux OPJ des pouvoirs coercitifs (placement en garde à vue, perquisition...) que ne permet pas la procédure contraventionnelle.

2.2.1 Les propositions de la commission Nadal

La proposition 29 établit tout d'abord un constat : le contentieux de la circulation routière est un contentieux de masse qui représente entre 30 et 40 % de l'activité pénale des juridictions et 34% des crimes et délits sanctionnés en 2011.

En 2012, selon l'ONISR, 552 000 délits ont été relevés, dont 149 000 relatifs à l'alcool au volant, 107 000 défauts de permis de conduire et 82 000 défauts d'assurance. A titre comparatif, 25,8 millions de contraventions ont été enregistrées dont plus de 47 % par le dispositif CSA (vitesse et feux rouges).

Le choix de la réponse pénale varie selon les pratiques locales, y compris au sein d'un même département lorsqu'il y a plusieurs TGI, c'est donc un facteur d'incohérence qui nuit à l'acceptabilité de la politique de sécurité routière.

En 2011, moins de 11% des infractions uniques de conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique ont été jugées par un tribunal correctionnel, les autres infractions ont fait l'objet d'ordonnances pénales (53%), de compositions pénales (27%) et de procédures de comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité (10%)⁶.

En matière de conduite sans permis, une peine privative de liberté n'est prononcée que dans 10% des cas.

En pratique, les réquisitions dans le contentieux routier obéissent de fait à des barèmes qui laissent peu de place à l'individualisation.

Enfin, la commission Nadal relève que certaines infractions, notamment en matière de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, donnent aussi lieu à des sanctions administratives de suspension du permis de conduire, notant au passage que le cumul des interventions administratives et judiciaires est une cause d'illisibilité de la réponse des pouvoirs publics.

La commission pose la question de l'utilité de la sanction pénale lorsque des sanctions administratives aussi efficaces peuvent être mises en œuvre. Cette question peut se poser pour la suspension du permis de conduire, mais elle pourrait aussi l'être pour l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage.

La commission est consciente du risque de perception d'un « mauvais signal » envoyé aux usagers par un changement dans le volet répressif d'une politique publique qui a fait ses preuves. Elle propose malgré ce risque un changement dans le traitement de certaines infractions routières en privilégiant le gain d'efficacité.

Le recours à la procédure de l'amende forfaitaire pour le traitement d'une partie supplémentaire du contentieux routier garantirait une réponse judiciaire au moins aussi forte tout en étant plus systématique et plus homogène au plan national.

La commission a ensuite retenu le principe d'une contraventionnalisation, mais pas pour l'ensemble du contentieux routier : les homicides et blessures involontaires, les délits de fuite et refus d'obtempérer, les refus de se soumettre aux vérifications dans les opérations de dépistage de l'alcoolémie et des stupéfiants, la conduite malgré suspension ou annulation du permis, la conduite sous l'emprise de produits stupéfiants doivent rester dans le domaine délictuel.

La commission propose par ailleurs d'amener à 0,8 mg par litre d'air expiré, soit 1,6 g par litre de sang (soit le double du niveau actuel) le taux d'alcoolémie déclenchant une procédure délictuelle de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

En résumé, la commission propose de transformer en contraventions de 5^{ème} classe, traitées dans le cadre des procès verbaux électroniques :

- les défauts de permis de conduire ou d'assurance ;
- les délits de conduite malgré la perte de tous les points ;
- les délits de conduite sous l'empire d'un état alcoolique avec un taux d'alcool par litre de sang compris entre 0,8 et 1,6 g.

La suspension administrative du permis viendrait compenser l'absence de suspension judiciaire dans ces cas là. D'autre part, la répétition de conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique ou de défaut de permis de conduire dans un délai de deux ans serait constitutive d'un délit.

En 2011, ces infractions ont représenté 210 000 infractions à mettre en rapport avec près de 573 000 délits routiers relevés en 2011.

⁶ Etude effectuée par le ministère de la à partir des données du casier judiciaire. Cf. annexe santé.

2.2.2 Discussion et propositions de scénarios

La contraventionnalisation du défaut d'assurance ne semble pas *a priori* poser de problème et serait sans doute une source d'efficacité et d'efficience. Le principe est plus délicat concernant la conduite en cas d'invalidation du permis, qui peut traduire un état de réitération d'infractions graves, et la conduite en état alcoolique au-delà du seuil contraventionnel actuel.

➤ *Sur le principe même de la contraventionnalisation.*

L'objectif affiché par le rapport de la commission Nadal est un gain en efficience, autrement dit, une meilleure efficacité pour un coût de fonctionnement équivalent ou réduit.

Le gain en coût de fonctionnement pour la justice est établi, ainsi que cela a été exposé, le contentieux contraventionnel est allégé et l'emploi du PV électronique devrait diminuer le temps de constatation.

Pour les forces de l'ordre, un allègement des tâches et donc un gain d'heures fonctionnaires sont aussi envisagés, notamment autour de deux axes : un gain de temps sur le terrain, au cours de l'opération de contrôle et un gain de temps procédural.

- en cours d'opération : l'interpellation de l'auteur d'un délit nécessite sa conduite sans délai devant un officier de police judiciaire pour décision sur un éventuel placement en garde à vue et notification des droits. Concrètement, une telle conduite mobilise un véhicule et au moins deux agents. Cela met souvent fin à l'opération, faute d'agents en nombre suffisant pour la poursuivre. Avec la contraventionnalisation-forfaitisation, il ne sera plus nécessaire de conduire l'auteur devant un OPJ, la verbalisation sera rapide, informatisée, les forces de l'ordre pourront poursuivre leur opération de contrôle et donc verbaliser dans le même créneau réservé à la sécurité routière davantage de contrevenants ou procéder à davantage de contrôles à vocation préventive (dépistage...);
- un gain de temps procédural : une procédure délictuelle suppose *a minima* un certain nombre d'actes procéduraux, dont un procès verbal d'interpellation, une procédure de garde à vue le cas échéant, un procès verbal d'audition et un avis au parquet. Tous ces actes sont coûteux en heures/agents (149 000 délits liés à l'alcool au volant en 2012).

Toutefois, il n'est pas garanti que le gain d'heures de travail des forces de l'ordre soit affecté à la mission de sécurité routière, compte tenu des nombreuses priorités en matière de délinquance.

A priori, il n'y aurait en revanche pas d'impact sur le fonctionnement des ministères publics puisqu'il s'agira de contraventions de 5ème classe...

La disparition du caractère coercitif de l'enquête aurait peu de conséquence. D'une part, la pratique depuis quelques années tend à éviter des placements en garde à vue pour les auteurs de délits de conduite en état d'alcoolémie, d'autre part, en cette matière, la réalité de l'infraction est matériellement établie par les mesures à l'éthylomètre.

On doit cependant relever que l'audition permet d'en apprendre plus sur les circonstances dans lesquelles l'auteur s'est alcoolisé et de poursuivre d'autres personnes pour complicité ou mise en danger (rare en réalité). Cela permet notamment de prendre des mesures administratives contre des établissements ayant vendu ou servi de l'alcool à ces personnes. La procédure délictuelle permet également au juge d'individualiser la peine, mais le contentieux étant devenu un contentieux de masse, cela est en pratique souvent difficile.

Le signal envoyé aux automobilistes peut en effet être perçu par certains comme un relâchement ; toutefois la procédure contraventionnelle est moins « avantageuse » pour le contrevenant que la procédure délictuelle puisqu'elle crée une présomption de culpabilité et qu'il lui appartient de rapporter la preuve de son innocence. Par ailleurs, l'automatisation et la forfaitisation présentent des avantages : d'abord, la garantie d'une sanction certes contraventionnelle, mais rapide, certaine et conforme à un barème uniforme. La prévisibilité de la sanction contribuerait en outre à l'acceptabilité sociale de ces poursuites.

La contraventionnalisation de certaines conduites en état d'alcoolémie ne ferait pas obstacle à la mise en œuvre de sanctions administratives de suspension du permis de conduire, voire à la création d'une obligation administrative d'équiper le véhicule d'un éthylotest anti-démarrage.

➤ ***Sur le champ d'application de la contraventionnalisation.***

Les défauts de permis de conduire (hors suspension ou annulation de permis pour défaut de point) et d'assurance constituaient des contraventions jusqu'en 2004, il n'y a pas d'obstacle à ce qu'ils le redeviennent.

En revanche, il y a une marge de progression importante dans la répression de ces infractions par une automatisation du contrôle de l'obligation d'assurance, via la mise en place d'une information sur l'assurance dans le fichier des immatriculations et l'utilisation du contrôle sanction automatisé.

Le taux d'alcoolémie proposé par la commission Nadal, en dessous duquel l'infraction serait contraventionnelle est de 1,6g par litre de sang. Cela doublerait le taux actuel. Cela peut paraître excessif, mais il faut savoir que si l'alcool augmente le risque d'accident même à faible dose, le risque devient considérable au dessus de 1,5g par litre de sang (étude SAM). Les statistiques de l'ONISR 2012 montrent également que les deux tiers des responsables d'accidents mortels avaient plus d'1,6g d'alcool par litre de sang. Les poursuites seraient proportionnées aux risques.

D'autre part, la conduite en état d'ivresse manifeste resterait un délit (art L 234-2 II du CR). Or cette ivresse manifeste se caractérise par une série de comportements et non par un taux d'alcool dont la mesure demeure facultative en droit (art L 234-6 du CR), le ministère public peut donc poursuivre pour délit un conducteur sans mesure de dépassement du seuil contraventionnel.

Enfin, la commission propose d'exclure la conduite sous l'emprise de produits stupéfiants du champ de la contraventionnalisation au motif que l'usage et la détention de produits stupéfiants sont poursuivis en tant que délits.

Du point de vue de la sécurité routière, ceci est plus difficile à justifier car le risque d'accident n'est pas plus élevé pour un conducteur sous l'emprise de produits stupéfiants que pour le même conducteur sous l'emprise de l'alcool. Il est toutefois possible de voir apparaître de nouvelles drogues dont le caractère de nocivité sera variable. En outre, au regard des risques avérés, il semble absolument nécessaire de maintenir dans le champ du délit une conduite sous l'emprise cumulée des stupéfiants et de l'alcool, quelle que soit la quantité d'alcool au-delà de 0,5g/l dans le sang.

➤ ***Sur la mise en place d'un bloc de compétence administratif en matière de sécurité routière***

La commission s'est interrogée sur la constitution d'un bloc de compétence cohérent au profit de l'autorité administrative. Cette dernière est déjà compétente pour prononcer des sanctions (retraits de points, suspension administrative du permis de conduire). Pourtant la commission a écarté cette piste en considérant notamment que la dépénalisation serait perçue par les citoyens comme un affaiblissement de la répression et que certains comportements (mise en danger, homicides et blessures involontaires) doivent nécessairement rester dans le champ pénal.

De fait, le basculement du contentieux du juge judiciaire vers le juge administratif ne ferait qu'opérer un transfert de charge, pas un allègement. Par ailleurs, certains comportements routiers doivent rester dans le champ pénal.

Pour autant, si l'on peut partager la position de principe de la commission sur le transfert total du champ de compétence routier du domaine judiciaire vers le domaine administratif, on peut imaginer un transfert partiel.

Ainsi pourrait-on imaginer que toutes les infractions de 4^{ème} classe relevées par l'intermédiaire des radars automatiques ou du PV électronique passent dans le champ administratif. De même toutes les peines relatives au permis de conduire pourraient être exclusivement administratives, de même que l'injonction d'installation d'un éthylotest anti-démarrage pourrait être transférée à l'autorité administrative, en coopération avec les autorités sanitaires. Toutes les mesures concernant

l'immobilisation, voire la confiscation du véhicule, pourraient aussi être transférées dans le champ administratif, sous réserve de constitutionnalité.

