



CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

n° 009460-01

INSPECTION GÉNÉRALE DE
L'ADMINISTRATION

n° 14-074/14-016/01

INSPECTION GÉNÉRALE DE LA
POLICE NATIONALE

n°13-1360-I

INSPECTION GÉNÉRALE DE LA
GENDARMERIE NATIONALE

n°1951 IGGN/CAB

Évaluation de la politique de sécurité routière
Rapport de diagnostic
Tome 1

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° 14-074/14-016/01

INSPECTION GÉNÉRALE DE LA
GENDARMERIE NATIONALE

n°1951 IGGN/CAB

Évaluation de la politique de sécurité routière

Rapport de diagnostic

Tome 1

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

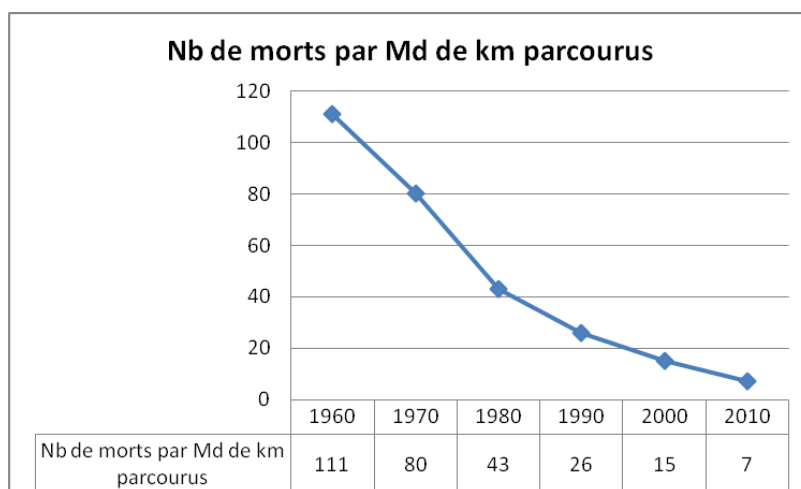
Philippe BODINO
Chargé de mission à l'Inspection Générale de l'administration

JUILLET 2014

SYNTHESE

La politique de sécurité routière vise à réduire l'accidentalité routière, le nombre de morts et de blessés sur la route. Elle concerne de nombreux acteurs au sein de l'Etat, les collectivités territoriales, essentiellement départements, communes et agglomérations, ainsi que des acteurs privés comme les assureurs, les constructeurs automobiles et les associations de prévention routière ou de défense des usagers de la route.

Cette politique a permis de réduire substantiellement le nombre de morts sur la route. Ce dernier est ainsi passé de 18 000 morts au début des années 70 à 8000 morts en 2000 et 3268 morts en 2013. Si l'on prend en compte l'augmentation du trafic durant les dernières décennies, la performance est encore plus remarquable.



Source bilan ONISR 2012

Toutefois, au regard des résultats de nos voisins, des progrès sont encore possibles, la France se situant certes dans la moyenne des pays européens mais derrière le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne ou la Suisse.

Cette politique entraine toutefois des contraintes dans la vie quotidienne qui nécessitent une justification claire, basée sur des analyses objectives et argumentées. Le message « épidémiologique » qui légitime la priorité d'action sur des risques concernant un grand nombre de personnes (par exemple les petits dépassements de vitesse) plutôt que sur des risques concernant un très petit nombre de personnes est en effet difficilement audible.

L'efficacité et l'efficience de cette politique sont variables selon ses composantes et les objectifs visés.

Le contrôle sanction automatisé des vitesses a une efficacité avérée mais ne peut s'appliquer à tous les types d'infraction. La lutte contre les addictions au volant piétine, de même que la poursuite d'une minorité de délinquants routiers multirécidivistes. Des pistes d'optimisation en matière de constatation des infractions peuvent être recherchées : extension du contrôle automatisé (contrôle de l'obligation d'assurance pour les véhicules repérés en infraction « radar » par exemple) ou de possibilités de verbalisation « à la volée » ou par vidéo (téléphone au volant notamment).

Les actions d'éducation et de prévention routière sont conséquentes mais insuffisantes pour les 16-24 ans et les personnes âgées. La prévention des risques routiers professionnels gagnerait à être développée dans les petites entreprises et dans la fonction publique, s'agissant de la première cause de mortalité au travail (risque trajet compris). L'éducation et la prévention routière ne sont pas évaluées ce qui permettrait pourtant de gagner en efficacité.

L'accidentalité des deux-roues est mal maîtrisée. L'insuffisante comptabilisation des blessés tant en vélo qu'en deux-roues motorisé (2RM) ainsi que l'inconnue sur la part importante des blessés graves chez ces usagers, souvent jeunes, empêchent d'apprécier à son juste niveau le dommage particulièrement élevé pour la société des accidents de deux-roues.

La gouvernance de cette politique s'est affaiblie ces dernières années : éclatement des responsabilités relevant du véhicule, des infrastructures et du comportement auparavant réunies dans une même direction, éloignement du ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, suivi insuffisant des politiques locales déconcentrées ou décentralisées.

En l'absence de comité interministériel de la sécurité routière depuis trois ans, l'interministérialité semble reculer alors que la délégation de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) doit renforcer un partenariat national avec les collectivités territoriales comme avec les réseaux d'assurances et de mutuelles.

Le recueil des données de l'accidentologie est lourd et pourtant insuffisant pour rendre cette politique encore plus pertinente : l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) doit être renforcé et bénéficier du soutien de l'ensemble des ministères concernés par cette politique.

Dans les années à venir, la politique de sécurité routière devra tenir compte des **enjeux émergents** suivants :

- impact du développement de la mobilité durable et de l'urbanisation : progression du nombre d'usagers vulnérables partageant la voirie avec les véhicules et les 2RM, développement des deux-roues qui présentent une accidentalité plus forte ;
- développement de véhicules de plus en plus connectés, susceptibles de remplacer dans certains cas l'intervention humaine, ce qui nécessite une anticipation des conséquences éventuelles en termes de responsabilité ;
- développement de nouvelles addictions (drogues et téléphone) ;
- vieillissement de la population qui accroît le risque mortel des piétons et nécessite des actions spécifiques de prévention.

La vision nationale de la sécurité routière doit **mettre fin à une opposition réductrice entre prévention et sanction** ou entre actions visant les comportements et actions relatives aux infrastructures ou aux véhicules.

Un nouveau souffle pourrait provenir d'une **meilleure prise en compte des blessés**. Cette nouvelle approche serait susceptible d'orienter davantage cette politique vers des actions en faveur des usagers les plus vulnérables (piétons, deux-roues) et les plus jeunes (pour lesquels le nombre de blessés pour un tué est statistiquement plus important).

Les politiques de santé publique et de sécurité routière doivent être plus interactives, notamment pour l'évaluation des blessés et pour appuyer la lutte contre l'alcool au volant qui n'est qu'une conséquence du risque de santé lié au mésusage de l'alcool.

L'acceptabilité de la politique de sécurité routière doit être confortée par la mise à disposition d'une documentation rassemblée, d'argumentaires accessibles à tous et d'un dispositif d'éducation et de communication pédagogique tout au long de la vie. Il est nécessaire que les journalistes comme les simples citoyens puissent disposer d'une information claire et argumentée corrigeant les informations erronées, répandues notamment via Internet.

L'interministérialité de la politique de sécurité routière doit s'appuyer sur la tenue périodique de comités interministériels de la sécurité routière (CISR) et une collaboration interministérielle forte, notamment entre ministère de l'intérieur et ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE).

Un nouveau mode de travail avec les collectivités territoriales doit permettre en particulier d'assurer une homogénéité de traitement des infrastructures routières en France, mais également d'impliquer davantage les collectivités dans la prévention auprès des publics fragiles.

Enfin, les nouveaux comportements et dangers doivent être davantage anticipés afin que les pouvoirs publics soient plus réactifs. Dans ce cadre, deux actions semblent urgentes : la résorption des failles permettant notamment aux plus aisés de s'exonérer de la loi commune en esquivant le retrait de point et la lutte contre l'usage du smartphone au volant.

Dans le cadre de cette première phase de diagnostic, l'équipe d'évaluation **esquisse trois pistes de scénarios** :

- A. approfondissement de la politique de sécurité routière en privilégiant une action déterminée sur les comportements, la plus efficace à court terme ;
- B. amélioration de l'action éducative et de la prévention, notamment en faveur des 16-24 ans, tout en maintenant les autres aspects de la politique actuelle, en afin de préserver l'acceptabilité de cette politique ;
- C. orientation de la politique de sécurité routière en fonction des enjeux majeurs de santé publique : réduction des blessés et notamment des blessés graves, prévention de l'alcoolisme.

Le premier scénario est en continuité avec la politique actuelle privilégiant les résultats immédiats. Le scénario B met l'accent sur une action pédagogique, ce qui suppose une véritable impulsion interministérielle pour des effets moins immédiats mais plus durables. Le dernier est sans doute le scénario le plus ambitieux car il nécessite une impulsion interministérielle plus importante et un fort investissement du ministère de la santé ; mais il est sans doute le plus porteur en termes d'acceptabilité.

Quel que soit le scénario retenu, les mesures suivantes sont nécessaires :

- tenue régulière de CISR ;
- animation des politiques locales ;
- mise en place d'une coordination du référentiel des infrastructures en matière de sécurité routière impliquant les collectivités territoriales et le MEDDE ;
- renforcement du dispositif statistique et de l'ONISR ;
- démarche d'évaluation pour les actions d'éducation et de prévention.

Par ailleurs, le **dispositif de sanction** doit être amélioré par une lutte déterminée contre les arrangements permettant d'esquiver le retrait de point et la mise en œuvre d'un dispositif opérationnel d'éthylotest anti-démarrage et d'immobilisation-confiscation pour les cas qui le justifient, dans une optique de sauvegarde qui doit guider toute action en matière de sécurité routière.

SOMMAIRE

PARTIE 1. PERIMETRE ET METHODOLOGIE DE L’EVALUATION	1
1.1 PERIMETRE ET METHODOLOGIE DE L’EVALUATION	1
1.1.1 <i>Périmètre de l’évaluation et enjeux</i>	1
➤ Périmètre de l’évaluation.....	1
➤ Enjeux affichés dans la lettre de mission	1
1.1.2 <i>Méthodologie mise en oeuvre</i>	2
1.2 COUT DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE AU REGARD DU COUT DE L’INSECURITE ROUTIERE	2
1.2.1 <i>Le coût de la politique de sécurité routière est estimé à environ 8 milliards d’euros</i>	2
➤ Des acteurs multiples	2
➤ Synthèse de l’estimation des coûts	3
1.2.2 <i>Les dommages liés à l’insécurité routière sont estimés autour de 20 milliards d’euros dans toutes les hypothèses</i>	4
➤ Le coût de l’insécurité routière calculé par l’ONISR s’élève à 22 milliards	4
➤ Ce coût est vraisemblablement sous-évalué pour sa composante corporelle	4
PARTIE 2. LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE	7
2.1 UN OBJECTIF SIMPLE ET MOBILISATEUR EST AFFICHE : LA REDUCTION DU NOMBRE DE MORTS SUR LES ROUTES.....	7
2.1.1 <i>Cette politique est efficace</i>	7
2.1.2 <i>...mais son amélioration est subordonnée à son acceptabilité</i>	7
2.1.3 <i>...ainsi qu’à des connaissances de plus en plus précises</i>	8
2.2 L’AFFICHAGE DES PRIORITES DES DIFFERENTS ACTEURS N’EST PAS CLAIR.....	9
2.2.1 <i>Chaque acteur public tend à se cantonner sur son domaine de responsabilité</i>	9
➤ La DSCR n’intègre plus aussi bien les responsabilités concernant le véhicule, les infrastructures et les comportements.....	9
➤ La DSCR appréhende mal les politiques locales déconcentrées ou décentralisées.....	10
➤ Les collectivités territoriales ne se sentent pas totalement parties prenantes de cette politique	10
➤ Les acteurs n’ont pas une vision suffisamment globale et transversale de l’éducation routière.....	10
2.2.2 <i>Les acteurs privés agissent selon leur propre stratégie</i>	10
➤ Le rôle des assurances et mutuelles en matière de responsabilisation du conducteur correspond à leurs obligations réglementaires.....	10
➤ Les dispositifs de sécurité sont intégrés dans les nouveaux véhicules en fonction des exigences du marché	11
2.2.3 <i>Les approches divergent selon les acteurs</i>	11
➤ La convergence sur l’objectif central ne se traduit pas forcément par une adhésion aux mesures.....	11
➤ La diversité des opinions est représentée au conseil national de la sécurité routière dont le positionnement est parfois considéré comme ambigu	12
2.3 LE PROGRES TECHNIQUE ET L’EVOLUTION DE LA SOCIETE SONT A PRENDRE EN COMPTE DANS LA DEFINITION DES PRIORITES	13
2.3.1 <i>L’impact du développement de la mobilité durable et de l’urbanisation</i>	13
➤ Le nombre d’usagers vulnérables progresse	13
➤ L’usage des deux et trois-roues se développe.....	13
➤ Le rapport à la voiture évolue	13
2.3.2 <i>L’impact du progrès technique sur les véhicules</i>	14
➤ Des véhicules seront de plus en plus connectés... ..	14
➤ ... ce qui pose des interrogations de principe nécessitant des réponses au plan international	14
2.3.3 <i>L’évolution des comportements à risque</i>	14
➤ L’addiction au téléphone et au SMS est un facteur de risque croissant	14
➤ Les addictions aux drogues multiples sont un facteur dont les effets doivent être précisés	15
2.3.4 <i>L’évolution de la société</i>	15
➤ Le vieillissement de la population accroît le risque mortel des piétons notamment	15
➤ L’évolution vers une société individualiste et multi-connectée complexifie la prévention	15
PARTIE 3. APPRECIATION DE L’INTERVENTION PUBLIQUE	17
3.1 PERTINENCE ENTRE LES BESOINS EXPRIMES ET LES ACTIONS MENEES.....	17
3.1.1 <i>Cette politique est très majoritairement soutenue</i>	17