Récapitulatif		
Etat actuel	Propositions Nadal	Hypothèses complémentaires
Contraventions des 4 premières classes : PV électronique, compétence OMP et juge de proximité	Sans changement	Dépénalisation de certaines infractions et transfert à l'autorité administrative
Contraventions de la 5ème classe : procédure écrite, compétence du procureur de la République et du tribunal de police	Amende forfaitaire, PV électronique Une contravention de 5ème classe constituerait un premier terme pour la récidive	Transfert à l'autorité administrative de toutes les sanctions relatives au permis de conduire, à l'éthylotest anti-démarrage, l'immobilisation des véhicules Habilitation des OPJ à la consultation du B1 du casier judiciaire afin d'établir plus aisément la matérialité de la récidive
Délits : procédure écrite, tribunal correctionnel, variabilité des modalités de poursuites selon chaque parquet	Faire passer dans le champ de la contravention de 5ème classe les actuels délits suivants : - conduite sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par un taux d'alcool supérieur à 0,8g et inférieur 1,6 g/litre de sang - conduite malgré un défaut de permis de conduire ou malgré une injonction de restitution pour perte du total des points - défaut d'assurance	Faire passer dans le champ de la contravention de 5ème classe la conduite après usage de stupéfiants, hors taux d'alcoolémie supérieur au taux légal Création d'un fichier central des véhicules non assurés.

L'ensemble de ces hypothèses est à expertiser au plan juridique, au regard notamment de la protection des libertés publiques mais également des modalités éventuelles de mise en œuvre.

2.3 Privilégier les mesures empêchant réellement les conducteurs dangereux de prendre le volant

Une proportion non négligeable de délinquants récidivistes reprend le volant même en l'absence de permis. C'est pourquoi les mesures de confiscation ou d'éthylotest anti-démarrage peuvent être plus efficaces en matière de sécurité routière que toute peine d'amende ou de retrait de permis.

Elles sont en outre susceptibles d'empêcher le délinquant routier d'aggraver son cas en récidivant et de risquer ainsi d'être responsable d'un accident grave ou d'aller en prison.

2.3.1 La confiscation du véhicule est une mesure efficace pour les infractions les plus graves

En principe, une mesure de confiscation obligatoire du véhicule du conducteur, s'il en est propriétaire, est prévue notamment dans les cas suivants :

- récidive du délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou de refus de se soumettre aux vérifications de l'état alcoolique ;
- récidive de conduite après usage de stupéfiants ou de refus de se soumettre aux vérifications d'usage de stupéfiants ;
- homicide ou blessures involontaires aggravés, notamment par la commission d'une des infractions visées ci-dessus ;
- récidive du délit de conduite d'un véhicule malgré une condamnation judiciaire d'interdiction de conduire un véhicule qui n'est pas équipé d'un anti-démarrage par éthylotest électronique (EAD) ;
- conduite sans permis ;
- conduite malgré une décision judiciaire de suspension ou d'annulation du permis ;
- récidive de conduite à grande vitesse.

La juridiction peut toutefois s'exonérer de cette obligation « par une décision spécialement motivée ».

Cette mesure se justifie à l'égard d'une frange d'automobilistes qui ne sont pas en mesure de s'interdire l'utilisation de leur véhicule (personnes alcoolodépendantes par exemple). Faute de cette retenue, une part d'entre eux sera condamnée à une peine d'emprisonnement à la suite d'accidents graves voire mortels. La mesure de confiscation apparaît dès lors comme une mesure de prévention de la récidive.

L'extension de la confiscation à l'égard des délits de conduite sans permis se justifie en raison de la multiplication des conducteurs qui continuent à rouler malgré le retrait voire l'annulation de leur permis. En effet, l'étude SAM (Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière) réalisée en 2005 révèle que 54 % des conducteurs en état d'alcoolémie et impliqués dans un accident mortel n'ont pas ou plus de permis de conduire.

➤ *Le dispositif actuel est complexe et fait doublon*

Curieusement l'article L325-1-2 du code de la route prévoit un pouvoir d'immobilisation et de mise en fourrière du préfet pour les infractions relevant de la confiscation obligatoire du véhicule. Le pouvoir de droit commun confié par l'article L325-1-1 du même code aux officiers et agents de police judiciaire, avec l'autorisation préalable du procureur de la République donné par tout moyen, est ainsi « concurrencé ».

➤ *Le dispositif d'immobilisations « administratives » est peu appliqué*

Un suivi a été mis en place avec remontée mensuelle de la mesure préalable à la confiscation qui consiste en l'immobilisation et la mise en fourrière par le préfet en application de l'article L325-1-2 du code de la route.

Tableau de suivi des immobilisations « administratives » (article L325-1-2 du code de la route)

	2012	2013	Evolution2013/2012
Nombre immobilisations suivies ou non d'une mise en fourrière	4017	3335	- 17%
<i>Dont conducteur propriétaire</i>	2707	2009	- 26%
Nombre d'autorisations d'immobilisations ou de mises en fourrière prises par le parquet	545	454	- 17%

Le dispositif a démarré lentement au regard du nombre d'infractions pouvant entrer dans le dispositif, et connaît un ralentissement dans sa deuxième année de fonctionnement avec un recul de 26 % des immobilisations administratives des véhicules appartenant au conducteur pris en infraction.

Sur les 95 départements métropolitains, 43 ne semblent pas appliquer le pouvoir du préfet d'immobilisation et de mise en fourrière.

Cette statistique ne recense ni les immobilisations et mises en fourrière prises sous l'autorité du procureur de la République en vertu de l'article L325-1-1 du code de la route, ni les décisions de confiscation prises par la justice. Les chiffres d'immobilisation administrative apparaissent en total décalage avec le nombre de 6 048 confiscations de véhicules en application de la LOPSI II annoncées pour l'année 2012 par la DACG dans une réponse qu'elle a faite à la Cour des comptes.

L'avis des forces de l'ordre sur l'application de l'article 325-1-2 du code de la route a été recueilli sur 11 départements⁷. Les résultats de cette enquête permettent de dégager quelques points forts :

- quatre départements parmi les plus importants n'ont pas mis en place ce dispositif ;
- tous les services font état de la complexité et de la lourdeur de la procédure particulièrement chronophage pour les effectifs engagés, et ce, pour des résultats résiduels ;
- peu de préfets ont mis en place une délégation de signature au profit des forces de l'ordre pour signer les arrêtés d'immobilisation, ce qui limite son application sur la période la plus sensible à ce type d'infractions (nuits de fins de semaine et jours fériés) ;
- les infractions concernées visent les seuls propriétaires de leur véhicule ; elles sont peu nombreuses, liées pour partie à la récidive, d'où une difficulté à vulgariser la connaissance de la procédure ;
- les services soulignent que cette procédure nécessite dans la plupart des cas d'établir la récidive, ce qui suppose une recherche par le parquet, les OPJ n'ayant pas accès au casier judiciaire. Or, il paraît disproportionné de solliciter un magistrat à cet effet, même de permanence, la nuit ; de fait, l'essentiel des cas d'immobilisation concernent les défauts de permis ;
- la coordination entre parquet(s) et préfet n'est pas toujours évidente. De façon générale, les parquets font peu de retour sur les décisions prises, ce qui contraint les services à des recherches auprès des exploitants de la fourrière pour connaître le devenir des véhicules appréhendés. Au total, sur environ 1200 véhicules mis en fourrières, les services font état d'une vingtaine de véhicules confisqués. Il est possible qu'il y en ait plus, mais les services n'en sont pas informés ;
- les services regrettent le manque de suivi des parquets alors qu'ils jugent l'impact des mises en fourrières, dissuasif auprès des conducteurs fautifs. En effet, cette mesure permet aux services de police et de gendarmerie de disposer des délais pour approfondir leurs recherches sur les antécédents, l'identité réelle du propriétaire, la réalité de l'assurance ou encore de la réalisation du contrôle technique afin de s'assurer que le véhicule reparte en état de circuler ;
- deux initiatives paraissent intéressantes : d'une part, le parquet de Lyon envisage de créer, au sein du service de l'exécution des peines, un service unique en charge des mesures de fourrières judiciaires, d'autre part, la direction départementale de la sécurité publique (DDSP) du Pas-de-Calais a créé un suivi de fourrière informatisé accessible via Intranet par toutes des circonscriptions ;
- enfin, il convient de souligner le pragmatisme du parquet de Nantes qui traite ce sujet dans le cadre de ses pouvoirs propres en application de l'article L325-1-1 du code de la route (immobilisation et mise en fourrière judiciaire) ; il prend lui-même les décisions de placement en fourrière au cours du compte-rendu fait par l'OPJ, qui sait de suite que le parquet va requérir la confiscation à l'audience. Les résultats obtenus pour la DDSP, 47 mises en fourrières pour les infractions prévues dans le cadre de la LOPSI II sont certes modérées, mais 39 d'entre elles ont été suivies d'une confiscation.

⁷ Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Cher, Finistère, Indre-et-Loire, Loire-Atlantique, Meuse, Pas-de-Calais, Rhône, Seine-et-Marne, Val-D'Oise.

➤ *L'imputation des éventuels frais liés à l'immobilisation sur les frais de Justice restreint le dispositif*

Pour la Direction des Affaires Criminelles et des Grâces (DACG), l'obstacle principal est le coût des frais de justice liés au frais de garde du véhicule qui restent le plus souvent à la charge de la juridiction en raison de l'âge et de l'état du véhicule, qui ne peut être revendu, et de l'état d'impécuniosité du condamné.

Pourtant, le retrait de véhicules anciens et mal entretenus ne manquerait pas d'intérêt du point de vue de la sécurité routière, surtout s'ils sont conduits par des personnes alcoolodépendantes.

De nombreux parquets disent avoir organisé des réunions de coordination avec les services de la préfecture. Toutefois, une majorité de parquets a mis en œuvre avec précaution, voire parcimonie, l'immobilisation des véhicules en raison de l'impact potentiel sur les frais de justice.

Certains parquets ont ainsi choisi de réserver les immobilisations aux véhicules récents présentant une certaine valeur vénale. La plupart des parquets les ont réservées aux procédures rapides ou immédiates et les ont exclues en cas de risque d'opposition à une procédure simplifiée.

➤ *Le dispositif doit être revu dans un sens plus efficace*

Une évaluation apparaît tout d'abord nécessaire pour identifier les points de blocage et les bonnes pratiques.

En fonction des résultats de cette expertise interministérielle, plusieurs aménagements pourraient être envisagés de façon complémentaire ou alternative :

- supprimer le double système d'immobilisation et de mise en fourrière (administratif et judiciaire) ;
- systématiser la mise en fourrière par l'OPJ ; ceci permettrait d'obtenir des tarifs négociés sur les fourrières, éventuellement en coordination avec le dispositif de fourrière administrative ;
- généraliser l'expertise à huit jours avec destruction des véhicules sans valeur vénale à l'instar de la procédure pour les fourrières administratives ;
- protéger les frais de justice en attribuant l'ensemble des sommes résultant de la revente des véhicules confisqués au budget frais de justice de la juridiction qui a géré la confiscation ;
- avoir recours à la saisie des véhicules lorsque l'auteur de l'infraction n'en est pas le propriétaire ;
- confier dans les cas les plus graves au préfet un pouvoir d'immobilisation dans un garage agréé aux frais du propriétaire pour une durée à définir...

Le nouveau dispositif, qui suppose une évaluation de la procédure actuelle, doit faire l'objet d'une expérimentation dans plusieurs départements pour s'assurer de sa fluidité. Celle-ci devrait être conduite par un chef de projet jusqu'à sa généralisation.

2.3.2 Le dispositif de l'éthylotest anti démarrage (EAD) tarde à se mettre en place

➤ *Le recours à un éthylotest anti-démarrage est rare*

Dans le cadre des orientations stratégiques de l'Union européenne (UE) pour la décennie 2011-2020, le Parlement européen a recommandé que la deuxième infraction liée à l'alcool se traduise par l'installation obligatoire d'un EAD. La plupart des Etats ayant de bons résultats en matière de sécurité routière utilisent cette mesure, parfois de façon automatique et avec un monitoring sévère (cf. annexe comparaison internationale).

En France, l'éthylotest anti démarrage est prévu soit dans le cadre d'une composition pénale (article 41-2 du code de procédure pénale), soit comme peine complémentaire pouvant être prononcée par le juge en cas d'infraction grave ayant entraîné un homicide ou des blessures involontaires (code pénal) ou en cas de délit de conduite en état d'alcoolémie ou en état d'ivresse manifeste (code de la route).

Cette peine complémentaire prévoit « l'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif d'anti-démarrage par éthylotest électronique, homologué dans les conditions prévues à l'article L. 234-17 du code de la route. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine. »

Cette mesure de composition pénale est peu mise en œuvre et cette peine complémentaire est peu prononcée. Le dispositif actuel, applicable aux seuls propriétaires de leur véhicule automobile, pourrait pourtant concerner plusieurs milliers des 149 000 conducteurs pris en alcoolémie en 2012 (source ONISR).

Un dispositif peu mis en œuvre

Parmi les 76 préfets ayant répondu au questionnaire de la mission, 24 seulement, soit moins d'un tiers, déclarent qu'il existe au moins un installateur agréé, dix ne le savent pas. Très peu ont connaissance d'une politique du Parquet en la matière.

Toutefois la mise en œuvre de ce dispositif dans le cadre d'une composition pénale est signalée dans deux départements. Dans un département ce dispositif est ainsi proposé aux primo-délinquants pris avec un taux de plus d'1 mg/l et ayant besoin de leur véhicule pour travailler ; l'installation de l'EAD est alors alternative à une suspension de du permis de conduire (6 mois maximum). Il est signalé dans deux autres départements que cette peine n'est pas prononcée en raison de son coût et compte tenu de la récurrence de l'insolvabilité des contrevenants.

Trois ans après la promulgation de la loi, l'Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle (UTAC), chargée d'habiliter les installateurs au plan national, n'a été saisie que de 40 demandes d'installateurs à l'éthylotest anti-démarrage version LOPSI II. Elle a habilité 30 garages et dispose de 10 dossiers en cours de traitement. Cet organisme constate que l'on « tourne en rond » puisque les magistrats prononcent peu de peines, faute de garages agréés, et que les préfetures ne sollicitent pas les agréments.

La mission a également pu observer que cette peine complémentaire était peu connue de la Justice et des préfetures. Dans ce contexte, les garagistes ne voient pas de visibilité pour rentabiliser l'investissement d'un dossier d'habilitation et d'agrément.

Le développement de l'activité d'installation de ces dispositifs ne se fait pas, faute d'un marché suffisant. Or en l'absence d'installateur agréé dans le département, la direction de l'action criminelle et des grâces a demandé aux parquets de ne pas requérir cette peine.

Ce dispositif souffre manifestement d'une absence de mobilisation des pouvoirs publics. Par ailleurs, de nouvelles modalités de son utilisation pourraient être envisagées.

➤ Ce dispositif devrait être étendu

Plusieurs modalités peuvent être envisagées et combinées pour étendre ce dispositif particulièrement efficace contre la récidive :

- mesure administrative automatique au-delà d'un certain seuil d'alcoolémie ou de récidive ;
- mesure alternative ou non au retrait de permis, avec ou sans volontariat ;
- monitoring pendant la durée d'utilisation permettant de repérer les incidents de conduite ;
- peine suivie en milieu ouvert par les services pénitentiaires d'insertion et de probation ou mesure administrative suivie par un organisme public ou privé ;
- mesure ouverte à la commission médicale du permis de conduire...

Seule certitude, pour que cette mesure soit réellement efficace, il convient de privilégier les modèles permettant des re-test en cours de conduite, avec une échéance fixe, puis des échéances aléatoires sur des intervalles de temps définis.

Enfin la question du coût de l'installation de ces dispositifs, surtout en cas de monitoring, doit être envisagée de manière pragmatique, de façon à ce que les personnes qui en ont le plus besoin puissent en bénéficier même si elles sont en situation de précarité. La possibilité de substituer le financement du dispositif à une peine d'amende est aussi à explorer.

ANNEXE 17
COMPARAISON INTERNATIONALE ET EHYLOTEST ANTI-DEMARRAGE

PARTIE 1. COMPARAISONS SUR L'ENSEMBLE DU CHAMP D'ETUDE DE L'OCDE.....	296
1.1 COMMENTAIRES SUR LES ELEMENTS QUANTITATIFS.....	297
<i>Tableau n°1 : Evolution du nombre d'accidents mortels sur la période 2000-2011, par catégorie d'usagers</i>	297
<i>Tableau n° 2 : Evolution du nombre d'accidents mortels de 2011 à 2012</i>	298
<i>Tableau n° 3 : Evolution en nombre des victimes d'accidents mortels.....</i>	300
<i>Tableau n° 4 : Nombre de tués pour 100 000 habitants et par milliard de véhicules-kilomètres.....</i>	301
1.2 COMMENTAIRES SUR LES ELEMENTS DE REGLEMENTATION	302
<i>Tableau n° 5 : Limitations réglementaires de vitesses pour les automobiles.....</i>	302
<i>Tableau n° 6 : Taux maximal d'alcool autorisé.....</i>	303
<i>Tableau n° 7 : Port de la ceinture de sécurité.....</i>	304
<i>Tableau n° 8 : Port du casque pour les deux-roues.....</i>	306
<i>Tableau n° 9 : Usage du téléphone en conduisant</i>	308
PARTIE 2. NOS VOISINS EUROPEENS	309
2.1 EN MATIERE DE VITESSE	309
2.2 EN MATIERE D'ALCOOL AU VOLANT	310
2.3 EN MATIERE DE PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE ET DU CASQUE.....	310
2.4 EN MATIERE D'USAGE DU TELEPHONE AU VOLANT	311
PARTIE 3. POLITIQUES EN MATIERE D'ETHYLOTEST ANTI-DEMARRAGE (EAD)	313
3.1 A L'ETRANGER, L'EAD EST UTILISE COMME UN DISPOSITIF DE PREVENTION DE L'INFRACTION	313
3.2 EN FRANCE, L'EAD EST UNE SANCTION DANS LES MAINS DE LA JUSTICE	314

L'objectif de cette annexe est de présenter plusieurs éléments de comparaisons internationales en matière de sécurité routière. Trois principaux domaines sont ici évoqués :

- les éléments quantitatifs, au travers en particulier du nombre d'accidents mortels,
- les éléments réglementaires, en fonction des différentes législations,
- un élément opérationnel particulier, illustré par la politique en matière d'éthylotests anti-démarrage (EAD) dans plusieurs pays qui se sont intéressés à ce type de dispositif.

En premier lieu (I), une comparaison faite sur l'ensemble des pays relevant du champ d'étude de l'OCDE, dans le cadre de son rapport de 2013 est présentée.

Ensuite, le champ des pays européens - au sens géographique du terme - est abordé de façon plus spécifique (II).

Enfin, un éclairage particulier sur la politique en matière d'éthylotests anti-démarrage (EAD) dans plusieurs pays est apporté (III).

PARTIE 1. COMPARAISONS SUR L'ENSEMBLE DU CHAMP D'ETUDE DE L'OCDE

Une comparaison internationale de plusieurs données de sécurité routière peut être réalisée, à partir de tableaux issus du rapport annuel de l'OCDE (IRTAD) de 2013. Le champ recouvert par ces tableaux inclut 37 pays (qui ne figurent pas en totalité sur certains tableaux, faute de données disponibles).

Neuf tableaux sont ici présentés, portant sur les thèmes suivants :

- 1) Evolution du nombre d'accidents mortels de 2000 à 2011 par catégorie d'usagers (automobiles, deux-roues motorisés, cyclistes, piétons) ;
- 2) Evolution du nombre d'accidents mortels entre 2011 et 2012 ;
- 3) Evolution *en nombre* des accidents mortels, avec variation moyenne annuelle depuis 1971 ;
- 4) Nombre de tués pour 100 000 habitants, ainsi que par milliard de véhicules-kilomètres ;
- 5) Limitations réglementaires de vitesses ;
- 6) Taux maximal d'alcool autorisé ;
- 7) Obligation du port de la ceinture de sécurité ;
- 8) Obligation du port du casque pour les deux-roues ;
- 9) Réglementation de l'usage du téléphone au volant.

En guise de clé de lecture immédiate de ces tableaux, trois couleurs sont utilisées :

- **vert** pour les chiffres les plus performants ou pour les mesures les plus exigeantes ;
- **rouge** pour les chiffres les moins performants ou les plus critiques, et pour les mesures les moins exigeantes ;
- **jaune** pour les situations intermédiaires.

Sur chaque tableau, le nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011 pour chaque pays est rappelé comme référence.

1.1 Commentaires sur les éléments quantitatifs

1.1.1 Tableau n°1 : Evolution du nombre d'accidents mortels sur la période 2000-2011, par catégorie d'usagers

L'analyse n'a pu porter ici que sur 27 pays, à défaut d'avoir des tendances différenciées par catégorie d'usagers pour les autres.

L'évolution du nombre d'accidents mortels au cours de la période 2000-2011 indique globalement une baisse franche, toujours supérieure à 20 %. Selon les pays, la baisse est relativement contrastée, puisqu'elle varie du simple au triple (allant jusqu'à 64 % en Espagne). Les pays présentant une baisse supérieure à 50 % sont tous situés en Europe.

Si la baisse de l'accidentalité mortelle est relativement bien corrélée avec le résultat global pour les automobilistes et les piétons, la tendance se dessine différemment pour les cyclistes et les deux-roues motorisés. Les chiffres sont même inquiétants pour ces derniers, puisque 11 pays sur 27 affichent une hausse, parfois même très importante (100 % d'augmentation pour la Finlande par exemple - où l'exposition au risque est toutefois relativement peu élevée - ; 59 % aux Etats-Unis).

1 – EVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS 2000-2011 PAR CATEGORIE D'USAGERS

Pays	Voitures	2 RM	Cyclistes	Piétons	TOTAL	Ratio tués*
Espagne	-70%	-11%	-42%	-58%	-64%	4,5
Danemark	-54%	-48%	-48%	-67%	-56%	4,0
Irlande	-63%	-54%	-10%	-45%	-55%	4,1
Slovénie	-62%	-25%	-46%	-65%	-55%	6,9
Portugal	-59%	-50%	-29%	-53%	-53%	8,4
Norvège	-56%	-68%	-15%	-64%	-51%	3,4
France	-61%	-20%	-48%	-39%	-51%	6,1
Corée	-58%	-50%	-14%	-46%	-49%	10,5
République Tchèque	-49%	-28%	-58%	-51%	-48%	7,3
Japon	-63%	-36%	-32%	-33%	-47%	4,3
Allemagne	-55%	-25%	-40%	-38%	-47%	4,9
Hongrie	-46%	0%	-53%	-64%	-47%	6,4
Royaume Uni	-49%	-40%	-17%	-47%	-46%	3,1
Suède	-60%	18%	-55%	-27%	-46%	3,4
Suisse	-56%	-34%	-19%	-47%	-46%	4,1
Autriche	-47%	-46%	-32%	-38%	-46%	6,2
Italie	-57%	20%	-30%	-40%	-45%	6,4
Grèce	-47%	-25%	-41%	-41%	-44%	10,1
Pays Bas	-57%	-52%	-14%	-35%	-43%	4,0
Belgique	-51%	8%	-49%	-22%	-41%	7,8
Nouvelle Zélande	-44%	6%	-53%	-11%	-39%	6,5
Pologne	-30%	64%	-55%	-38%	-33%	11,0
Australie	-34%	6%	10%	-36%	-30%	5,6
Finlande	-23%	100%	-64%	-34%	-26%	5,4
Israël	-24%	10%	-20%	-32%	-25%	4,4
Canada	-23%	12%	25%	-21%	-23%	6,5
Etats Unis	-42%	59%	-2%	-7%	-23%	10,4

*Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

1.1.2 Tableau n° 2 : Evolution du nombre d'accidents mortels de 2011 à 2012

14 pays ont connu une baisse supérieure à 10 %, mais 10 pays connaissent une stagnation ou une augmentation, bien que celle-ci ne dépasse jamais 10 %.