3.1.2	<i>La plupart des actions correspondent aux standards internationaux et européens</i>	18
3.1.3	<i>La pertinence de l'action en termes d'éducation au sens large peut être améliorée, les actions étant en général interrompues à l'âge critique 16-24 ans</i>	18
3.1.4	<i>Au niveau départemental, le partenariat est a priori très pertinent, mais insuffisamment capitalisé</i>	18
3.2	EFFICACITE DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE	19
3.2.1	<i>Le contrôle sanction automatisé des vitesses a une efficacité avérée</i>	20
3.2.2	<i>La lutte contre les addictions au volant piétine malgré une importante évolution des mentalités</i>	20
3.2.3	<i>La politique de sécurité routière n'est pas efficace vis-à-vis d'une minorité de délinquants routiers multirécidivistes</i>	21
3.2.4	<i>L'efficacité de l'éducation routière et de la prévention n'est pas évaluée</i>	21
3.2.5	<i>L'accidentalité des deux-roues est mal maîtrisée</i>	21
	➤ La mortalité des usagers de deux-roues motorisés baisse moins que celle des autres usagers	21
	➤ Le risque d'être blessé et la part de blessés graves en deux-roues sont mal évalués	23
3.2.6	<i>Le partenariat entre acteurs de la sécurité routière est à améliorer</i>	23
	➤ La coordination a été fragilisée par l'accumulation des réformes et par l'évolution de la DSCR	23
	➤ Les ministères « techniques » ne sont pas toujours parties prenantes de l'interministérialité	24
	➤ La DSCR doit conforter le partenariat avec le réseau scientifique et technique du MEDDE	24
	➤ Le partenariat national doit être renforcé avec les collectivités territoriales	24
	➤ La DSCR doit diversifier son partenariat avec les réseaux d'assurances et de mutuelles	25
3.3	EFFICIENCE DE CETTE POLITIQUE	26
3.3.1	<i>L'efficacité suppose que chaque acteur construise son dispositif de contrôle de la performance</i>	26
3.3.2	<i>L'efficacité repose sur la bonne qualité et la diffusion des informations</i>	28
	➤ Le recueil statistique est lourd et pourtant insuffisant	28
	➤ L'information est difficile d'accès dans sa globalité et souvent peu intelligible pour le grand public	28
3.3.3	<i>Le contrôle sanction automatisé est efficace et pourrait être étendu à d'autres infractions</i>	28
3.3.4	<i>Les contrôles sur interpellation sont moins efficaces, mais pas toujours remplaçables</i>	29
	➤ La piste de la contraventionnalisation de certains délits est délicate	29
	➤ Les autres pistes d'optimisation des contrôles nécessitent une loi	30
3.3.5	<i>La généralisation de l'immobilisation du véhicule ou l'obligation d'éthylotest anti- démarrage diminuerait le risque de récidive</i>	30
PARTIE 4.	LES ENJEUX DETERMINANTS DE L'ACTION PUBLIQUE	31
4.1	PRIVILEGIER UNE VISION CONSENSUELLE ALLIANT L'ENSEMBLE DES LEVIERS DISPONIBLES	31
4.1.1	<i>Dépasser les faux débats</i>	31
4.1.2	<i>Orienter le volet sanction vers la sauvegarde plus que vers la punition</i>	31
4.2	CONFORTER L'ACCEPTABILITE DE LA SECURITE ROUTIERE	32
4.2.1	<i>Rassembler et rendre publique la documentation relative à la sécurité routière</i>	32
4.2.2	<i>Construire un dispositif d'éducation routière tout au long de la vie</i>	32
4.3	RELIER DAVANTAGE POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE ET POLITIQUE DE SANTE PUBLIQUE	32
4.4	AMELIORER LA GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE	33
4.4.1	<i>Rendre l'action interministérielle plus efficace</i>	33
4.4.2	<i>Impliquer davantage les collectivités territoriales, gestionnaires de voirie, dans le politique de sécurité routière</i>	33
4.5	REPENDRE DE FAÇON REACTIVE AUX EVOLUTIONS DES COMPORTEMENTS DANGEREUX	34
4.5.1	<i>Anticiper et réagir</i>	34
4.5.2	<i>Mettre fin à l'inégalité devant la loi et lutter contre la fraude en matière de permis</i>	34
4.5.3	<i>Lutter contre le téléphone, le SMS et Internet au volant</i>	34
PARTIE 5.	PISTES STRATEGIQUES D'EVOLUTION EXPRIMEES SOUS FORME DE SCENARIOS	35
LISTE DES ANNEXES		39
LETTRE DE MISSION		41
GLOSSAIRE DES SIGLES		45

PARTIE 1. PERIMETRE ET METHODOLOGIE DE L'EVALUATION

Par lettre de mission en date du 2 janvier 2014, une évaluation de la politique publique de la sécurité routière est lancée par le ministre de l'intérieur et confiée à l'inspection générale de l'administration, avec le concours du conseil général de l'environnement et du développement durable, de l'inspection générale de la police nationale et de l'inspection générale de la gendarmerie nationale. Cette lettre de mission fait suite au comité interministériel de modernisation de l'action publique (CIMAP) de décembre 2012 qui a décidé de lancer quarante évaluations de politiques publiques, dont la sécurité routière.

Le cahier des charges validé par le comité de pilotage du 24 mars 2014 précise le contexte et les conditions de cette évaluation.

La lettre de mission et le cahier des charges figurent en annexe 1.

Marianne BONDAZ, inspectrice générale de l'administration a été désignée pour assurer la responsabilité de cette évaluation et s'est appuyée sur une équipe inter-inspection composée :

- du Conseil général de l'environnement et du développement durable : Charles HELBRONNER et Jean PANHALEUX ;
- de l'inspection générale de l'administration : Philippe BODINO ;
- de l'inspection générale de la gendarmerie nationale : Denis AUBERT et Gilles MIRAMON ;
- de l'inspection générale de la police nationale : Olivier PAQUETTE et Lucien SION.

1.1 Périmètre et méthodologie de l'évaluation

1.1.1 Périmètre de l'évaluation et enjeux

➤ *Périmètre de l'évaluation*

La lettre du ministre de l'intérieur précise les caractéristiques de cette politique :

- un objectif clair et affiché (moins de 2 000 morts par an en 2020) ;
- un contour large englobant le triptyque sécurité des véhicules / qualité des infrastructures / comportement des conducteurs ; en revanche le permis de conduire, qui a fait l'objet d'une réforme récente, n'est pas intégré dans l'étude ;
- un caractère très partenarial et interministériel qui requiert l'association d'acteurs multiples.

L'équipe d'évaluation a donc appréhendé la politique de sécurité routière dans son intégralité, mis à part les conditions précises d'apprentissage de la conduite et de passage de l'examen qui ont fait l'objet pendant la durée de l'évaluation d'une autre étude.

➤ *Enjeux affichés dans la lettre de mission*

Parmi les axes prioritaires d'étude sont cités dans la lettre de mission :

- les facteurs de risque particuliers : conduite sous l'emprise d'alcool ou de produits stupéfiants, non respect des limitations de vitesse et téléphone au volant ;
- le partage de la route entre les différentes catégories d'usagers et le comportement de certaines catégories d'usagers (jeunes et conducteurs de deux-roues motorisés) ;
- l'acceptabilité sociale des mesures envisagées ;
- la définition et la mise en œuvre de la politique de répression des infractions routières au plan territorial, en tenant compte du rapport de la commission Nadal ; les conditions d'organisation du traitement du contentieux routier ;
- la politique de communication et son ciblage ;
- la politique de prévention notamment à l'école et en entreprise, ainsi qu'auprès des publics les plus concernés par l'accidentalité ;

- les modalités d'une organisation plus efficace et cohérente, s'attachant notamment à la nécessaire coordination entre des acteurs centraux et locaux, étatiques et décentralisés, publics et privés.

1.1.2 Méthodologie mise en oeuvre

L'équipe d'évaluation a procédé assez classiquement par étude documentaire (cf. annexe 2 : liste des principaux documents consultés), par entretiens notamment avec un nombre important de membres du Conseil national de la sécurité routière (cf. annexe 3 : liste des personnes rencontrées) et par questionnaire (deux questionnaires adressés aux préfets d'une part et au groupement des directeurs départementaux des territoires, d'autre part - ces questionnaires et leur synthèse figurent en annexes 4 et 5).

Elle a pu bénéficier par ailleurs de deux journées d'exposés de chercheurs de l'institut français des sciences et technologies des transports (IFSTTAR) et d'un sondage organisé par le secrétariat général de la modernisation de l'action publique, sur la base d'un questionnaire d'acceptabilité réalisé par la DSCR en 2011.

Enfin, des membres de l'équipe d'évaluation se sont déplacés dans l'Hérault, en Meurthe-et-Moselle et en Moselle ainsi qu'au centre national de traitement de Rennes de l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI). Ils ont également pu bénéficier des études approfondies effectuées en 2007 et 2009 par les inspections¹ dont le suivi des propositions figure en annexe 6.

Afin de ne pas alourdir le présent rapport, il a été décidé de renvoyer à des annexes les développements les plus complexes, selon une logique thématique.

Compte tenu de la période des travaux (février-juin 2014), les éléments statistiques de référence ont le plus souvent été ceux de l'année 2012.

1.2 Coût de la politique de sécurité routière au regard du coût de l'insécurité routière

1.2.1 Le coût de la politique de sécurité routière est estimé à environ 8 milliards d'euros

➤ *Des acteurs multiples*

La politique de sécurité routière est une politique par essence interministérielle, qui implique les collectivités territoriales, maintenant gestionnaires de l'essentiel des routes, des entreprises publiques ou privées (transports, autoroutes, assurances et mutuelles...) et de nombreuses associations.

Le pilote de cette politique publique est le délégué interministériel à la sécurité routière. Il dispose pour accomplir sa mission d'une délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), direction d'administration centrale du ministère de l'intérieur depuis 2010, et d'un observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Par ailleurs, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie contribue à la politique de sécurité routière de par ses attributions en matière de sécurité des infrastructures (hors une partie de la signalisation routière) et de réglementation technique des véhicules. Ces compétences sont respectivement mises en œuvre par la direction des infrastructures de transports (DIT) et la direction générale de l'énergie et du climat. Chaque service de l'Etat sur le territoire contribue à son niveau à cette politique : préfecture pour la coordination des actions, services départementaux de l'Etat et notamment direction départementale des territoires et direction interdépartementale des routes, unités de police et de gendarmerie, tribunaux, services de l'administration pénitentiaire, écoles et collèges...

Les collectivités contribuent à la politique de sécurité routière de façon déterminante notamment via :

¹ Synthèses accessibles sur Internet :

<http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Securite-routiere/Audit-des-PLSR-Rapport-de-synthese-2009> et http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004640-08_rapport.pdf

- la gestion des infrastructures routières ; 98 % du linéaire routier relève des collectivités territoriales, correspondant aux deux tiers des kilomètres parcourus (cf. tableau 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%
Part de l'utilisation du réseau (km parcourus)*	34%	66%		100%

* Chiffre 2011 - Source DGITM, chiffres clés du transport 2013 - y compris autoroutes concédées

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

Il convient également de noter que, bien que l'équipe d'évaluation n'ait pas été en mesure de valoriser l'action du secteur associatif, la contribution de ce dernier est particulièrement sensible en termes de moyens humains consacrés à la prévention des accidents de la route.

➤ Synthèse de l'estimation des coûts

Si les contributions de l'Etat sont globalement cernées, bien que parfois mal évaluées, l'apport des collectivités territoriales, potentiellement important, n'est pas du tout connu. L'équipe d'évaluation considère que si les dépenses des secours d'urgence devraient être prises en compte, les dépenses exposées par l'assurance maladie, s'analysent comme un coût de l'insécurité routière et non comme un coût de l'action en faveur de la sécurité routière.

L'annexe 7 détaille les travaux d'estimation de l'équipe d'évaluation qui conduisent à réévaluer la contribution de l'Etat de plus de 50% par rapport aux coûts recensés dans le document de politique transversale sécurité routière (DPT 2014). Il convient de relativiser les conclusions ci-dessous en fonction des difficultés d'estimation évoquées dans cette annexe.

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

Synthèse des estimations de la mission par acteur

<i>En millions d'euros</i>	Total estimation	Part /total Etat	Part / total
Ministère de l'intérieur	2 660	66%	
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie	761	19%	
Ministère de la justice	462	12%	
Ministère de l'éducation nationale	107	3%	
Ministère de la santé	5	0%	
Ministère des sports	1	0%	
Ministère du travail	0	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>	<i>36</i>		

Deux tiers de la contribution de l'Etat sont sous la responsabilité du ministre de l'intérieur. Les ministères les plus contributeurs sont ensuite le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministère de la Justice.

Par type d'action, on note que les infrastructures représentent près des deux tiers des coûts, essentiellement portés par les collectivités territoriales. Le deuxième poste le plus élevé concerne la politique de contrôle-sanction (27%), portée par les ministères de l'intérieur et de la justice.

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%

1.2.2 Les dommages liés à l'insécurité routière sont estimés autour de 20 milliards d'euros dans toutes les hypothèses

Face aux actions de sécurité routière il est possible de valoriser le coût de l'insécurité routière, en termes d'accidents corporels. Cette notion de valeur économique de la vie humaine ou valeur de la vie statistique doit être comprise comme l'effort que la collectivité est prête à consentir pour réduire un risque de décès. Cette valorisation constitue également un choix politique.

➤ *Le coût de l'insécurité routière calculé par l'ONISR s'élève à 22 milliards*

L'ONISR évalue le coût de l'insécurité routière en 2012 à 9,5 milliards d'euros pour les accidents corporels², ce coût étant porté à 22 milliards d'euros si on compte les dommages matériels liés aux accidents non corporels (cf. annexe 8 : estimation du coût de l'insécurité routière).

➤ *Ce coût est vraisemblablement sous-évalué pour sa composante corporelle*

Comme l'explique l'annexe 8, le calcul de l'ONISR prend en compte une valeur économique de la vie humaine, très sous évaluée au regard des références de l'OCDE.

L'équipe d'évaluation propose de retenir la nouvelle valeur statistique de la vie humaine proposée par le récent rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective³. Ceci conduirait à retenir un coût des accidents corporels de **26 milliards d'euros**.

Idéalement, une quantification de la durée de vie, pondérée par l'altération de la qualité de vie, telle qu'elle est calculée pour les politiques de santé, serait sans doute plus adaptée à la problématique des accidents de la route qui tuent et handicapent une proportion importante de jeunes. Ce mode de calcul permettrait notamment de mieux prendre en compte le dommage lié aux séquelles des blessés. Toutefois, cette quantification pose encore d'importants problèmes méthodologiques.

² Un accident corporel est un accident pour lequel il y a au moins un blessé ou un mort.

³ 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.

Au regard de l'incertitude pesant sur la notion de blessé selon les chiffres de l'ONISR, une solution intermédiaire pourrait consister à utiliser les nouvelles valeurs uniquement pour les morts et les blessés ayant des séquelles graves, estimés de façon constante selon le registre du Rhône⁴ à un nombre équivalent au nombre de morts ; pour les autres blessés les valeurs forfaitaires actuelles seraient maintenues. Ce mode de calcul aboutirait à un total de 16,3 milliards d'euros toujours pour l'accidentalité corporelle uniquement.

Il est par ailleurs proposé de s'interroger sur le chiffrage des accidents matériels, dont la mission n'a pas été en mesure d'évaluer la méthodologie et qui recouvre des réalités d'une autre nature, difficiles à mettre en rapport avec des dépenses publiques.

Quel que soit le mode de calcul retenu, le coût de l'insécurité routière est au moins deux fois supérieur à celui de la politique de sécurité routière.

Rapporté à la population, le coût de la politique de sécurité routière est de 127 euros par habitant, tandis que le coût de l'insécurité routière se situe entre 300 et 400 euros par habitant selon le mode de calcul.

⁴ Le registre du Rhône 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, à partir d'enquêtes effectuées auprès des établissements de santé du département (cf. annexes 11 statistiques de la sécurité routière). Cette étude est actuellement étendue dans l'Ain, mais il ne peut pas être envisagé de l'étendre au-delà, au regard de son coût.

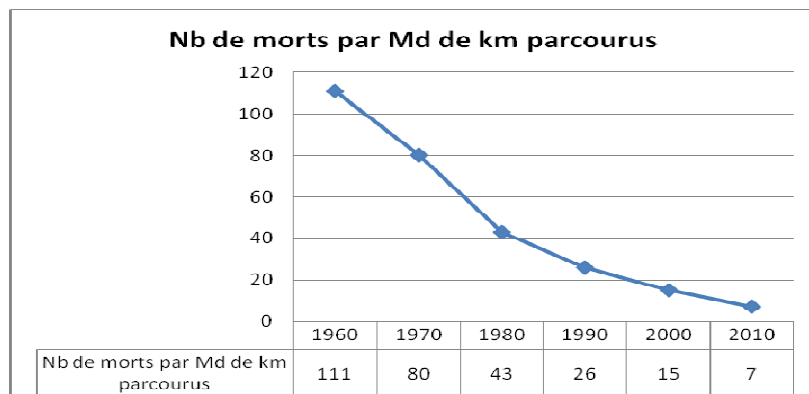
PARTIE 2. LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

2.1 Un objectif simple et mobilisateur est affiché : la réduction du nombre de morts sur les routes

2.1.1 Cette politique est efficace...

A l'aune du nombre de tués sur la route, la politique de sécurité routière a porté ses fruits. Le nombre de morts sur la route a été réduit de 18 000 au début des années 1970, à 8 000 morts en 2000 et à 3268 morts en 2013. Cette politique prend en compte la diversité des facteurs d'accidentalité : amélioration de la conception des véhicules (cf. annexe 9), prise en compte de la sécurité routière dans la conception des infrastructures (cf. annexe 10), amélioration des secours d'urgence et réduction des facteurs de risque dans les comportements (vitesse, alcool, absence de ceinture ou de casque...).

Si l'on prend en compte l'augmentation du trafic durant les dernières décennies la performance est encore plus remarquable.



Source bilan ONISR 2012

Il n'est cependant pas possible d'interpréter chaque rupture de tendance pour chaque facteur pris isolément. Pour des raisons d'efficacité, ont toujours cohabité des mesures de prévention, de communication et de sanction. L'amélioration des véhicules comme des infrastructures se fait de façon continue et ne peut être datée de façon ponctuelle. La communication a un effet certain mais difficile à isoler.

Le fait que cette politique soit devenue une cause nationale a été propice à un investissement fort des pouvoirs publics, une communication importante et une mise en œuvre déterminée de dispositifs complexes comme le contrôle sanction automatisé.

2.1.2 ...mais son amélioration est subordonnée à son acceptabilité...

Pour autant cette politique se heurte à des considérations économiques ou culturelles (fluidité et rapidité de déplacement, plaisir de conduire, consommation festive d'alcool...).

La circulation routière concerne la majorité de la population et chacun se considère un peu comme un expert. Le raccourci entre expérience vécue et règle générée peut conduire à de mauvaises intuitions dont l'équipe d'évaluation a également dû se prémunir. Parmi les idées communément colportées sans réel fondement scientifique figurent notamment les préjugés suivants :

- « les zones qui semblent dangereuses seraient la source de nombreux accidents » ; en fait les zones qui apparaissent dangereuses ne le sont pas car les usagers perçoivent bien le danger et ralentissent, contrairement aux lignes droites où le conducteur se sent trop en confiance ;
- « les accidents seraient surtout le fait d'alcooliques d'habitude » ; il n'existe pas d'étude permettant de cerner le type de comportement à risque des conducteurs impliqués ; les conducteurs alcoolisés peuvent en effet tout aussi bien être des personnes rentrant d'une fête

familiale, que des jeunes ayant des pratiques ponctuelles d'alcoolisation festive, des salariés ayant des pratiques d'alcoolisation sociale ou bien encore des personnes alcoolo-dépendantes ;

- « *les personnes âgées seraient dangereuses sur les routes* » ; la sur-responsabilité des personnes âgées ne repose sur aucun fondement statistique pour ce qui concerne les personnes de 60 à 75 ans ; 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 et de leur faible imputabilité relative par rapport aux autres conducteurs ; elles sont en revanche plus victimes du fait de leur fragilité ; si on les empêche de conduire, elles risquent d'être davantage victimes en tant que piéton ;
- « *les radars seraient la « pompe à fric » de l'Etat sur le dos des automobilistes* » ; le contrôle sanction automatisé (CSA) rapporte beaucoup moins d'argent à l'Etat que ce que lui coûte la politique de sécurité routière ; les radars rapportent en effet de l'ordre de 0,8 milliard d'euros, dont 94% est dépensé en action en faveur de la sécurité routière ; le coût total de la politique de sécurité routière est dix fois supérieur aux recettes des radars (cf. annexe 7 - coût de la politique de SR).

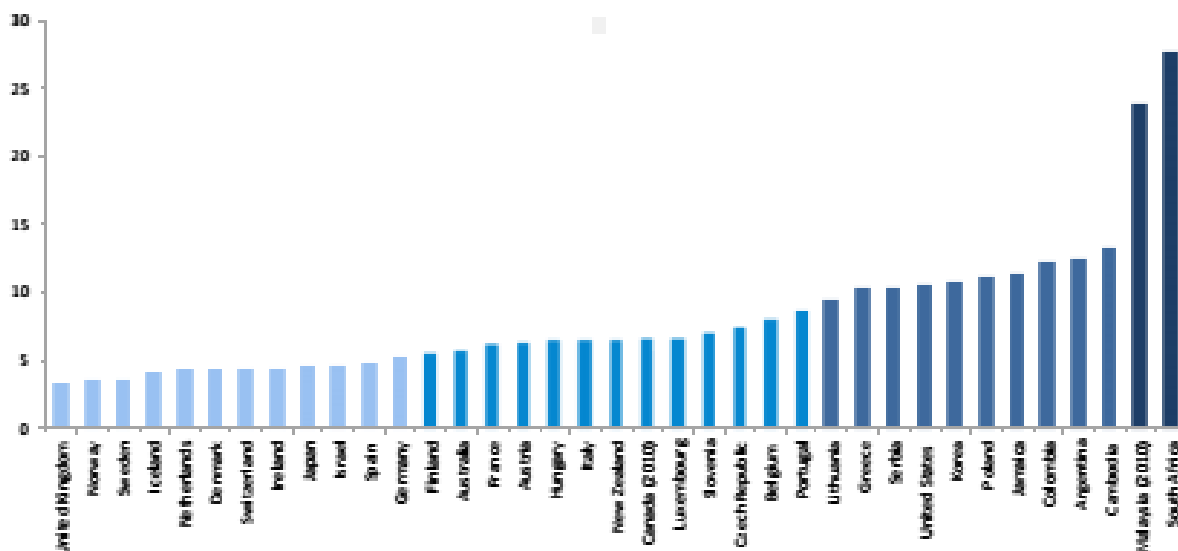
Compte tenu de ce contexte, la connaissance précise des causes d'accidentalité, la recherche et la communication pédagogique doivent accompagner la communication relative aux résultats obtenus en matière de réduction du nombre de morts.