La diminution est forte pour certains pays dont le nombre de tués pour 100 000 habitants est particulièrement important, comme l'Afrique du Sud, la Jamaïque et la Pologne.

D'autres pays à fort ratio de mortalité par habitant sont en augmentation. Le cas de la Suisse, en nette augmentation, malgré ses 4,1 tués pour 100 000 habitants en 2011 attire *a priori* l'attention, mais une partie de l'explication est fournie par un accident de car dans un tunnel en mars 2012 qui a provoqué 28 morts, ce qui représente une augmentation relative importante par rapport au chiffre de 320 morts en 2011. Sans cet accident, le nombre de morts n'aurait été que de 311 en 2012.

2 – EVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS 2011-2012

Pays	Tendance	Période	Ratio tués*
Afrique du Sud	DDD	Estimation annuelle	27,6
Jamaïque	DDD	Chiffre de fin d'année	11,3
Pologne	DDD	Estimation annuelle	11,0
Portugal	DDD	Janvier à août	8,4
Belgique	DDD	Estimation annuelle	7,8
Finlande	DDD	Estimation annuelle	5,4
Allemagne	DDD	Estimation annuelle	4,9
Espagne	DDD	Estimation annuelle	4,5
Israël	DDD	Estimation annuelle	4,4
Irlande	DDD	Estimation annuelle	4,1
Danemark	DDD	Estimation annuelle	4,0
Islande	DDD	Estimation annuelle	3,8
Norvège	DDD	Chiffre de fin d'année	3,4
Irlande du Nord	DDD	Estimation annuelle	3,1
Serbie	DD	Estimation annuelle	10,2
Grèce	DD	Estimation annuelle	10,1
République Tchèque	DD	Estimation annuelle	7,3
Slovénie	DD	Estimation annuelle	6,9
Hongrie	DD	Chiffre de fin d'année	6,4
France	DD	Estimation annuelle	6,1
Japon	DD	Estimation annuelle	4,3
Suède	DD	Estimation annuelle	3,4
Grande Bretagne	DD	Janvier à septembre	3,1
Argentine	D	Estimation annuelle	12,3
Pays Bas	D	Chiffre de fin d'année	4,0
Malaisie	C	Estimation annuelle	23,8
Autriche	C	Estimation annuelle	6,2
Australie	A	Estimation annuelle	5,6
Corée	A	Estimation annuelle	10,5
Lituanie	A	Estimation annuelle	9,3
Luxembourg	A	Estimation annuelle	6,5
Colombie	AA	Estimation annuelle	12,0
Etats Unis	AA	Estimation annuelle	10,4
Nouvelle Zélande	AA	Estimation annuelle	6,5
Suisse	AA	Chiffre de fin d'année	4,1
Italie			6,4
Canada			6,5
Cambodge			13,1

*Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

Variation de -1 à 1 % :	C
Diminution de 1 à 5 % :	D
Diminution de 5 à 10 % :	DD
Diminution > 10 % :	DDD
Augmentation de 1 à 5 % :	A
Augmentation de 5 à 10 % :	AA
Augmentation > 10 % :	AAA

1.1.3 Tableau n° 3 : Evolution en nombre des victimes d'accidents mortels

Les tendances globales (tous usagers confondus) sur le long terme sont ici disponibles sur la période 2000-2011 pour 35 pays, et pour un nombre important d'entre eux depuis 1971. Ces tendances sont détaillées par décades de 1971 à 2010.

La période 2001-2010 est celle qui affiche les plus fortes baisses en moyenne annuelle, en nette évolution par rapport aux décades précédentes. On relèvera notamment la période 1971-1980, où une augmentation en moyenne annuelle est observée dans plusieurs pays, dont les quatre - qui sont des pays européens - qui connaissent la plus forte baisse au cours de la période 2000-2011 (Espagne, Islande, Luxembourg et Portugal).

Les deux pays dont les taux de mortalité par habitant sont les plus élevés (Afrique du Sud et Malaisie) connaissent en revanche une inquiétante augmentation entre 2000 et 2011.

Pays	Données récentes			Tendance à long terme	Variation moyenne annuelle				Ratio tués*
	2011	2010	Var. 2011/2010	Var. 2011/2000	2010/2001	2000/1991	1990/1981	1980/1971	
Espagne	2 060	2 478	-16,9%	-64,3%	-8,5%	-4,6%	3,9%	1,9%	4,5
Islande	12	8	n.s.	-62,5%	-11,5%	1,9%	0,0%	2,0%	3,8
Luxembourg	33	32	3,1%	-56,6%	-8,3%	-1,0%	-3,7%	1,5%	6,5
Portugal	891	937	-4,9%	-56,6%	-7,3%	-4,5%	0,3%	3,5%	8,4
Danemark	220	255	-13,7%	-55,8%	-5,7%	-2,2%	-0,5%	-6,1%	4,0
Irlande	186	212	-12,3%	-55,2%	-7,1%	-0,8%	-2,0%	-0,2%	4,1
Slovénie	141	138	2,2%	-55,1%	-7,5%	-4,2%	-1,0%	-1,6%	6,9
Lituanie	296	300	-1,3%	-53,8%	-9,1%	-6,5%	2,6%		9,3
France	3 963	3 992	-0,7%	-51,5%	-7,6%	-2,7%	-2,1%	-2,9%	6,1
Norvège	168	208	-19,2%	-50,7%	-3,1%	0,6%	-0,2%	-4,2%	3,4
Corée	5 229	5 505	-5,0%	-48,9%	-4,2%	-4,5%	8,7%	5,6%	10,5
République Tchèque	773	802	-3,6%	-48,0%	-5,5%	1,2%	0,8%	-4,9%	7,3
Japon	5 507	5 806	-5,1%	-47,1%	-5,9%	-3,6%	2,8%	-6,7%	4,3
Hongrie	638	740	-13,8%	-46,8%	-5,6%	-6,1%	4,7%	-1,3%	6,4
Allemagne	4 009	3 648	9,9%	-46,6%	-7,0%	-4,4%	-2,3%	-3,7%	4,9
Autriche	523	552	-5,3%	-46,4%	-5,9%	-5,0%	-2,5%	-3,9%	6,2
Suède	319	266	19,9%	-46,0%	-7,8%	-2,5%	-0,2%	-3,9%	3,4
Suisse	320	327	-2,1%	-45,9%	-5,5%	-3,7%	-2,2%	-3,8%	4,1
Royaume Uni	1 960	1 905	2,9%	-45,3%	-6,8%	-3,1%	-1,3%	-2,8%	3,1
Italie	3 860	4 090	-5,6%	-45,3%	-5,9%	-1,5%	-2,2%	-1,9%	6,4
Grèce	1 114	1 258	-11,4%	-44,0%	-4,4%	-0,4%	2,8%	3,0%	10,1
Pays Bas	661	640	3,3%	-43,3%	-5,7%	-1,9%	-3,0%	-5,0%	4,0
Belgique	858	840	2,1%	-41,6%	-6,1%	-2,7%	-1,3%	-2,8%	7,8
Nouvelle Zélande	284	375	-24,3%	-38,5%	-2,1%	-3,7%	1,0%	-1,4%	6,5
Pologne	4 189	3 908	7,2%	-33,4%	-3,8%	-2,5%	2,1%		11,0
Canada	2 025	2 227	-9,1%	-30,2%	-2,3%	-2,6%	-3,3%	-0,2%	6,5
Serbie	731	660	10,8%	-30,2%	-7,1%	-6,4%	0,9%		10,2
Australie	1 277	1 352	-5,5%	-29,7%	-2,7%	-1,7%	-3,9%	-1,0%	5,6
Finlande	292	272	7,4%	-26,3%	-5,0%	-5,1%	1,8%	-7,8%	5,4
Israël	341	352	-3,1%	-24,6%	-4,5%	0,4%	-0,2%	-4,0%	4,4
Etats Unis	32 367	32 999	-1,9%	-22,8%	-2,7%	0,1%	-1,1%	-0,3%	10,4
Colombie	5 528	5 502	0,5%	-15,6%	-1,6%				12,0
Jamaïque	307	319	-3,8%	-8,1%	-1,4%	-3,1%			11,3
Malaisie	6 877	6 872	0,1%	14,0%	1,8%				23,8
Afrique du Sud	13 954	13 967	-0,1%	64,3%	2,5%	-6,4%	-0,9%		27,6
Argentine	5 040	5 094	-1,1%						12,3
Cambodge	1 905	1 816	4,9%						13,1

*Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

1.1.4 Tableau n° 4 : Nombre de tués pour 100 000 habitants et par milliard de véhicules-kilomètres

Si le nombre de tués pour 100 000 habitants est accessible, en tout cas en 2011, pour l'ensemble des pays étudiés, les données sont moins fournies en ce qui concerne le nombre de tués par milliard de véhicules kilomètres. En tout état de cause, la corrélation est assez bonne entre ces deux ratios, mis à part les cas ponctuels de la République Tchèque et des Etats-Unis.

Un nombre non négligeable de pays (11) affiche, entre 2000 et 2011, une baisse du nombre de tués pour 100 000 habitants supérieure à 50 %. En particulier l'Espagne, l'Islande, le Luxembourg et l'Irlande connaissent une baisse de ce ratio nettement supérieure à 60 %.

Le nombre de tués pour 100 000 habitants reste encore en 2011 fortement variable selon les pays, puisqu'il va de moins de 4 pour quatre pays d'Europe du Nord (y compris le Royaume Uni avec le meilleur ratio, de 3,1) à plus de 20 en Malaisie et en Afrique du Sud, qui connaissent une évolution peu favorable ou défavorable entre 2000 et 2011.