2.1.3 ...ainsi qu'à des connaissances de plus en plus précises

D'autant plus que le nombre de morts diminuant, certains pourraient considérer qu'un seuil est maintenant atteint. Par ailleurs, la déconcentration de la politique de sécurité routière dilue les approches statistiques : moins de 2 000 morts d'ici 2020, cela représente une baisse moyenne annuelle de deux à trois morts par département, ce qui n'est pas perceptible localement.

Pourtant des comparaisons internationales avec les pays développés montrent que des résultats plus favorables sont possibles. Sans parler des pays nordiques qui ont une tradition forte de sécurité routière ou des Etats-Unis à la géographie différente, la France présente en effet des résultats moins favorables que le Royaume Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne ou l'Espagne en nombre de morts pour 100 000 habitants. En morts par milliard de kilomètres parcourus, la France présente également un résultat moins favorable que le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne ou la Suisse.

Figure 6. Road fatalities per 100 000 population in 2011



Source Rapport annuel 2013 de l'OCDE (IRTAD).

Cette politique pourrait s'appuyer davantage sur l'évolution du nombre de blessés et notamment de blessés graves, qui restent nombreux. C'est le sens de la demande de la Commission européenne visant à fixer des objectifs concernant les blessés les plus graves définis selon un critère médical⁵.

Or les statistiques de l'ONISR ne permettent pas de comptabiliser correctement les blessés. Selon les études de l'IFSTTAR et les extrapolations effectuées à partir du registre du Rhône⁶, le nombre de blessés recensé par l'ONISR serait à multiplier par un coefficient compris entre 2 et 4 (cf. annexe 11 : statistiques de la sécurité routière). Cette sous-estimation est confortée par la comparaison avec les statistiques des services d'incendie et de secours (SDIS) et par le fait que le nombre de blessés par personne décédée sur la route est très inférieur en France à ce qu'il est chez nos voisins.

En outre, d'autres études établissent que la gravité initiale des lésions ne suffit pas à établir l'impact d'un accident de la route sur la vie et la santé des blessés. L'existence d'un stress post-traumatique expliquerait des difficultés de réinsertion sociale, y compris pour des blessés dits légers (cf. annexe 12 : politique de sécurité routière et politique de santé publique - point 1.2).

La politique de sécurité routière est une politique efficace qui a permis de réduire substantiellement le nombre de morts sur la route. Elle entraîne toutefois des contraintes dans la vie quotidienne qui nécessitent une justification claire, basée sur des analyses objectives et argumentées.

Au regard des résultats de nos voisins, des progrès sont encore possibles.

Un nouveau souffle de cette politique pourrait provenir d'une meilleure prise en compte du nombre de blessés graves. Cette nouvelle approche orienterait davantage cette politique publique vers les actions en faveur des usagers les plus vulnérables (piétons, deux-roues) et les plus jeunes (pour lesquels le nombre de blessés pour un tué est statistiquement plus important).

L'évaluation de la gravité des blessures suppose également d'inscrire l'analyse des accidents et de leurs causes, et donc les actions de politique publique, dans une périodicité plus longue.

2.2 L'affichage des priorités des différents acteurs n'est pas clair

Le pilotage au plan central de la politique de sécurité routière n'est pas suffisamment perçu. Le dispositif est dispersé entre de très nombreux acteurs y compris au sein de l'Etat. Lorsque le pilotage ne se situe pas au plus haut niveau de l'Etat, la responsabilité est diluée et la DSCR peine à imposer ses priorités.

Seul reste audible le message de diminution du nombre de morts. Il n'y a pas toujours de véritables objectifs affichés pour chacun des acteurs.

2.2.1 Chaque acteur public tend à se cantonner sur son domaine de responsabilité

- ***La DSCR n'intègre plus aussi bien les responsabilités concernant le véhicule, les infrastructures et les comportements***

L'approche de la sécurité routière a considérablement perdu du fait de la dispersion de la responsabilité des infrastructures entre entités de l'Etat, conseils généraux, villes ou agglomérations. L'intégration de la fonction de suivi des véhicules à une direction chargée de l'énergie a également contribué à la perte d'une approche systémique au quotidien. Le rattachement de la sécurité routière au ministère de l'intérieur n'a fait que confirmer une évolution séparant en quelque sorte le conducteur de son environnement.

⁵ Critère M.AIS 3+, basé sur une classification traumatologique, l'AIS (Abbreviated Injury Scale).

⁶ Le registre du Rhône 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, à partir d'enquêtes effectuées auprès des établissements de santé du département.

Pourtant l'environnement de la tâche de conduite est de nature à influencer sur les comportements. Ainsi le dispositif de sonnerie lorsque vous n'avez pas attaché votre ceinture vous incite à le faire, de même qu'un rétrécissement de la chaussée vous poussera à ralentir. La réduction de la pratique du SMS au volant passe aussi par un dispositif dans les véhicules, tandis que la protection des piétons, notamment âgés, pourrait résulter d'un éclairage spécifique des passages protégés.

Ces évolutions entraînent une perte de temps et de savoir, souvent un défaut d'anticipation des évolutions sociétales (exemple de la pratique du téléphone au volant par rapport à la conception des véhicules). Elles rendent plus difficile des actions coordonnées (par exemple entre action en faveur de la mobilité active et protection des usagers vulnérables) et la prise en compte transversale des enjeux de sécurité routière.

➤ *La DSCR appréhende mal les politiques locales déconcentrées ou décentralisées*

La politique locale de sécurité routière est mise en œuvre sous l'autorité des préfets. Le nombre des acteurs concernés rend cette coordination essentielle et complexe. Cette coordination est facilitée lorsque l'impulsion politique est forte et vient du plus haut niveau de l'Etat. Elle l'est également lorsqu'une capitalisation des bonnes pratiques est assurée par la DSCR, ce qui n'est plus le cas depuis 2010 (cf. annexe 13 : pilotage de l'action locale en matière de sécurité routière).

La perte de compétence des services départementaux de l'Etat en matière d'infrastructures ne permet plus d'assurer à ce niveau une homogénéisation des référentiels techniques.

➤ *Les collectivités territoriales ne se sentent pas totalement parties prenantes de cette politique*

Les collectivités territoriales sont clairement très concernées par le volet infrastructures de la sécurité routière. Toutefois, leur niveau d'implication peut être variable en l'absence de normes réglementant la conception ou l'entretien des infrastructures (cf. annexe 10, infrastructures).

Faute d'impulsion nationale, il n'y a pas de connaissance consolidée des stratégies des collectivités territoriales en matière de sécurité routière. Si certaines collectivités territoriales s'impliquent dans une véritable politique de prévention de leur propre initiative, les initiatives sont peu reliées entre elles ; l'impulsion en la matière reste à l'Etat et aux associations dont les moyens ne permettent pas une massification du message de prévention.

De fait, le dynamisme de la politique locale de sécurité routière est surtout fonction de l'attention personnelle qu'y portent les acteurs locaux, souvent dévoués à cette cause.

➤ *Les acteurs n'ont pas une vision suffisamment globale et transversale de l'éducation routière*

Le système d'apprentissage de la conduite, et plus largement d'éducation routière, nécessite une approche globale applicable aux actions tout au long de la vie : continuum éducatif de l'école primaire jusqu'à l'enseignement supérieur, apprentissage de la conduite avant, pendant et après l'obtention du permis, prévention des risques routiers professionnels et enfin toutes les autres actions de prévention.

La comparaison internationale pousserait à ce que l'ensemble des acteurs se réfère davantage à la matrice GDE (goals for drivers education) qui dépasse l'apprentissage de ce que le conducteur doit faire pour prendre en compte ses attitudes et ses motivations. Ce modèle décrit l'approche hiérarchique du comportement du conducteur en niveaux décroissants : les projets de vie de l'individu influent sur les objectifs de la conduite automobile et son contexte social, qui conditionnent la maîtrise des situations de circulation par le conducteur et sa capacité à manier le véhicule (Cf. annexe 14 - éducation à la sécurité routière et prévention tout au long de la vie).

2.2.2 Les acteurs privés agissent selon leur propre stratégie

➤ *Le rôle des assurances et mutuelles en matière de responsabilisation du conducteur correspond à leurs obligations réglementaires*

Le bonus/malus des assurances est réglementé 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 incitent à avoir recours à cette pratique reconnue comme efficace pour réduire le pic d'accident des conducteurs novices.

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

Les assurances et mutuelles participent à la politique de prévention dans le cadre d'une convention de partenariat avec la DSCR, avec un niveau de participation au moins égal à 0,5% des primes perçues. Si les assurances sont intéressées par la réduction du préjudice corporel lié aux accidents de la route, leur motivation reste toutefois liée au maintien de leur activité dans des conditions acceptables de prévisibilité.

➤ *Les dispositifs de sécurité sont intégrés dans les nouveaux véhicules en fonction des exigences du marché*

Les évolutions techniques des véhicules répondent souvent 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 et de le rendre obligatoire sans l'accord de l'Union Européenne. Ce processus est long et les évolutions des véhicules à l'horizon de 2020 ont donc déjà été validées.

Toutefois, une fois homologués au plan international, les dispositifs de sécurité se diffusent généralement sur les véhicules neufs avant même d'être obligatoires. Ils sont d'abord proposés en série sur les véhicules haut de gamme, puis en option sur les véhicules de milieu de gamme, avant d'être étendus à la plupart des véhicules pour des raisons commerciales. En effet, le consommateur fait de la sécurité un élément essentiel dans sa décision d'achat même s'il n'est souvent pas prêt à payer une option. Le dispositif s'impose donc commercialement avant de devenir obligatoire (cf. annexe 9 : véhicules et sécurité routière).

La gouvernance de cette politique s'est affaiblie ces dernières années : fin du regroupement des responsabilités relevant du véhicule, des infrastructures et du comportement dans une même direction, connaissance insuffisante des politiques locales déconcentrées ou décentralisées par la DSCR.

Or le partenariat de la DSCR avec les collectivités territoriales et les acteurs privés nécessite une animation forte.

2.2.3 Les approches divergent selon les acteurs

➤ *La convergence sur l'objectif central ne se traduit pas forcément par une adhésion aux mesures*

Il y a **unanimité de tous les interlocuteurs rencontrés sur la nécessité de réduire le nombre de morts** sur la route, même si certains considèrent qu'on est maintenant arrivé à un palier, notamment pour les accidents mortels non liés à une addiction.

Il y a en revanche **divergence sur les moyens à privilégier pour améliorer la sécurité routière**. Ceci est notamment dû au fait qu'il y a une différence très importante entre la qualité et la richesse des informations détenues par les spécialistes et le caractère sommaire de la communication officielle ou tout au moins de sa perception.

Le message perçu se concentre essentiellement sur le volet répressif (alcool, vitesse, stupéfiants, téléphone au volant...). Le message éducatif sur la vigilance nécessaire à l'activité de conduite, activité dangereuse qui requiert du « professionnalisme » et de la rigueur, passe moins bien. Il est en

effet plus simple de faire comprendre le nombre de points perdus en cas d'usage du téléphone au volant que le processus cognitif qui explique comment la tâche secondaire « téléphoner » va interférer avec la tâche principale « conduire ».

Au message nécessairement simplifié de la DSCR, répond une contestation réductrice des tenants de la conduite individualistes : les accidents seraient d'abord liés aux alcooliques multirécidivistes et aux mauvais conducteurs (les autres), plus qu'aux écarts à la règle maîtrisés des bons conducteurs (soi-même).

Or, ces présupposés sont démentis par les faits : la plupart des accidents ont lieu lors de parcours usuels à proximité du domicile, sans présence d'alcool dans 70 % des cas ; les femmes et les personnes âgées, souvent accusées de mal conduire, sont beaucoup moins cause d'accident corporel que les hommes jeunes, selon les statistiques de l'ONISR comme des assurances⁷.

La perte de contrôle, qu'elle soit liée à la fatigue, à l'inattention, à une vitesse inappropriée, à la consommation d'alcool ou de drogue, reste la première cause d'accident. Elle peut concerner tout le monde n'importe quand. La gravité de ses conséquences est toujours liée à la vitesse, pour des raisons évidentes de physique élémentaire.

Une action déterminée contre l'alcool au volant ou le risque moins bien connu des drogues au volant n'en est pas moins nécessaire, s'agissant de causes évitables d'accident. La plupart des parties prenantes rencontrées considèrent que l'action répressive n'est pas assez ferme en la matière. Il est ainsi souvent rapporté la rareté de l'expérience d'un contrôle aléatoire de l'alcoolémie.

La progression du nombre de deux-roues notamment en ville est une source d'inquiétude, même si l'essentiel des morts ou blessés graves se situent hors du réseau urbain, du fait d'une vitesse supérieure. La encore les représentants des deux-roues motorisés (2RM) considèrent que le problème réside davantage dans les infrastructures, le comportement des véhicules à leur égard que dans l'absence d'équipement de protection ou le comportement de certains conducteurs de 2RM. Encore convient-il de préciser que la mission a surtout rencontré des « vrais motards », ceux qui, selon les dires des assurances, n'ont pas d'accident, et non la minorité qui se tue sur les routes ou finissent par se blesser en ville à force d'accumuler les accommodements avec le code de la route, faute de bien maîtriser leur équilibre ou d'anticiper le risque potentiel des autres usagers de la route.

De nombreux interlocuteurs s'inquiètent de l'usage de plus en plus répandu du téléphone au volant, voire en deux-roues, mais la plupart considèrent qu'il n'est plus possible de réglementer efficacement le téléphone mains libres. En la matière, comme le révèlent plusieurs enquêtes d'opinion, la conviction du danger de cet usage n'empêche pas des conducteurs de plus en plus nombreux d'y avoir recours.

Enfin, une meilleure acceptabilité sociale des mesures mises en œuvre en matière de comportement serait possible à condition de ne pas laisser accréditer la légende selon laquelle le volet « sanction » de la politique de sécurité routière aurait une vocation d'imposition déguisée.

➤ *La diversité des opinions est représentée au conseil national de la sécurité routière dont le positionnement est parfois considéré comme ambigu*

Le CNSR regroupe en son sein les principales associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, les représentants des différents usagers de la route et des professionnels concernés : constructeurs automobiles, assurances et mutuelles...

La plupart des personnes rencontrées considèrent que l'existence de ce conseil est une très bonne chose car il permet aux différents acteurs de débattre et de rapprocher leurs points de vue ou, à tout le moins de mieux se comprendre.

Certains s'interrogent toutefois sur sa place et son mode de fonctionnement. Ainsi la place du comité des experts est contestée par certains, tandis que d'autres regrettent que la recherche du compromis

⁷ L'adage populaire « femmes au volant, mort au tournant » est totalement démenti par les faits : 82% des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes (Source Bilan ONISR 2012). Concernant l'implication des personnes âgées, voir l'annexe 12.

empêche de véritables avancées et ralentisse les travaux, malgré une intense mobilisation. D'autres s'interrogent enfin sur la valeur des recommandations du CNSR par rapport au temps de la décision politique (que certains trouvent trop long alors que d'autres le considèrent trop précipité par rapport au respect du temps du débat).

Si tous les acteurs s'entendent sur la nécessité de réduire le nombre de morts sur la route, les actions en matière de sécurité routière sont inégalement perçues. L'information du public reste sommaire sur des phénomènes complexes comme, par exemple, l'impact du téléphone au volant. Face à des opinions subjectives multiples, souvent non pertinentes au regard des statistiques, il est difficile pour les différents acteurs de cerner des priorités incontestables, au-delà de leurs intérêts propres.

Le message « épidémiologique » qui légitime la priorité d'action sur des risques concernant un grand nombre de personnes plutôt que sur des risques concernant un très petit nombre de personnes est quant à lui totalement inaudible. Les termes du débat sur la limitation à 80km/heure sur les routes bidirectionnelles en attestent.

2.3 *Le progrès technique et l'évolution de la société sont à prendre en compte dans la définition des priorités*

2.3.1 L'impact du développement de la mobilité durable et de l'urbanisation

➤ *Le nombre d'usagers vulnérables progresse*

Les évolutions en termes de développement durable impliquent une attention particulière à la coexistence des circulations en ville et à la nécessaire homogénéité de la lisibilité de la route. Les circulations douces se sont en effet développées de façon relativement autonome dans les différentes agglomérations avec des règles de circulations parfois différentes ; la mise en place de lignes de tramway ne s'est pas toujours accompagnée de la création de parcours sécurisés pour les piétons et les cyclistes...

Le code de la route doit ainsi distinguer les espaces urbains « classiques » des zones de rencontre entre usagers vulnérables et véhicules motorisés. La notion de partage de la route et la protection prioritaire des usagers vulnérables doivent prendre le pas sur les règles de circulation conçues initialement pour la cohabitation entre véhicules. Dans le même temps le civisme des piétons, cyclistes et autres usagers de patinette, sur les trottoirs comme sur la chaussée, devient un enjeu important.

➤ *L'usage des deux et trois-roues se développe*

La saturation urbaine favorise le déplacement en deux-roues par recherche de fluidité et d'économie de temps. Ces nouveaux usagers de deux-roues ont une conception plus utilitaire de ce mode de déplacement que les « motards traditionnels » et n'en ont pas la culture.

Des gains majeurs (en accidentalité et morbidité) sont nécessaires chez les usagers de deux-roues motorisés et des cyclistes (dont le nombre de blessés est très sous-estimé dans les statistiques de l'ONISR - cf. annexe 11 - statistiques).

➤ *Le rapport à la voiture évolue*

Les nouvelles générations sont nées avec le carburant cher et le concept du développement durable. Ils n'apportent plus à la voiture la même charge affective. Plus attachés à l'usage des biens qu'à leur possession en tant que manifestation d'un statut social, de plus en plus de personnes privilégient la valeur d'usage des véhicules, optent pour le co-voiturage ou la location en temps partagé, notamment en milieu urbain, lorsque le développement des transports le permet. Ces personnes auront donc une moindre expérience de la conduite, ce qui est un facteur de risque.

2.3.2 L'impact du progrès technique sur les véhicules

Les recherches sur les systèmes d'absorption de choc continuent afin de prévenir les conséquences pour les piétons d'un choc (capot relevable et airbag de protection) ou à réduire les effets de l'accident sur un véhicule léger entrant en collision avec un véhicule plus lourd.

➤ *Des véhicules seront de plus en plus connectés...*

Les nouvelles technologies devraient rendre les véhicules encore plus performants en termes de sécurité : systèmes électroniques de contrôle de stabilité, système avancé de freinage d'urgence ou de détection de dérive de trajectoire sont déjà programmés sur certains types de véhicules. Les systèmes infrarouge de détection de piétons sont déjà au point (cf. annexe 9, véhicule). Ces évolutions se font au-delà du secteur de la construction automobile, dans la sphère des nouvelles technologies numériques.

Dans un avenir encore plus futuriste mais pas utopique, les véhicules seraient de plus en plus automatisés avec la réduction voire la suppression de toute intervention humaine dans la conduite.

➤ *... ce qui pose des interrogations de principe nécessitant des réponses au plan international*

Toutefois, cette évolution potentielle n'est pas sans poser quelques interrogations de principe portant notamment sur le bridage des performances des véhicules et surtout sur l'acceptabilité du fait de confier son déplacement à un système automatique sur toute 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 : la multiplication des « distracteurs » pour le conducteur et la potentielle remise en cause du principe de responsabilité ultime du conducteur dans la maîtrise de son véhicule.

2.3.3 L'évolution des comportements à risque

➤ *L'addiction au téléphone et au SMS est un facteur de risque croissant*

L'ensemble des sondages disponibles et notamment le baromètre Axa mettent en évidence que bien que la plupart des conducteurs perçoivent le danger du téléphone au volant et *a fortiori* celui du SMS ou d'Internet au volant, de plus en plus de personnes le pratiquent.

Le téléphone, "point noir" des comportements au volant

Selon le baromètre 2014 d'AXA prévention, le téléphone, avec ses nouvelles fonctionnalités, est toujours plus envahissant dans la conduite. La conscience des dangers liés à son usage s'effrite et sa fréquence d'utilisation a presque été multipliée par deux en dix ans : 34% reconnaissent qu'il leur arrive de téléphoner au volant, contre 18% en 2004. D'ailleurs, plus de 7 automobilistes sur 10 n'éteignent jamais leur téléphone avant de prendre la route. Parmi ceux qui téléphonent en conduisant, l'utilisation du kit mains libres est peu répandue : 42% n'utilisent pas de kit mains-libre. **Un automobiliste sur cinq s'autorise même la consultation ou l'envoi de SMS au volant.**

Dans le cadre d'un sondage de la DSCR (TNS Sofres septembre 2013), il apparaît que 31% des conducteurs, possesseurs du permis de conduire et d'un téléphone portable déclarent lire leur SMS, des mails, des notifications ou des alertes en conduisant. 13% déclarent écrire des SMS, des mails, « liker » ou twitter en conduisant.

L'étude qualitative effectuée par la prévention routière et assureurs prévention (Gatard et associés) en mai-juin 2011 conforte la réelle emprise du besoin de communiquer en permanence sur les conducteurs :

- malgré la conscience du caractère dangereux de l'utilisation téléphone portable (en particulier lors de la rédaction de SMS), l'utilisation est très fréquente ; « *la curiosité est plus forte que la conscience du risque* » ;
- les conducteurs ont conscience que l'utilisation du téléphone portable affecte leurs réflexes de conduite ;
- ils essayent de se fixer des règles du jeu (souvent transgressées) pour en éviter l'usage.

Ce risque progresse de façon importante : si en 1999, 81% des personnes s'interdisaient de téléphoner au volant, elles ne sont plus que 77% en 2004 et 42 % en 2011⁸. La conscience du risque diminue également : si en 1999, 80% des personnes interrogées considéraient que téléphoner en conduisant posait un véritable problème de sécurité, seulement 51 % le considéraient en 2011 ; 15% des personnes en 1999 et 38% en 2011 considèrent « *que cela pose un petit problème de sécurité qui se contrôle* ».

Ce risque est également accru avec l'arrivée de la « génération SMS » qui pianote d'une seule main alors que le risque lié au détournement du regard de la route est encore supérieur à celui d'une conversation téléphonique⁹. L'étude BVA réalisée dans le cadre de l'évaluation indique que 26% des personnes interrogées téléphonent au moins de temps en temps en tenant son téléphone à la main ; ils sont 44 % parmi les 25-34 ans et 37 % parmi les gros rouleurs¹⁰.

➤ ***Les addictions aux drogues multiples sont un facteur dont les effets doivent être précisés***

S'il n'est pas établi que les pratiques d'alcoolisation massive soient en progression (sauf peut-être pour les jeunes femmes), les usages de drogues, licites (psychotropes) ou non, sont *a priori* en progression sans que les effets sur l'accidentalité soient toujours mesurés. Cette problématique est notamment évoquée pour ce qui concerne les drogues illicites dans l'annexe 12 (santé).

2.3.4 L'évolution de la société

➤ ***Le vieillissement de la population accroît le risque mortel des piétons notamment***

Selon l'INSEE, alors que 20,8 % de la population résidant en France métropolitaine avait 60 ans ou plus en 2005, cette proportion serait de 30,6 % en 2035. C'est entre 2006 et 2035 que cet accroissement sera le plus fort (de 12,8 à 20,9 millions), avec l'arrivée à ces âges des générations nombreuses issues du baby-boom, nées entre 1946 et 1975¹¹.