Pays	Nombre de tués pour 100 000 habitants					Nombre de tués pour un milliard de véhicules-kilomètres				
	1970	1980	1990	2000	2011	1970	1980	1990	2000	2011
Royaume Uni	14,0	11,0	9,4	6,1	3,1	37,4	21,9	12,7	7,3	3,9
Suède	16,3	10,2	9,1	6,7	3,4	35,3	16,4	12,0	8,5	3,8
Norvège	14,6	8,9	7,8	7,6	3,4	41,7	19,3	12,0	10,5	3,9
Islande	9,8	11,0	9,5	11,5	3,8		26,5	14,9	13,8	3,8
Danemark	24,6	13,5	12,4	9,3	4,0	50,5	25,0	17,3	10,7	4,9
Pays Bas	24,6	14,2	9,2	7,3	4,0		26,7	14,2	10,0	5,0
Irlande	18,3	16,6	13,6	11,0	4,1	44,3	28,4	19,2	12,6	3,9
Suisse	26,6	19,2	13,9	8,3	4,1	56,5	30,9	18,6	10,6	5,1
Japon	21,0	9,7	11,8	8,2	4,3	96,4	29,3	23,2	13,4	7,8
Israël	17,1	10,8	8,7	7,1	4,4	87,9	38,8	22,4	12,4	6,7
Espagne	16,2	17,7	23,2	14,5	4,5					
Allemagne	27,3	19,3	14,0	9,1	4,9		37,3	20,0	11,3	5,6
Finlande	22,9	11,6	13,1	7,7	5,4		20,6	16,3	8,5	5,4
Australie	30,4	22,3	13,7	9,5	5,6	49,3	28,2	14,4	9,3	5,6
France	32,6	25,4	19,8	13,7	6,1	90,4	44,0	25,7	15,6	7,0
Autriche	34,5	26,5	20,3	12,2	6,2	109,0	56,3	32,0	5,0	6,8
Hongrie	15,8	15,2	23,4	11,8	6,4					
Italie	20,5	16,3	12,4	12,4	6,4					
Canada	23,8	22,3	14,3	9,5	6,5				9,3	6,5
Nouvelle Zélande	23,0	18,8	21,4	12,0	6,5				13,6	7,1
Luxembourg		27,0	18,8	17,5	6,5					
Slovénie	35,8	29,2	25,9	15,8	6,9	166,7	96,1	65,1	26,7	7,8
République Tchèque	20,2	12,2	12,5	14,5	7,3		53,9	48,3	36,7	16,2
Belgique	31,8	24,3	19,9	14,4	7,8	104,6	50,0	28,1	16,3	8,5
Portugal	20,6	30,6	31,2	20,0	8,4					
Lituanie			26,9	17,3	9,3					
Grèce	12,5	15,0	20,2	18,7	10,1					
Serbie			20,0	14,0	10,2					
Etats Unis	25,7	22,5	17,9	14,9	10,4	29,6	20,8	12,9	9,5	6,8
Corée	11,0	16,9	33,1	21,8	10,5				49,5	17,6
Pologne	10,6	16,8	19,2	16,3	11,0					
Jamaïque				12,9	11,3					
Colombie				16,5	12,0					
Argentine		14,5			12,3					
Cambodge					13,1					
Malaisie			22,7	25,9	23,8				26,3	14,7
Afrique du Sud			36,7	19,6	27,6					

1.2 Commentaires sur les éléments de réglementation

1.2.1 Tableau n° 5 : Limitations réglementaires de vitesses pour les automobiles

Une grande majorité des pays étudiés a adopté une limitation de la vitesse en milieu urbain à 50 km/h. Quatre pays affichent une vitesse limite en milieu urbain supérieure ou égale à 60 km/h⁸. En rase campagne, la vitesse limite varie davantage selon les pays, de 50 km/h en Jamaïque à 120 km/h en Colombie. Sur certaines autoroutes de Jamaïque, la vitesse limite est de 70 km/h, alors qu'elle est de 140 km/h sur les autoroutes de Pologne.

La corrélation entre le nombre de tués pour 100 000 habitants et la rigueur de la réglementation en matière de vitesse n'est pas toujours évidente. En effet, la Jamaïque où les limitations de vitesses sont parmi les plus faibles comporte néanmoins un nombre de tués pour 100 000 habitants élevé (11,3) tandis que l'Allemagne, avec une réglementation relativement souple sur son réseau autoroutier (1/3 de ce réseau n'est pas soumis à une limitation stricte de vitesse), ne connaît que 4,9 tués pour 100 000 habitants en 2011. Toutefois le nombre de morts sur autoroute est très supérieur en Allemagne à ce qu'il est en France où la vitesse est limitée⁹. Cela dit, la part d'accidents mortels des usagers vulnérables tels que les piétons est particulièrement élevée en Jamaïque (35 % du nombre de tués), alors qu'elle est seulement de l'ordre de 15 % en Allemagne, où la protection des piétons est développée. De plus, l'application de la réglementation paraît moins contestée en Allemagne ; les raisons pour ce faire pourraient être d'abord culturelles.

Pays	Zone urbaine	Rase campagne	Autoroutes	Ratio tués*
Argentine	30 – 60 km/h	110 km/h	130 km/h	12,3
Australie	50 km/h 60 à 80 km/h (rues artérielles)	100 ou 110 km/h	110 km/h	5,6
Autriche	50 km/h	100 km/h	130 km/h	6,2
Belgique	30 ou 50 km/h	70 ou 90 km/h	120 km/h (été) – 100 km/h (hiver)	7,8
Cambodge	40 km/h	90 km/h		13,1
Canada	40 – 70 km/h	80 – 90 km/h	100 – 110 km/h	6,5
Colombie	80 km/h 30 km/h près des écoles et en zones résidentielles	120 km/h	n.d.	12,0
République Tchèque	50 km/h	90 km/h	130 km/h	7,3
Danemark	50 km/h	80 km/h	110 ou 130 km/h	4,0
Finlande	50 km/h	80 km/h	120 km/h (été) – 100 km/h (hiver)	5,4
France	50 km/h	90 km/h	130 km/h	6,1
Allemagne	50 km/h	100 km/h	Pas de limite, mais 130 km/h recommandé	4,9
Grèce	50 km/h	90 km/h	130 km/h	10,1
Hongrie	50 km/h	90 km/h	130 km/h (110 sur « semi » autoroutes)	6,4
Islande	50 km/h	90 km/h sur routes pavées – 80 km/h sinon	n.d.	3,8
Irlande	50 km/h	80 ou 100 km/h		4,1
Israël	50 km/h	80, 90 ou 100 km/h		4,4
Italie	50 km/h	90 – 100 km/h	130 km/h	6,4
Jamaïque	50 km/h	50 km/h	70 ou 110 km/h	11,3
Japon	40, 50 ou 60 km/h	50 ou 60 km/h	100 km/h	4,3
Corée	60 km/h	60 – 80 km/h	110 km/h (100 en zone urbaine)	10,5
Lituanie	50 km/h	90 km/h (70 km/h sur routes en gravier)	130 km/h (110 en hiver)	9,3
Luxembourg	50 km/h	90 km/h	130 km/h	6,5
Malaisie	50 km/h	90 km/h	110 km/h	23,8
Pays Bas	50 km/h	80 km/h	130 km/h (120 jusqu'à septembre 2012)	4,0
Nouvelle Zélande	50 km/h	100 km/h	100 km/h	6,5
Norvège	50 km/h	80 km/h	100 km/h	3,4
Pologne	50 km/h	90 – 120 km/h	140 km/h	11,0
Portugal	50 km/h	90 km/h	120 km/h	8,4
Serbie	50 km/h	80 km/h	120 km/h	10,2
Slovénie	50 km/h	90 km/h	130 km/h	6,9
Afrique du Sud	60 km/h	100 km/h	120 km/h	27,6
Espagne	50 km/h	90 ou 100 km/h	120 km/h	4,5
Suède	50 km/h	70 ou 90 km/h	110 km/h	3,4
Suisse	50 km/h	80 km/h	120 km/h	4,1
Royaume Uni	30 mph (48 km/h)	60 mph (96 km/h)	70 mph (113 km/h)	3,1
Etats Unis	35 – 65 mph (56 – 104 km/h) Etabli pour chaque état	50 – 65 mph (80 – 104 km/h) Etabli pour chaque état	55 – 80 mph (88 – 129 km/h) Etabli pour chaque état	10,4

* Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

⁸ L'Australie (rues artérielles), la Colombie, la Corée et l'Afrique du Sud.

⁹ En 2011, 453 morts en Allemagne pour 13 000 km d'autoroute et 295 morts en France pour 11000 km (source IRTAD, rapport 2013).

1.2.2 Tableau n° 6 : Taux maximal d'alcool autorisé

Le taux limite de 0,5 g/l est pratiqué dans la majorité des pays avec souvent des restrictions plus fortes pour certaines catégories de conducteurs (novices ou professionnels). La réglementation est plus restrictive dans dix pays, dont la République Tchèque, la Hongrie et la Malaisie qui fixent le taux à 0,0 g/l, et plus souple dans cinq pays, notamment anglo-saxons (Etats Unis, Canada, Royaume-Uni), qui autorisent 0,8 g/l.

La corrélation entre la réglementation et la mortalité routière existe dans certains cas, mais n'est globalement pas très forte : plusieurs pays comme la Colombie, la Malaisie, la Pologne et la Serbie ont un taux autorisé relativement bas, et pourtant une forte mortalité. A l'inverse, des pays comme le Canada, la Nouvelle-Zélande et surtout le Royaume-Uni ont une mortalité faible ou modérée, avec un taux maximal d'alcool autorisé relativement élevé (0,8g/l), mais avec des sanctions appliquées avec rigueur, en cas d'atteinte ou de dépassement de ce taux.

Pays	Droit commun	Limitations spécifiques	Ratio tués*
Argentine	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels	12,3
Australie	0,5 g/l	0,0 g/l pour les conducteurs novices 0,2 g/l pour les conducteurs professionnels	5,6
Autriche	0,5g/l	0,1 g/l pour les deux roues motorisés en dessous de 20 ans et pour les conducteurs novices ou professionnels	6,2
Belgique	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs professionnels depuis le 1/6/2013	7,8
Cambodge	0,5 g/l		13,1
Canada	0,8 g/l (sanctions au dessus de 0,4 ou 0,5 g/l dans de nombreuses provinces)	Sanctions administratives à partir de 0,0 g/l pour les conducteurs jeunes ou novices	6,5
Colombie	0,2 g/l (depuis août 2012)		12,0
République Tchèque	0,0 g/l		7,3
Danemark	0,5 g/l		4,0
Finlande	0,5 g/l		5,4
France	0,5 g/l	0,2 g/l pour bus et taxis	6,1
Allemagne	0,5 g/l (les conducteurs peuvent avoir leur permis suspendu au dessus de 0,3 g/l si leur inaptitude à conduire est avérée)	0,0 g/l (conducteurs novices)	4,9
Grèce	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs professionnels ou les 2 roues motorisés	10,1
Hongrie	0,0 g/l (sanctions au dessus de 0,2 g/l)		6,4
Islande			3,8
Irlande	0,5 g/l (depuis 2011)		4,1
Israël	0,5 g/l		4,4
Italie	0,5 g/l	0,0 g/l pour les conducteurs novices ou professionnels depuis juillet 2010	6,4
Jamaïque	0,8 g/l		11,3
Japon	0,3 g/l		4,3
Corée	0,5 g/l		10,5
Lituanie	0,4 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs novices ou professionnels	9,3
Luxembourg	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs novices ou professionnels	6,5
Malaisie	0,0 g/l		23,8
Pays Bas	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs novices (5 premières années)	4,0
Nouvelle Zélande	0,8 g/l	0,0 g/l en dessous de 20 ans et pour les récidivistes (depuis 2011)	6,5
Norvège	0,2 g/l		3,4
Pologne	0,2 g/l		11,0
Portugal	0,5 g/l		8,4
Serbie	0,3 g/l	0,0 g/l pour les conducteurs novices ou professionnels ou pour les 2 roues motorisés	10,2
Slovénie	0,5 g/l		6,9
Afrique du Sud	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs professionnels	27,6
Espagne	0,5 g/l	0,3 g/l pour les conducteurs novices ou professionnels	4,5
Suède	0,2 g/l		3,4
Suisse	0,5 g/l		4,1
Royaume Uni	0,8 g/l		3,1
Etats Unis	0,8 g/l	0,2 g/l au dessous de 21 ans 0,4 g/l pour les conducteurs professionnels	10,4

*Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

1.2.3 Tableau n° 7 : Port de la ceinture de sécurité

Dans tous les pays étudiés, sauf les Etats-Unis où la réglementation est variable selon les Etats, la ceinture de sécurité est obligatoire à l'avant du véhicule ; elle est également obligatoire sur les sièges arrière dans la plupart des pays, sauf au Cambodge, en Colombie et en Corée hors autoroutes.