Comme le détaille l'annexe 12, la sur-responsabilité des personnes âgées ne repose pas sur un fondement statistique, surtout si des aménagements spécifiques des véhicules sont conçus à leur profit (boîte automatique, dispositif leur évitant d'avoir à tourner la tête, simplification du tableau de bord...).

La spécificité du risque des séniors est d'abord liée à leur fragilité et à leur condition de piéton. Le vieillissement de la population accroît de façon automatique le nombre de piétons vulnérables avec un risque accru en cas de partage incivique des voies et des trottoirs.

➤ ***L'évolution vers une société individualiste et multi-connectée complexifie la prévention***

Si le message des autorités reste encore crédible en matière de politique de sécurité routière, les phénomènes de méfiance vis-à-vis de l'expertise et la prolifération sur Internet de contre-vérités relatives à la sécurité routière nécessitent une politique de communication de plus en plus multiforme et multi canaux.

⁸ Evolution des attitudes des conducteurs - Le téléphone au volant - 2012 - Étude qualitative et quantitative sur l'évolution des attitudes des conducteurs menée par le cabinet Gatard & Associés pour les associations Prévention Routière et Assureurs Prévention auprès d'un échantillon national représentatif de 1 004 automobilistes aux mois de mai et juin 2011 <http://www.preventionroutiere.asso.fr/Nos-publications/Etudes-et-sondages>.

⁹ Téléphone et sécurité routière - expertise collective IFSTTAR et INSERM - 2011.

¹⁰ 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. Annexe 15.

¹¹ Projections de population pour la France métropolitaine à l'horizon 2050 - INSEE. <http://www.insee.fr/fr/themes>.

Ainsi, selon le sondage BVA réalisé dans le cadre de l'évaluation (cf. annexe 15) :

- 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.

Cela est parfaitement faux dans les deux cas :

- les radars rapportent au total 0,8 milliard d'euros, pratiquement entièrement réinvesti dans des opérations de sécurité ou d'infrastructures routières, alors que la politique de sécurité routière coûte à l'Etat près de 4 milliards d'euros (cf. annexe 7 : coût de la politique de sécurité routière) ;
- un rapport de la DSCR¹² a explicité comment les 72 radars qualifiés de « piège » par une association étaient pour 52 d'entre eux situés sur des zones dont l'accidentalité était importante avant l'installation du radar et dont la baisse a été constatée depuis, les autres étant installés soit sur des zones pour lesquelles les relevés de vitesse avant leur installation montraient des dépassements importants de la limitation, soit en protection d'ouvrages d'art ou de zone frontière (cf. annexe n°16 : optimisation du traitement des infractions, de la constatation à la sanction).

La force du mécanisme d'« unité de bruit médiatique » rend plus complexe une véritable politique d'information sur des phénomènes par nature complexe.

La communication sur Internet de manœuvres de contournement de la loi pose aussi difficulté et nécessite des réponses appropriées.

Dans les années à venir, la politique de sécurité routière devra évoluer en fonction des enjeux émergents suivants :

- impact du développement de la mobilité durable et de l'urbanisation : progression du nombre d'usagers vulnérables partageant la voirie avec les véhicules et les 2RM, développement des deux-roues qui présentent une accidentalité plus forte ;
- développement de véhicules de plus en plus connectés, susceptibles de remplacer dans certains cas l'intervention humaine, ce qui nécessite une anticipation des conséquences en termes de responsabilité ;
- développement de nouvelles addictions (drogues et téléphone).

Par ailleurs, le vieillissement de la population accroît le risque mortel des piétons et nécessite des actions de prévention spécifiques. L'évolution vers une société individualiste et multi-connectée complexifie le message de prévention et nécessite une action spécifique face aux messages d'incivisme diffusés notamment via Internet.

¹² Analyse de 72 radars - DSCR - juillet 2013 - www.securite-routiere.gouv.fr/.../DSCR_DCA_Analysede72radars_juillet

PARTIE 3. APPRECIATION DE L'INTERVENTION PUBLIQUE

3.1 Pertinence entre les besoins exprimés et les actions menées

3.1.1 Cette politique est très majoritairement soutenue

Une enquête a été menée dans le cadre de l'évaluation afin 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 française¹³.

La sécurité routière est une cause largement 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 ».

Ils restent largement convaincus de la pertinence des actions mises en œuvre : 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.

Ils 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, selon une majorité (54 %), les gros délinquants ne seraient pas efficacement sanctionnés.

Une majorité de conducteurs (56% contre 61% en 2010) se dit influencée par les actions des pouvoirs publics.

Si une majorité de personnes considère qu'il convient de maintenir à l'identique les mesures de sécurité routière (55 % contre 48 % en 2010), une part significative et stable (28 %) souhaite qu'elles soient assouplies.

Les autres enseignements tirés de ce sondage

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% contre 19% en 2010), alors que la part de demandeurs de plus d'actions dans ce domaine diminue (28% contre 36% en 2010).

Les conducteurs maintiennent leur confiance aux pouvoirs publics quand ils s'expriment sur ce sujet : deux tiers des conducteurs font confiance aux pouvoirs publics lorsqu'ils parlent de sécurité routière. A 62% les personnes interrogées considèrent que les actions menées le sont sur des statistiques fiables.

La plupart des conducteurs déclarent respecter les règles par conscience du danger (49%) ou par principe (39%), tandis que 12% des conducteurs le font par peur de la sanction.

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 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. Toutefois la récupération de points est perçue comme plus facile qu'il y a 4 ans.

Si l'on regarde dans le détail les réponses par typologie, on retrouve, au-delà d'une part irréductible de réfractaires aux contraintes, un large consensus sur la politique de sécurité routière, avec des restrictions qui augmentent pour ceux plus susceptibles de se voir retirer des points du fait du contrôle sanction automatisé. Toutefois cet appui s'effrite légèrement et presque 30% des personnes interrogées souhaiteraient des assouplissements.

¹³ 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. Annexe 15.

3.1.2 La plupart des actions correspondent aux standards internationaux et européens

Les principales mesures préconisées au plan international sont en place (cf. annexe 17 : comparaison internationale). La France se situe dans la moyenne des pays européens sans être dans les premiers.

La politique de sécurité routière cible à juste titre certains risques (vitesse, alcool, stupéfiants, distracteurs de conduite) et certaines populations (jeunes, deux-roues motorisés).

Elle est basée sur une analyse de l'accidentalité qui permet d'orienter les actions menées. Toutefois, comme l'indique l'annexe 11 (statistiques), cette connaissance est insuffisante : non connaissance de la gravité des blessures¹⁴, sous-comptabilisation des blessés notamment cyclistes, analyse moins fréquente des circonstances des accidents...

3.1.3 La pertinence de l'action en termes d'éducation au sens large peut être améliorée, les actions étant en général interrompues à l'âge critique 16-24 ans

De nombreux éléments d'éducation routière ont été mis en place. Il s'agit notamment : du continuum éducatif au sein des établissements scolaires, de l'apprentissage de la conduite, de la prévention des risques routiers professionnels et des différentes actions de prévention.

L'éducation nationale assure une sensibilisation des enfants à l'école primaire puis au collège dans le cadre d'un enseignement intégré au programme. Ce « continuum éducatif » s'interrompt à la fin du collège ; seulement 16 % des lycéens bénéficient d'une action d'éducation à la sécurité routière au lycée, aucune action particulière n'est prévue à l'université, alors que le risque est particulièrement intense entre 16 et 24 ans.

Les parents ne sont pas suffisamment associés, impliqués ni sensibilisés à leur rôle de modèle.

Par ailleurs, contrairement à ce qui passe dans certains pays européens, l'apprentissage de la conduite s'arrête avec l'obtention du permis de conduire alors que les conducteurs novices présentent des risques très supérieurs au reste de la population : selon l'ONISR un tué sur quatre l'est dans un accident impliquant un conducteur novice.

Si les entreprises importantes ont mis en place des plans de prévention des risques routiers avec un certain succès, cette pratique vertueuse touche beaucoup moins la fonction publique et les petites entreprises. Il est regrettable que la fonction publique ne soit pas exemplaire en la matière, alors que le risque accident de trajet s'accroît avec la rurbanisation. Aucun ministère ne se sent véritablement en charge de cet aspect de la sécurité routière alors que le nombre d'accidents de trajet explose (cf. annexe 12, santé).

Très certainement utiles malgré l'absence d'évaluation de leur impact, ces actions n'ont pas de véritable lien entre elles et présentent des manques. L'annexe 14 « éducation à la sécurité routière et prévention tout au long de la vie » précise les fragilités du système français notamment pour les jeunes au-delà du collège, dans le milieu du travail et auprès des personnes âgées.

3.1.4 Au niveau départemental, le partenariat est *a priori* très pertinent, mais insuffisamment capitalisé

La mise en œuvre d'une politique de sécurité routière associant l'ensemble des acteurs sur la base d'une analyse locale de l'accidentalité est indispensable. Elle permet de tenir compte de contextes locaux très différents.

De fait, la qualité de cette action partenariale est tributaire du temps et de l'énergie qu'y consacre le corps préfectoral ainsi que du nombre, de la qualité et des compétences techniques des agents affectés à la fonction de coordination, notamment en DDT. Et ce d'autant plus que la réforme de l'administration territoriale de l'Etat a pu perturber des liaisons métier existantes.

¹⁴ L'ONISR ne recense que les blessés hospitalisés plus de 24 heures et les blessés non hospitalisés (moins de 24 heures à l'hôpital), sans autre information sur la gravité.

Pour être efficaces, les politiques locales doivent être assises sur un diagnostic pertinent de l'accidentalité. Compte tenu de la décentralisation des routes, ce diagnostic doit de plus en plus aux contributions des collectivités territoriales, départements et communes pour l'instant, sans doute régions à terme, dont le rôle éminent n'est pas toujours clairement posé au plan central.

Il y a une attente forte des acteurs locaux d'une politique d'animation dynamique par la DSCR du réseau local à sa disposition. Or les réorganisations successives de la DSCR l'ont fragilisée. La mémoire s'est parfois perdue ainsi que le suivi des actions de partenariat ou de pilotage des politiques locales de sécurité routière.

Les bonnes pratiques locales ne sont ni connues ni partagées. Ainsi l'équipe d'évaluation a porté à la connaissance d'interlocuteurs nationaux les actions dynamiques mises en place en matière de liaison avec les universités ou les centres d'alcoologie dans divers départements.

Cette coordination est d'autant plus indispensable qu'elle doit se doubler d'un partenariat dynamique avec les associations d'élus locaux qui ont la responsabilité de l'essentiel des infrastructures et sont susceptibles de massifier l'action de prévention auprès des publics fragiles ou dans le cadre d'actions de proximité (activités municipales auprès des jeunes, des sportifs ou des personnes âgées).

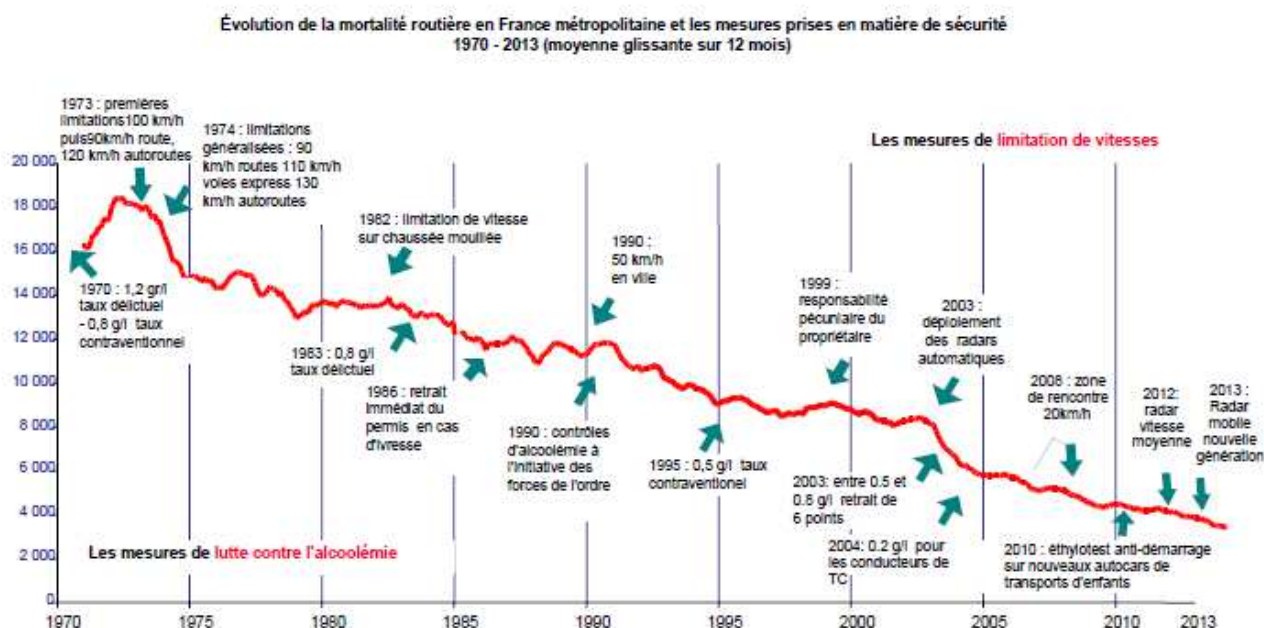
L'annexe 13 retrace l'état des lieux en matière de pilotage de l'action locale de sécurité routière.