En revanche, le taux de port de la ceinture de sécurité, que ce soit à l'avant ou à l'arrière, est variable selon les pays. A l'avant du véhicule, il est supérieur à 95 % dans 12 pays, mais inférieur à 80 % dans 9 pays. Les résultats sont relativement cohérents avec ce qui précède pour le port de la ceinture de sécurité à l'arrière du véhicule, avec des pourcentages moins élevés que pour les sièges avant.

Enfin, la corrélation entre port de la ceinture et mortalité est relativement cohérente.

7 – PORT DE LA CENTURE DE SECURITE (2011 ou 2012)

Pays	Sièges avant		Sièges arrière		Ratio tués**
	Date d'application	Taux de port	Date d'application	Taux de port	
Argentine	1995	38 % (moyenne) 44% (conducteur)	1995	18% Enfants : 29%	12,3
Australie	Années 1970	95%	Oui (date non connue)	90%	5,6
Autriche	1984	89%	1990	75%	6,2
Belgique	1975	86%	1991	non connu	7,8
Cambodge	2007	27%	Non	non connu	13,1
Canada	1976-1988	96%	1976-1988	non connu	6,5
Colombie	Oui (date non connue)	60%	Non		12,0
République Tchèque	1966	99% (conducteur) 98% (passager)	1975	83%	7,3
Danemark (2010)	Années 1970	92% (conducteur)	Années 1980	76%	4,0
Finlande	1975	91%	1987	87%	5,4
France	1973	98%	1990	84%, enfants : 89%	6,1
Allemagne	1976	98%	1984	98%	4,9
Grèce (2009)	1987	77% (conducteur) 74% (passager)	2003	23%	10,1
Hongrie	1976	82%	1993 hors zone construite 2001 en zone construite	58%, enfants : 84%	6,4
Islande	Oui (date non connue)	85%	Oui (date non connue)	72%	3,8
Irlande	1979	92%	1979	89%, enfants : 95%	4,1
Israël	1975	97% (conducteur) 95% (passager)	1995	74%	4,4
Italie	1988	63% (zone urbaine) 75% (hors zone urbaine)	1994	10%	6,4
Jamaïque	1999	non connu	1999	non connu	11,3
Japon	1985	98%	2008	33%, enfants : 57%	4,3
Corée	1990	88% (conducteur)* 76% (passager)*	Sur autoroute depuis 2008	9,4%*	10,5
Lituanie	Oui (date non connue)	83%	Oui (date non connue)		9,3
Luxembourg	1975	80% (en 2003)	1992	non connu	6,5
Malaisie	1978	85% (conducteur) 75% (passager)	2009	10% (40% en 2009)	23,8
Pays Bas (2010)	1975	97%	1992	82%	4,0
Nouvelle Zélande	1972	96%	1979	88%, enfants : 92%	6,5
Norvège	1975	95%	1985	non connu	3,4
Pologne	1991	86%	1991	65%	11,0
Portugal	1978	non connu	1994	non connu	8,4
Serbie	1986	58%	2009	3%	10,2
Slovénie	1977	93%	1998	66%	6,9
Afrique du Sud	Oui (date non connue)	68% (conducteur) 75% (passager)	Oui (date non connue) si véhicule équipé	<2%	27,6
Espagne	1974 hors zone urbaine 1992 en zone urbaine	89%	1992 1994	78%	4,5
Suède	1975	98% (en 2012)	1986	84%, enfants : 96%	3,4
Suisse	1981	92%	1994	77%	4,1
Royaume Uni	1983	95% (en 2009)	Enfants : 1989, adultes : 1991	89% (en 2009)	3,1
Etats Unis	Loi cadre dans 32 états Rien dans un état	86%	Variable selon les états	74%	10,4

* Sur autoroute

**Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

1.2.4 Tableau n° 8 : Port du casque pour les deux-roues

En ce qui concerne les deux-roues motorisés, le port du casque est obligatoire dans presque tous les pays étudiés. Il n'est pas obligatoire pour le passager au Cambodge, et il n'existe pas de loi nationale aux Etats-Unis, où trois Etats ne comportent pas d'obligation légale sur le casque. Le taux de port, lorsqu'il est connu, est variable selon les pays. Dans les pays où le taux de port est faible, la mortalité est relativement élevée.

Le port du casque est obligatoire pour les cyclistes dans 3 pays, et dans 8 autres pays en fonction de l'âge ou de la localisation. Dans les pays où le port du casque est réglementé pour les cyclistes, le taux de mortalité est relativement faible.

8 – PORT DU CASQUE (Deux-roues)

Pays	Deux-roues motorisés		Cyclistes		Ratio tués**
	Loi sur le casque	Taux de port	Loi sur le casque	Taux de port	
Argentine	Oui	42% (conducteur) 26% (passager)	Non		12,3
Australie	Oui		Oui		5,6
Autriche	Oui		Oui, pour les moins de 12 ans		6,2
Belgique	Oui	non connu	Non		7,8
Cambodge	> 49 cm ³ ; pas encore obligatoire pour passager				13,1
Canada	Oui		Dans certaines juridictions		6,5
Colombie	Oui, depuis 1998		Non		12,0
République Tchèque	Oui	presque 100%	Oui, pour les moins de 18 ans		7,3
Danemark (2010)	Oui	96% (en 2006)	Non		4,0
Finlande	Oui		Oui, depuis 2003	37%	5,4
France	Oui, depuis 1973	93%	Non		6,1
Allemagne	Oui	99%	Non	13%	4,9
Grèce (2009)	Oui	75% (conducteur) 46% (passager)	Non		10,1
Hongrie	motos : 1965 ; cyclos : 1997 hors zone urb., 1998 en zone urb.	presque 100%	Non		6,4
Islande	Oui		Oui, pour les moins de 14 ans		3,8
Irlande	Oui	99%	Non	49%	4,1
Israël	Oui	presque 100%	Non		4,4
Italie	1986 pour moins de 20 ans 2000 pour tous	76-79% selon les régions	Non		6,4
Jamaïque	Oui	très faible			11,3
Japon	Oui	environ 99%			4,3
Corée	Oui	75%	Non		10,5
Lituanie	Oui		Oui, pour les moins de 18 ans		9,3
Luxembourg	Oui, depuis 1976	non connu			6,5
Malaisie	Oui, depuis 1973	90% en zone urbaine 50 hors zone urbaine%			23,8
Pays Bas (2010)	motos : 1972, cyclos : 1975 non pour véhicules limités à 25 km/h	96-100% (conducteur)	Non		4,0
Nouvelle Zélande	Oui, depuis 1973		Oui, depuis 1994	Enfants : 92%	6,5
Norvège	Oui				3,4
Pologne	Oui, depuis 1997		Non		11,0
Portugal					8,4
Serbie	Oui, depuis 1986		Non		10,2
Slovénie	Oui		Oui, pour les moins de 14 ans		6,9
Afrique du Sud	Oui		Non		27,6
Espagne	Oui	98-100%	Oui, sauf en zone construite		4,5
Suède	Oui		Oui, pour les moins de 15 ans	Enfants : 60-70% Adultes : 32 %	3,4
Suisse	motos : 1981, cyclos : 1990	presque 100%	Non	40% ; enfants : 70%	4,1
Royaume Uni	motos : 1973, cyclos : 1977		Non		3,1
Etats Unis	Pas de loi nationale*	60% en 2012	En fonction de l'âge, dans 21 états + district Colombie		10,4

* Dans 19 états, casque pour les conducteurs et passagers, dans 28 états, casque pour certains segments de population, 3 états sans loi sur le casque

** Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

1.2.5 Tableau n° 9 : Usage du téléphone en conduisant

L'usage du téléphone physiquement portable au volant est interdit dans tous les pays étudiés, sauf en Suède. Les Etats-Unis comportent quant à eux des législations variées.

En revanche, l'usage du téléphone « mains libres » n'est pas réglementé dans la plupart des pays mis à part l'Australie, pour les conducteurs novices et en Suisse où il peut être considéré comme un facteur de conduite sans maîtrise requise du véhicule.

9 – USAGE DU TELEPHONE EN VOITURE

Pays	Téléphone portable interdit	Téléphone mains libres interdit	% d'utilisateurs de tél. portable au volant	Ratio tués#
Argentine	Oui	Non		12,3
Australie	Oui	Dans certaines juridictions, interdiction pour les conducteurs novices	60% l'ont fait (d'après une enquête)	5,6
Autriche	Oui*	Non		6,2
Belgique	Oui	Non		7,8
Cambodge	Oui	Non		13,1
Canada	Oui, dans de nombreuses juridictions	Non	3,3%	6,5
Colombie	Oui	Non		12,0
République Tchèque	Oui	Non	2,7%	7,3
Danemark	Oui (également pour les cyclistes)	Non		4,0
Finlande	Oui	Non		5,4
France	Oui	Non	Voitures : 2%, PL : 6,3%**	6,1
Allemagne	Oui (également pour les cyclistes)	Non		4,9
Grèce	Oui	Non	Voitures : 9%, 2RM : 2%	10,1
Hongrie	Oui	Non		6,4
Islande	Oui	Non		3,8
Irlande	Oui	Non	3%***	4,1
Israël	Oui	Non		4,4
Italie	Oui	Non	Environ 9%	6,4
Jamaïque	Oui	Non		11,3
Japon	Oui	Non	cf. ****	4,3
Corée	Oui	Non	8,7%	10,5
Lituanie	Oui	Non		9,3
Luxembourg	Oui	Non		6,5
Malaisie	Oui	Non		23,8
Pays Bas	Oui	Non	50% au moins une fois/semaine	4,0
Nouvelle Zélande	Oui	Non		6,5
Norvège	Oui	Non		3,4
Pologne	Oui	Non		11,0
Portugal	Oui	Non		8,4
Serbie	Oui	Non		10,2
Slovénie	Oui	Non		6,9
Afrique du Sud	Oui	Non	4,7%	27,6
Espagne	Oui	Non	3%	4,5
Suède	Non	Non		3,4
Suisse	Oui	Non, mais considéré dans certains cas comme conduite sans maîtrise		4,1
Royaume Uni	Oui	Non	Voitures : 1,4%, PL : 2,6%**	3,1
Etats Unis	Législations variées	Législations variées		10,4

*Loi en préparation depuis 2012 pour l'interdiction de l'utilisation de téléphones sans mains libres pour les usagers de deux-roues

** Estimations de 2010, d'un usage permanent

*** dont 22% ne portant pas de ceinture de sécurité

****0,12 des accidents avec blessés sont attribués à un usage de téléphone portable en conduisant

Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

PARTIE 2. NOS VOISINS EUROPEENS

Une vision particulière est présentée ici sur les pays d'Europe entière étudiés dans le rapport de l'OCDE. 24 pays, dont la Suisse, sont concernés.

En fonction du critère du nombre de tués pour 100 000 habitants, trois groupes de pays peuvent être distingués, la moyenne sur l'ensemble des pays pour 2011 étant d'environ **5,8 victimes d'accidents mortels pour 100 000 habitants** :

- un premier groupe de 10 pays, dont le nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011 est inférieur à 5. Ce groupe inclut le Royaume Uni, qui affiche le meilleur résultat avec un ratio de 3,1, quatre pays du nord, les Pays-Bas, l'Irlande, la Suisse, l'Espagne et l'Allemagne. L'Espagne est le pays qui a le mieux progressé entre 2000 et 2011, avec une baisse de la mortalité de 64 % ;
- un groupe intermédiaire de 10 pays, dont la France (6,1 tués pour 100 000 habitants en 2011) présentant un ratio compris entre 5 et 10 ;
- un dernier groupe, formé par la Grèce, la Serbie et la Pologne, dont le nombre de tués pour 100 000 habitants est compris entre 10 et 11.