La politique de sécurité routière est globalement pertinente et conforme aux standards internationaux. Toutefois la pertinence de l'action en termes d'éducation au sens large peut être améliorée, notamment vis-à-vis des 16-24 ans et des personnes âgées.

L'action des collectivités territoriales et le partenariat mis en œuvre par les préfets gagneraient à être davantage capitalisés.

3.2 Efficacité de la politique de sécurité routière

La baisse régulière du nombre de tués, avec des accentuations lorsque la politique de sécurité routière est plus volontariste, atteste de l'efficacité de cette politique. Cette efficacité rend cette politique majoritairement acceptable, malgré les contraintes qu'elle entraîne dans la vie quotidienne.



Source ONISR bilan 2013

On note une première rupture dans les années 1972-75 qui a permis d'inverser la tendance grâce aux limitations des vitesses et à l'obligation du port de la ceinture de sécurité. En 2000-2005, l'annonce puis la mise en place du contrôle sanction automatisé ainsi que la communication au plus haut niveau de l'Etat ont eu pour effet d'infléchir significativement la courbe.

Au-delà, la relation de cause à effet de chaque mesure n'est pas parfaitement établie. De même qu'un accident est souvent la résultante de multiples facteurs, il est souvent difficile par exemple de démêler la part due à l'amélioration technique des ceintures de sécurité de celle relevant de leur diffusion sur la majorité des véhicules, de la communication sur son utilité ou de l'obligation de la porter.

3.2.1 Le contrôle sanction automatisé des vitesses a une efficacité avérée

Plusieurs études attestent de l'efficacité des radars de contrôle de vitesse sur la réduction des vitesses moyennes et donc des accidents mortels.

Une étude de novembre 2012 de Laurent Carnis¹⁵, rappelle, qu'au début des années 2000, la réglementation routière en matière de limitation de vitesse n'était pas respectée, faute de politique de contrôle dissuasive. Les taux de violation des limitations de vitesse s'établissent respectivement à 60 %, 75 % et 66 % pour les véhicules de tourisme, les motocyclettes et les poids lourds pour l'année 2002. Ce taux est de 77 % pour les traversées d'agglomération (ONISR 2003, p.112-114).

Des travaux de recherche ont mis en évidence, et ce, depuis plusieurs années, les défaillances de la chaîne pénale. « *Marge de tolérance élevée lors des contrôles de vitesse, politique de contrôle aléatoire et inadaptée (Alouda et Jayet 1994), indulgence à l'égard des contrevenants (Pérez-Diaz 1998), sanctions prononcées en deçà des quanta prévus par la loi (Barberger 1992, Guilbot 1994), abandon des poursuites, non-paiement des amendes, problème de recouvrement des amendes, traitement judiciaire inefficace (DERA 1994), politique de contrôle peu dissuasive (Carnis 2001 ; Durand-Raucher 2000) sont les grands traits auxquels concluent les recherches menées sur le dispositif de contrôle et de sanction.* »¹⁶.

C'est la raison majeure de la mise en place du contrôle sanction automatisé (CSA) et de son succès puisque ce contrôle a multiplié la probabilité de sanction, amélioré le fonctionnement de la chaîne pénale et supprimé les indulgences.

Le CSA a conduit la plupart des automobilistes à réduire leur vitesse ; comme la plupart des automobilistes ont réduit leur vitesse il est devenu plus aisé et moins dangereux de respecter ces limitations de vitesse en restant dans le flot de la circulation.

Le nombre de grands excès de vitesse relevés par contrôle sanction automatisé a également été réduit, avec le biais que cette réduction ait pu surtout concerner les zones de radar fixe. Les radars embarqués discrets visent à pallier cette faille (cf. annexe 16 : optimisation de la chaîne de sanction).

3.2.2 La lutte contre les addictions au volant piétine malgré une importante évolution des mentalités

Le progrès des mentalités est évident : l'alcoolémie n'est plus considérée comme une circonstance atténuante en cas d'accident et tous les conducteurs savent que l'alcool ne fait pas bon ménage avec la conduite.

Mais trop peu de personnes connaissent exactement ce à quoi correspond le seuil limite d'alcool au volant (nombre et volume des doses standard) et pratiquement personne ne maîtrise le délai de résorption de l'alcool dans le sang qui se traduit par une incapacité de conduire pendant de nombreuses heures après une soirée d'alcoolisation massive.

¹⁵ Comparaison Internationale des Systèmes de Contrôle Automatisé de la Vitesse ; sous la direction scientifique de Laurent CARNIS Avec Ariane Dupont et Manuel Ramos Novembre 2012.

¹⁶ Le rapport sur les systèmes locaux de contrôle-sanction de 2003 était parvenu à des conclusions similaires dans le cadre de l'instance d'évaluation présidée par Michel Ternier - Commissariat général au plan - septembre 2003 - <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/034000639/index.shtml>.

Les contrôles sont ciblés, ce qui est opportun au regard de la capacité nécessairement limitée des forces de l'ordre à multiplier les contrôles. De ce fait l'analyse du taux de dépistage positif n'est pas un indicateur pertinent de l'évolution du phénomène d'alcoolisation au volant.

Si la part du risque alcool dans l'accidentalité mortelle reste stable sur les dix dernières années, le nombre de morts liés à l'alcool a diminué en valeur absolue au même rythme que le nombre de morts sur la route, sans qu'on puisse établir s'il s'agit du succès des actions de prévention contre l'alcool au volant (notamment dispositif SAM chez les jeunes), de la diminution générale de consommation d'alcool ou de l'impact de la diminution des vitesses qui réduit la probabilité et la gravité des accidents, qu'il y ait ou non alcool.

L'impact de la politique pénale en matière de conduite en état alcoolique n'est également pas évalué.

La proportion des conducteurs sous emprise de stupéfiants est encore mal cernée du fait du coût très important des tests (cf. annexe 12, santé).

3.2.3 La politique de sécurité routière n'est pas efficace vis-à-vis d'une minorité de délinquants routiers multirécidivistes

Un certain nombre de manœuvres permettent à certains conducteurs de s'exonérer du retrait de points. Lorsqu'il s'agit de conducteurs disposant de revenus confortables, la seule amende, même répétée n'est pas suffisamment dissuasive. La principale faille réside dans la non désignation par les administrations comme par les entreprises des conducteurs des véhicules de service, comme l'a déjà souligné un rapport de l'inspection générale de l'administration de mai 2012¹⁷.

Par ailleurs, les personnes alcoolo-dépendantes ne sont pas toujours en mesure de respecter le retrait de leur permis. Pour ce public, seules la confiscation du véhicule ou l'installation obligatoire d'éthylotest anti-démarrage les empêcheraient réellement de conduire.

3.2.4 L'efficacité de l'éducation routière et de la prévention n'est pas évaluée

Il y a un déficit global d'évaluation quel que soit le type de mesure d'éducation ou d'action de prévention routière.

L'éducation routière serait plus efficace si elle était conduite tout au long de la vie de l'utilisateur, afin de lui permettre d'adopter la conduite adaptée, mais aussi de modifier son rapport à la règle, en transformant l'application de la règle pour la règle, en acceptation de la règle par la compréhension de son utilité (cf. annexe 14 qui analyse les différents modes d'apprentissage).

En cela, tout comme la communication et la prévention, elle est centrale pour l'acceptabilité et pour rendre chacun porteur du message de sécurité routière. Ces actions s'inscrivent dans le temps long, ce qui les rend difficiles à mettre en place et à évaluer, mais elles permettent d'ancrer les étapes de progrès dans la durée et d'éviter les retours en arrière.

3.2.5 L'accidentalité des deux-roues est mal maîtrisée

➤ *La mortalité des usagers de deux-roues motorisés baisse moins que celle des autres usagers*

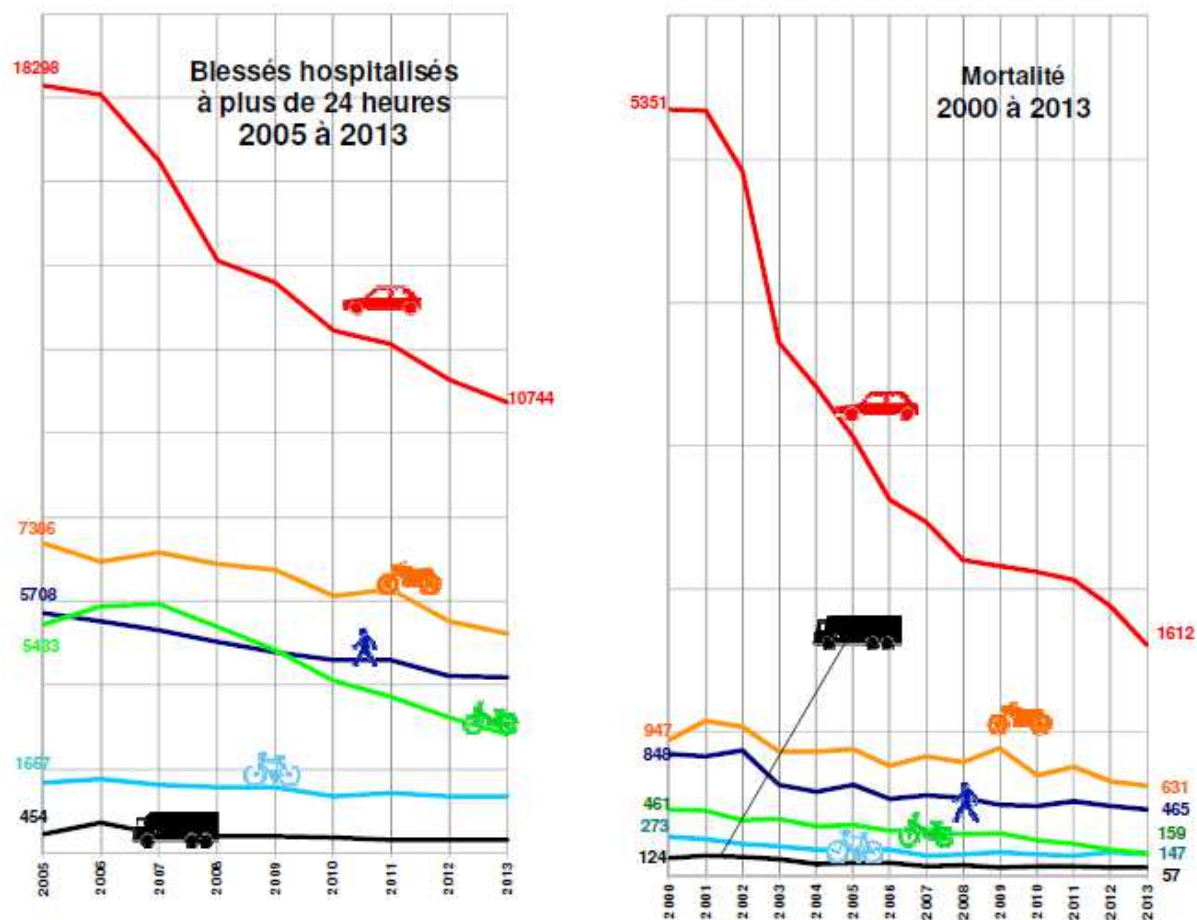
L'analyse de la mortalité des deux-roues fait apparaître une moindre baisse de cette mortalité comparée à l'impressionnante réduction du nombre de morts en véhicule léger « 4 roues ».