Ainsi, les pays du nord, si l'on y inclut la Pologne, la Lituanie ou la Finlande n'ont pas en 2011 le monopole de la meilleure sûreté ; les pays du sud comme l'Espagne, l'Italie et la Grèce se répartissent de façon diversifiée dans l'échelle des mortalités par rapport à la population. Le critère nord/sud n'est donc plus discriminant.

La confrontation entre le degré d'exigence de la réglementation et les résultats quantitatifs en matière de mortalité montre qu'il n'y a pas de corrélation absolue entre ces deux facteurs.

2.1 En matière de vitesse

En ce qui concerne la vitesse, celle-ci est limitée à 50 km/h en zone urbaine dans presque tous les pays (à 30km/h en Belgique dans certains cas). Selon les pays, la vitesse limite autorisée varie de 70 à 100 km/h en rase campagne et de 100 à 140 km/h sur autoroute.

Quelques exemples comme l'Allemagne, l'Autriche ou l'Italie montrent qu'une réglementation moins exigeante ne conduit pas à la mortalité la plus forte. Mais cet élément doit également être confronté à la typologie des routes et à la densité de circulation, facteurs qui peuvent réduire la vitesse moyenne. Par ailleurs, la Serbie, avec une réglementation parmi les plus exigeantes (80km/h en rase campagne et 120 km/h sur autoroute) affiche un des ratios de mortalité les plus élevés, avec une tendance marquée à la baisse depuis 2007. Le degré d'application de la loi est également important, comme l'a montré la mise en place du contrôle sanction automatisé en France, sans évolution des limitations de vitesse.

Néanmoins, il reste une bonne corrélation entre exigence de la réglementation et mortalité dans 8 pays, comme la Norvège, la Suède ou la Suisse (réglementation plus exigeante et faible mortalité) et, à l'inverse, la Grèce et la Pologne (réglementation moins exigeante et mortalité élevée).

Le tableau suivant croise le degré relatif d'exigence de la réglementation de la vitesse avec le taux de mortalité pour 100 000 habitants, en fonction du nombre de pays concernés.

Les couleurs dans la matrice indiquent le niveau apparent de cohérence entre la rigueur de la réglementation et le niveau de mortalité. La corrélation est établie pour 13 pays sur 24.

Répartition du nombre de pays selon le degré d'exigence de la réglementation de la vitesse et la mortalité pour 100 000 habitants en 2011.

Réglementation	Peu exigeante	Moyenne	Exigeante	Total pays
Mortalité*				
Plus de 10	2	0	1	3
5 à 10	5	5	1	11
Moins de 5	1	3	6	10
Total pays	8	8	8	24

*Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

2.2 En matière d'alcool au volant

En matière d'alcool, des observations analogues peuvent être formulées. De nombreux pays (15 sur 24) ont fixé le taux maximal d'alcool dans le sang toléré à 0,5 g/l pour les situations de droit commun. Neuf de ces pays, dont la France, ont assorti ce seuil d'une limitation plus exigeante pour certaines catégories de conducteurs (conducteurs professionnels par exemple...). Sept autres pays ont instauré un taux maximal inférieur à 0,5g/l, voire nul (République Tchèque, Hongrie).

Pour six pays, la corrélation entre l'exigence de la réglementation et le taux de mortalité n'est guère évidente. En particulier le Royaume-Uni se distingue comme le seul pays qui tolère un taux d'alcoolémie de 0,8 g/l, tout en affichant la mortalité la plus faible en 2011 (avec 3,1 tués pour 100 000 habitants)¹⁰.

En revanche, la corrélation semble plus naturelle pour 12 autre pays, dont la France.

Le tableau suivant croise le degré relatif d'exigence de la réglementation relative à l'alcool avec le taux de mortalité pour 100 000 habitants, en fonction du nombre de pays concernés.

Répartition du nombre de pays selon le degré d'exigence de la réglementation de l'alcool et la mortalité pour 100 000 habitants en 2011

Réglementation	0,8g/l	0,5g/l	0,5g/l renf.	<0,5g/l	non connu	Total pays
Mortalité*						
Plus de 10	0	0	1	2	0	3
5 à 10	0	3	5	3	0	11
Moins de 5	1	3	3	2	1	10
Total pays	1	6	9	7	1	24

* Nombre de tués pour 100 000 habitants en 2011

2.3 En matière de port de la ceinture de sécurité et du casque

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire, à l'arrière comme à l'avant dans les 24 pays. Ces mesures ont été adoptées à des dates variables (de 1970 à 2009), et ont concerné différemment les ceintures des places avant ou arrière. Dans trois pays, la Grèce, l'Italie et la Serbie, le taux de port de la ceinture est inférieur à 80 % à l'avant et à 25 % à l'arrière du véhicule. Le nombre de tués en 2011 pour 100 000 habitants est supérieur à 10 en Grèce et en Serbie, mais n'atteint en revanche que 6,4 en Italie. Mis à part la République Tchèque, les 6 pays où le taux de port de la ceinture dépasse 95 % à l'avant et 80 % à l'arrière ont un ratio de mortalité inférieur à 6,1 (France).

¹⁰ Moyennant toutefois un important dispositif de contrôle.

On peut globalement considérer que le degré de corrélation entre la rigueur dans l'application de la loi et la faiblesse de la mortalité est plus satisfaisant que pour les réglementations sur la vitesse et l'alcool.

Le port du casque est obligatoire dans les 24 pays pour les deux-roues motorisés. Il est réglementé dans 8 pays, ce qui constitue malgré tout un nombre non négligeable de cas, pour les cyclistes. En Allemagne et en Irlande, le casque est même porté par certains cyclistes malgré son caractère non obligatoire.

Le ratio de mortalité globale n'est mentionné que pour mémoire, puisqu'il englobe l'ensemble des usagers de la route et pas seulement les deux-roues motorisés.

2.4 En matière d'usage du téléphone au volant

Enfin, l'usage du téléphone physiquement portable est interdit dans tous les pays à l'exception de la Suède, pourtant généralement exemplaire en matière de sécurité routière. En revanche, l'usage du téléphone « mains libres » n'est pas réglementé (il fait cependant l'objet d'une certaine vigilance en Suisse).

*

La Commission européenne a édité en 2010 un guide intitulé *Meilleures pratiques en matière de sécurité routière*.

Ce guide recense un certain nombre de mesures de sécurité routière appliquées dans les différents pays de la communauté européenne dans des domaines variés. Ces mesures sont classées en trois catégories :

- meilleures pratiques
- bonnes pratiques
- pratiques prometteuses

Le tableau suivant présente ces mesures en fonction de leur domaine d'application, des pays et des catégories de classement.

Ce tableau comporte bien entendu des informations intéressantes, mais il n'est pas exhaustif quant aux mesures appliquées dans les différents pays. Par exemple, la Lettonie n'a pas le monopole de l'institution des points de pénalité...

EXEMPLES DE MESURES DE SECURITE ROUTIERE EN EUROPE

Domaine	Contenu	Pays
Application réglementation	Ethylotest aléatoire	divers
Application réglementation	Contrôle ciblé du port de la ceinture	Danemark
Application réglementation	Contrôle automatisé de la vitesse	France
Application réglementation	Points de pénalité	Lettonie
Application réglementation	Programme de caméras de surveillance routière	Royaume Uni
Education – information	Flits ! Monologue de théâtre multimédia	Belgique
Education – information	La campagne du BOB (alcool – conducteur retour qui ne boit pas)	Belgique
Education – information	Continuum éducatif	France
Education – information	Sign of light (visibilité piétons)	Lettonie
Education – information	Speak Out ! (jeunes passagers)	Norvège
Education – information	Goochel, l'amadillo (ceinture de sécurité)	Pays-Bas
Education – information	Label de la sécurité routière : Zebra Seef (ets. d'enseignement)	Pays-Bas
Formation des conducteurs	Formation initiale des conducteurs	Danemark
Formation des conducteurs	Meilleure expérience pour les apprentis conducteurs	Suède
Formation des conducteurs	Safety Halls (form. des conducteurs à la prise de conscience)	Suède
Infrastructure	Gestion de sites à haut risques	divers
Infrastructure	Panneaux à message variable	divers
Infrastructure	Inspections de la sûreté des routes	divers
Infrastructure	Zone à vitesse réduite dans les quartiers résidentiels	divers
Infrastructure	Carrefours giratoires	divers
Infrastructure	Audits de la sécurité routière	divers
Infrastructure	Entretien hivernal	Finlande
Infrastructure	Mesures réduisant les collisions contre les arbres	France
Infrastructure	Réseau routier hiérarchisé et monofonctionnel	Pays-Bas
Infrastructure	Bandes rugueuses	Suède
Organisation institutionnelle SR	Fonds de la sécurité routière	Belgique
Organisation institutionnelle SR	TARVA (analyse coût d'infrastructure / bénéfice en mortalité)	Finlande
Organisation institutionnelle SR	Sécurité durable	Pays-Bas
Organisation institutionnelle SR	Vision zéro	Suède
Organisation institutionnelle SR	Programme d'action visant à renforcer la sécurité routière	Suisse
Prise en charge des victimes	Formation aux premiers secours intégrée à la formation cond.	divers
Prise en charge des victimes	Couloirs de secours dans les embouteillages	Allemagne
Prise en charge des victimes	Utilisation d'une unité mobile de soins intensifs (premiers sec.)	Danemark
Prise en charge des victimes	Soutien psychologique aux victimes d'accidents de la route	Espagne
Prise en charge des victimes	Promotion de systèmes eCall (appels d'urgence)	Finlande
Prise en charge des victimes	Véhicules de remorquage sur le réseau autoroutier	Pays-Bas
Prise en charge des victimes	Transfert des accidentés de la route par hélicoptère	Pays-Bas
Prise en charge des victimes	Couloirs de secours dans les embouteillages	Suisse
Réhabilitation – diagnostics	Séminaire réhabilitation jeunes infractionnistes	Allemagne
Réhabilitation – diagnostics	Perfect. à la conduite oblig. (infractionnistes délits graves)	Autriche
Réhabilitation – diagnostics	Evaluation des conducteurs alcool sur psycho. circul. Routière	Autriche
Réhabilitation – diagnostics	Formation pour récidivistes alcool	Suisse
Statistiques – analyses	Registre victimes d'accidents dans la région du Rhône	France
Statistiques – analyses	Système d'information sur la sécurité routière (exposition)	Lettonie
Statistiques – analyses	Correction appliquées à la sous-déclaration des accidents mortels	Pays-Bas
Statistiques – analyses	Analyses approfondies des accidents de poids lourds	Pays-Bas
Statistiques – analyses	Surveillance des infractions liées au téléphone mobile	Royaume Uni
Statistiques – analyses	Enquête nationale sur les déplacements	Royaume Uni
Statistiques – analyses	Surveillance des infractions pour excès de vitesse et alcool	Suisse
Véhicules et dispositifs de sécur.	Euro NCAP	divers
Véhicules et dispositifs de sécur.	Feux de jour	divers
Véhicules et dispositifs de sécur.	Reflecteurs latéraux sur les bicyclettes	divers
Véhicules et dispositifs de sécur.	Ethylotest antidémarrage	divers
Véhicules et dispositifs de sécur.	Enregistreurs de données des événements (boîtes noires)	divers
Véhicules et dispositifs de sécur.	Port obligatoire du casque à bicyclette	divers
Véhicules et dispositifs de sécur.	Adaptation intelligente (et volontaire) de la vitesse	divers

PARTIE 3. POLITIQUES EN MATIERE D'ETHYLOTEST ANTI-DEMARRAGE (EAD)

3.1 A l'étranger, l'EAD est utilisé comme un dispositif de prévention de l'infraction

Les programmes d'éthylotests anti-démarrage (EAD) sont apparus en Europe dans les années 1990. Ils visaient principalement deux catégories d'usagers :

- les conducteurs de poids lourds ou de véhicules de transport collectif (bus ou cars) ;
- les conducteurs présentant un risque lié à l'alcool : dépendants alcooliques et, en particulier, récidivistes.

La Commission européenne (CE) a cofinancé en 2004 une étude sur ce sujet. En 2011, l'alcool est impliqué chaque année dans 25 à 30 % des accidents mortels ; hors accident, 2 % des conducteurs sont contrôlés avec un taux d'alcool supérieur au taux légal. On peut noter en particulier que l'alcoolémie est un facteur d'accident important pour les jeunes de 16 à 24 ans.

Dans le cadre des orientations stratégiques de l'Union européenne (UE) pour la décennie 2011-2020, le parlement européen a recommandé que **la deuxième infraction liée à l'alcool se traduise par l'installation obligatoire d'un EAD.**

Les éléments majeurs de politique en matière d'EAD ont pu être examinés dans 7 pays, dont 5 pays européens : Belgique, Pays-Bas, Australie (Nouvelles Galles du Sud), Canada (Québec), Suède, Finlande, Danemark.

Le tableau suivant a pour but de résumer les principaux éléments des politiques initiées.

Pays	Date application	Décision EAD	Taux légal	Taux d'alcoolémie EAD	RE test	Téléchargement	Coût individuel
Belgique	2010	Prescription juge	0,5 ou 0,2 g/l	0,2 g/l	5-10 mn, puis aléatoire	Centres de service reconnus	
Pays Bas	2011		0,5 ou 0,2 g/l	1,3 g/l	aléatoire	En fonction des résultats	
Australie (NGS)	2003	Décision du conducteur	0,5 ou 0 ou 0,2 g/l	0,2g/l	aléatoire	Mensuel	245 \$ AUS + 150\$ AUS / mois
Canada (Québec)	2009	Base volontaire	0,8 g/l		5-15 mn, puis aléatoire	Tous les 2 mois	210 \$ canadiens + 100\$ can/mois
Suède	2012	Imposé aux infractionnistes	0,2 g/l	1g/l ou récidivistes			175€ / mois
Finlande	2011	Possibilité pour les infractionnistes	0,5 g/l		aléatoire	Tous les 60 jours	110 à 160 €
Danemark	2011 (?)	Imposé en cas d'infraction	0,5 g/l	2g/l – 1,2 g/l pour récidivistes			

Les principaux éléments qui ressortent des différentes politiques en matière d'EAD sont les suivants :

- quand il n'est pas imposé, l'EAD est souvent une solution volontairement choisie par le conducteur, en alternative avec une peine de suspension de permis, ou utilisable pendant la période de suspension le cas échéant ;
- le calibrage de l'EAD se situe généralement à 0,2g/l - ce qui diffère du taux légal, l'idée étant dans certains pays que le conducteur concerné soit sobre ;
- dans certains pays (Pays-Bas, Danemark et Suède), c'est une imprégnation au-delà de la limite légale qui déclenche l'EAD, ou a une influence sur la durée de sa présence obligatoire dans le véhicule ;
- le re-test en cours de conduite est systématiquement pratiqué, avec une échéance fixe, puis des échéances aléatoires sur des intervalles de temps définis ; si le test en cours de conduite n'est pas réalisé ou non favorable, le véhicule émet des signaux lumineux puis s'arrête ;

- c'est une autorité administrative ou un organisme privé agréé par l'administration qui, en général, télécharge les données enregistrées et réalise systématiquement le monitoring pour repérer des incidents dans l'utilisation normale de l'EAD ;
- le coût est toujours à la charge du conducteur.

3.2 En France, l'EAD est une sanction dans les mains de la Justice

En France, l'éthylotest anti démarrage est prévu soit dans le cadre d'une composition pénale (article 41-2 du code de procédure pénale), soit comme peine complémentaire pouvant être prononcée par le juge en cas d'infraction grave ayant entraîné un homicide ou des blessures involontaires (code pénal) ou en cas de délit de conduite en état d'alcoolémie ou en état d'ivresse manifeste (code de la route).

Cette **peine complémentaire** prévoit « *l'interdiction, pendant une durée de cinq ans au plus, de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif d'anti-démarrage par éthylotest électronique, homologué dans les conditions prévues à l'article L. 234-17 du code de la route. Lorsque cette interdiction est prononcée en même temps que la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire, elle s'applique, pour la durée fixée par la juridiction, à l'issue de l'exécution de cette peine.* »

GLOSSAIRE DES SIGLES

AAC	Apprentissage anticipé de la conduite
ACMF	Automobile club médical de France
ADF	Assemblée des départements de France
AESR	Actions d'éducation à la sécurité routière
AFITF	Agence de financement des infrastructures de transport de France
AFM	Amendes forfaitaires majorées
AFNOR	Association française de normalisation
AFSSAPS	Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé
AMF	Association des maires de France
ANATEEP	Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public
ANR	Agence nationale de la recherche
ANTAI	Agence nationale de traitement automatisé des infractions
APER	Attestation de première éducation routière
ARF	Association des régions de France
ARS	Agence régionale de santé
ASSR	Attestation scolaire de sécurité routière
BAAC	Bulletin d'analyse des accidents corporels
BAFCRI	Brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infractions
BEPECASER	Brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière.
BMPM	Bataillon des marins pompiers de Marseille
BSPP	Brigade des sapeurs-pompiers de Paris
CAS	Compte d'affectation spéciale
CASM	Certificats d'aptitude au sport motocycliste
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles
CEA	Conduite en état alcoolique
CEPII	Centre d'études prospectives et d'informations internationales
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CESC	Comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté
CETE	Centres d'études techniques de l'équipement
CETMEF	Centre d'études techniques maritimes et fluviales
CFMT	Collège français de médecine du trafic

CGDD	Commissariat général au développement durable
CGEDD	Conseil général de l'écologie et du développement durable
CGP	Commissariat général du Plan
CGSP	Commissariat général à la stratégie et à la prospective
CIMAP	Comité interministériel de modernisation de l'action publique
CISPD	Conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CJN	Casier judiciaire national
CLSPD	Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance
CNAMTS	Caisse nationale d'assurance maladie travailleurs salariés
CNPA	Centre National des Professions de l'Automobile
CNRACL	Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales
CNT	Centre National de Traitement de Rennes
COG	Centre opérationnel de la gendarmerie
CP	Composition pénale
CPP	Code de procédure pénale
CRPC	Comparution devant le tribunal correctionnel sur reconnaissance préalable de culpabilité
CRDP	Centre régional de documentation pédagogique
CSA	Contrôle sanction automatisé (radars)
CSAPA	Centre de soins d'accompagnement et de prévention en addictologie
CSPN	Contrôle de sécurité des projets neufs
COPJ	Convocation par officier de police judiciaire
CPPV	Convocation par procès verbal
CRAM	Caisse régionale d'assurance maladie
CVL	Conseils de la vie lycéenne
DACG	Direction des affaires criminelles et des grâces
DCCRS	<i>Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité</i>
DCSP	Direction centrale de la sécurité publique
DDPP	Direction départementale de la protection des populations
DDSP	Direction départementale de la sécurité publique
DDT	Direction départementale des territoires
DGCL	Direction générale des collectivités Locales
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGO	Document général d'orientations
DGAFP	Direction générale de l'administration et de la fonction publique.
DGESCO	Direction générale de l'enseignement scolaire.

DGS	Direction générale de la santé
DGSCGC	Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIR	Direction interdépartementale des routes
DISR	Délégué interministériel à la sécurité routière
DIT	Direction des infrastructures de transport
DITM	Département des infrastructures de transport multimodales
DLPAJ	Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
DMAT	Direction de la modernisation de l'action territoriale
DOPC	Direction de l'ordre public et de la circulation
DOSTL	Direction opérationnelle des services techniques et logistiques
DPG	Direction de la police générale
DPT	Document de politique transversale
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
DSCR	Délégation à la sécurité et à la circulation routières
DSPAP	Direction de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne
DUER	Documents uniques d'évaluation des risques
ECPA	Enquêtes Comprendre Pour Agir
ESC	Système électronique de contrôle de la stabilité
ETP	Equivalents temps plein
ETSR	Enquête Technique de sécurité routière
Euro NCAP	European New Car Assessment Program
EVASAN	Evacuation sanitaire
FAETON	Nouvelle application informatique du permis de conduire
FCI	Functional capacity index
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurance
FGAO	Fonds de Garantie des assurances obligatoires de dommages
FIPD	Fonds interministériel de prévention de la délinquance
GADGET	Guiding automobile drivers through guidance education and technology
GDE	Goals for drivers education.
GEMA	Groupement des entreprises mutuelles d'assurance
IDSR	Intervenant départemental de la sécurité routière.
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IGA	Inspection générale de l'administration
INPES	Institut national d'éducation et de prévention pour la santé
INRETS	Institut national de recherche sur les transports terrestres

INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
INSERM	Institut national de la santé et de la recherche médicale
INSERR	Institut national de sécurité routière et de recherches
IREPS	Instance régionale d'éducation et de promotion de la santé.
IRTAD -	International road traffic and accident database
ISRI	Inspection de sécurité routière des itinéraires
ITT	Interruption temporaire de travail
LFI	Loi de finances initiale
LFR	Loi de finances rectificative
LOLF	Loi organique relative aux lois de finances
LOPSI II	Loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure
MARRN	Mission d'appui au Réseau Routier Rational
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
MILDECA	Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
OCSR	Opérations ciblées de sécurité routière
ODSR	Observatoire départemental de sécurité routière
OFDT	Observatoire français des drogues et des toxicomanies
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONISR	Observatoire national interministériel de sécurité routière
OP	Ordonnance pénale.
OPJ	Officier de police judiciaire
PAIO	Permanences d'Accueil, d'Information et d'Orientation
PANGOF	Point d'appui national pour la gestion des outils de formation
PAP	Programme annuel de performance
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PDC	Plan de communication
PDIE	Plan de déplacement interentreprises
PDCR	Plan départemental de contrôles routiers
PERLE	Projet prévention et éducation routière en lycée
PJJ	Protection judiciaire de la jeunesse
PLSR	Plan local de sécurité routière
PPRRP	Plan de prévention des risques routiers professionnels
PVe	Procès verbal électronique
QALY	Quality-adjusted life year ou années de vie ajustées sur la qualité.
RAP	Rapport annuel de performance

RP	Réponse pénale
RST	Réseau scientifique et technique du ministère chargé du développement durable
SAMU	Service d'aide médicale urgente
SDIS	Services départementaux d'incendie et de secours
SETRA	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
SGMAP	Secrétariat général pour la modernisation de l'action publique
SIREDO	Système informatisé de recueil des données
SIV	Système d'immatriculation des véhicules
SMUR	Service mobile d'urgence et de réanimation
SOeS	Service statistique du MEDDE
SURE	Démarche Sécurité des usagers sur les routes existantes
SVRAI	Sauver des vies par le retour d'analyse sur incidents
UCLIR	Unité de coordination de lutte contre l'insécurité routière
UMRESTTE	Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement
UVV	Unité de vidéo verbalisation
2RM	Deux-roues motorisés