En 2012, les deux-roues motorisés (2RM) représentent 23% des morts¹⁸. Il s'agit essentiellement de jeunes hommes. Le risque d'être tué par kilomètre parcouru est 23 fois plus élevé pour un motocycliste que pour un automobiliste.

¹⁷ 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. Cf. annexe 14 relative à la prévention du risque routier.

¹⁸ Les deux-roues motorisés comprennent : les cyclomoteurs (moins de 50 cm³) ; les motocyclettes de moins de 125 cm³ ; les motocyclettes de 125 cm³ et plus. Un scooter peut appartenir à une de ces trois catégories.

Cette plus grande fragilité se reflète dans l'évolution de la mortalité qui baisse beaucoup moins pour les conducteurs de 2RM.



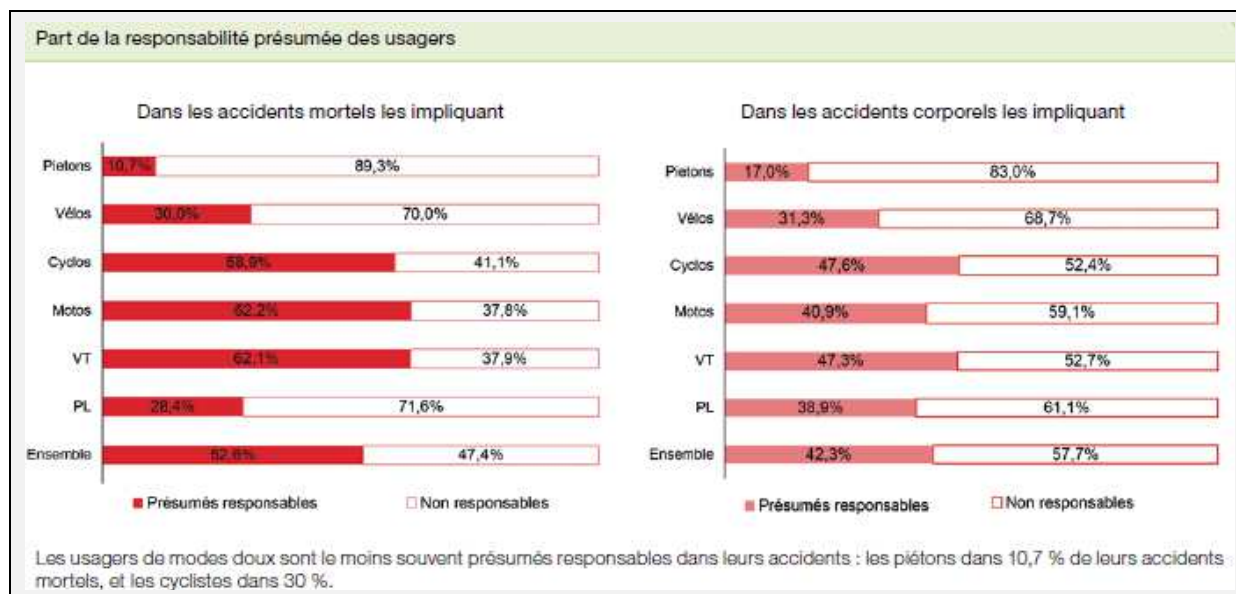
Source ONISR bilan 2013

Extrait de l'analyse de l'accidentalité des 2RM par l'ONISR (bilan 2012)

En 2012, la circulation des motocyclistes est estimée à 8,4 milliards de kilomètres parcourus soit 1,5 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France. Le risque d'être tué par milliard de km pour un conducteur d'une motocyclette est de 74 (94 pour les plus de 125 cm³ et 49 pour les moins de 125 cm³).

En 2012, la circulation des cyclomoteurs est estimée à 2,6 milliards de kilomètres parcourus soit 0,5 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France. En conformité avec la chute du parc, les parcours des cyclomoteurs s'effondrent. Le risque d'être tué par milliard de km parcourus pour un conducteur d'un cyclomoteur est de 64. Il est 20 fois plus important que le risque d'être tué pour un conducteur de véhicule de tourisme.

L'analyse de procès-verbaux révèle qu'en cas d'accident corporel, les autres usagers impliqués sont à l'origine du conflit pour 70 % d'entre eux. Ce rapport s'inverse lors des accidents mortels. Ceci concorde avec la responsabilité présumée du fichier BAAC. Certains motocyclistes sont parfois trop confiants dans leurs capacités ou leur analyse des situations, et n'anticipent pas suffisamment : ils surestiment l'aptitude des autres usagers à les percevoir. C'est le différentiel de vitesse entre les véhicules qui pose souvent problème dans les accidents, et pas seulement la vitesse parfois excessive des 2RM.



➤ *Le risque d'être blessé et la part de blessés graves en deux-roues sont mal évalués*

Le registre du Rhône permet d'établir une forte sous-évaluation du nombre de blessés cyclistes. Par ailleurs, le rapport blessés sur décédés est très supérieur en 2RM qu'en voiture :

- selon l'ONISR 2012, il y a 19 blessés pour un tué concernant les usagers de 2RM (49 pour les seuls cyclomoteurs), contre six pour un tué concernant les usagers de véhicule de tourisme ;
- selon le registre du Rhône (chiffres 2012), il y a 149 blessés par personne décédée et 16 blessés graves (contre moins de 5 pour les voitures) - voir annexes 11 (statistiques) et 12 (santé).

3.2.6 Le partenariat entre acteurs de la sécurité routière est à améliorer

La mise en œuvre de la politique de sécurité routière repose sur un pilotage transversal au niveau central, assuré par le délégué interministériel à la sécurité routière et au plan local par les préfets de département.

➤ *La coordination a été fragilisée par l'accumulation des réformes et par l'évolution de la DSCR*

Les réorganisations successives de la DSCR l'ont fragilisée, de nombreux postes ayant été vacants un certain temps. Le suivi des actions de partenariat ou de pilotage des politiques locales de sécurité routière s'est estompé. Les relations fondamentales avec la sphère du transport se sont distendues, avec des difficultés de recrutement dans le monde des ingénieurs - chefs de projet. Les changements fréquents de délégué ces dernières années ont pu aussi contribuer à la baisse d'influence de la DSCR.

Les services déconcentrés 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 métier ou l'organisation des formations techniques. Enfin, les effectifs départementaux ont été globalement réduits, rendant encore plus nécessaire une optimisation de l'action locale par le partage des pratiques.

De fait, la capitalisation des actions locales n'est plus correctement assurée par la DSCR, alors qu'il y a un véritable besoin. L'information circule mal et de moins en moins dans un sens montant. La DSCR n'a ainsi plus la connaissance de ce qui se passe sur le territoire.

➤ *Les ministères « techniques » ne sont pas toujours parties prenantes de l'interministérialité*

En outre, la DSCR peine à suivre et à faire avancer des partenariats au plan national du fait de leur complexité et de la nécessaire collaboration d'autres services centraux de l'Etat dont la bénévolence peut être variable, notamment en fonction de l'importance accordée à la sécurité routière au plus haut niveau de l'Etat.

Le passage de la DSCR au ministère de l'intérieur implique la mise en place de nouveaux partenariats au sein de l'Etat pour assurer à la sécurité routière le maintien des ressources informatiques, scientifiques et techniques qui lui étaient acquises au sein du grand ministère chargé du développement durable et des transports. En période de tension budgétaire, le maintien de ces moyens est périlleux, leur augmentation utopique.

L'impact de cette évolution semble ne pas avoir été pris à sa juste mesure. Ainsi, la nomination d'un conseiller technique « développement durable-transport » auprès du DISR, aurait dû se faire dès le rattachement de la DSCR au ministère de l'intérieur. Elle n'est semble-t-il pas encore envisagée. Elle est pourtant nécessaire et urgente. Elle doit en outre être profilée sur un ingénieur reconnu par ses pairs, ayant une compétence de chef de projet.

La vacance du poste de conseiller « Justice » a constitué un handicap alors que les enjeux du rapport Nadal ou la nécessité de trouver des parades juridiques au contournement de la loi impliquent une réflexion interministérielle poussée.

Une réflexion sur la place des conseillers techniques représentant les différents ministères dans le cadre du nouvel organigramme de la DSCR est sans doute également à mener afin de redynamiser le partenariat interministériel.

➤ *La DSCR doit conforter le partenariat avec le réseau scientifique et technique du MEDDE*

Il est tout d'abord essentiel que les fonctions de soutien assurées par le ministère du développement durable demeurent à leur niveau technique et financier. S'il peut être nécessaire de les transférer au ministère de l'intérieur, ce transfert doit se faire dans de bonnes conditions, avec les moyens appropriés et après avoir analysé les conséquences en termes d'interconnexion avec les DDT (cohérence du système d'information géographique notamment, ce qui peut rendre financièrement plus avantageux pour l'Etat le maintien d'un soutien par le MEDDE).

Il en est de même de l'effort de recherche relevant de l'institut français des sciences et technologies des transports de l'aménagement et des réseaux, de l'expertise du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) qui réunit maintenant l'ensemble des experts en matière d'infrastructures de routes et de sécurité routière.

Ce dernier établissement anime en outre dans le cadre de son réseau déconcentré des journées de partage de pratiques entre gestionnaires d'infrastructures et constitue donc un point d'appui essentiel pour la co-construction avec les collectivités territoriales d'un référentiel technique des infrastructures, notamment dans leur dimension « sécurité routière ».

Le CEREMA apporte également un soutien précieux à l'ONISR en matière d'analyse nationale de l'accidentologie¹⁹.

➤ *Le partenariat national doit être renforcé avec les collectivités territoriales*

Un référentiel unique en termes de sécurité des infrastructures routières n'est plus piloté alors que les collectivités territoriales gèrent 98% du réseau routier.

Or les infrastructures routières doivent être davantage pensées pour les 2RM et leur lisibilité doit être assurée dans les mêmes termes d'un bout à l'autre de la France. La mobilité durable va en outre augmenter l'exposition aux risques des usagers plus fragiles (piétons, cyclistes 2RM) et nécessite une approche coordonnée pour maintenir une lisibilité des rues, homogène sur le territoire.

¹⁹ La convention entre DSCR et CEREMA est actuellement en cours de négociation.

Cette homogénéité était assurée auparavant par l'intervention des directions départementales de l'équipement, qui n'existent plus. Les préfets n'ont ainsi plus à leur disposition de spécialistes des infrastructures, sauf à obtenir la collaboration des services « route » du département. Au plan national, les experts du CEREMA apportent une plus-value reconnue et leur appui légitime l'intervention de l'Etat en matière de coordination du référentiel technique des infrastructures routières, la direction gestionnaire du réseau routier national n'ayant plus les moyens de s'en occuper.

Au-delà des infrastructures, la massification des actions de prévention auprès des publics fragiles (jeunes adultes, personnes âgées...) ne peut se faire de façon pertinente que par l'action de proximité des communes ou intercommunalités. Cette action est à coordonner en fonction des priorités d'action issues de l'analyse de l'accidentalité nationale et locale. Ainsi la convention signée entre DSCR et AMF en 2005, mériterait d'être réévaluée dans le cadre de ces objectifs.

L'échange d'informations entre conseils généraux et services de l'Etat se fait actuellement au plan départemental, notamment dans le cadre de la circulaire du 28 décembre 2011 relative à la gestion de la circulation routière en cas de crise. Ce prisme trop restreint ne permet pas de répondre aux besoins globaux d'information mutuelle en matière, par exemple, d'observation des kilomètres parcourus et des vitesses sur les routes décentralisées, d'analyse coordonnée des accidents corporels ainsi que d'échanges mutuels des données des forces de l'ordre ou des services départementaux d'incendie et de secours, selon des formats facilitant une capitalisation nationale.

Ce travail en commun devra en outre être revu en fonction de la nouvelle organisation décentralisée et de l'éventuelle affectation des routes aux régions.

➤ *La DSCR doit diversifier son partenariat avec les réseaux d'assurances et de mutuelles*

Le partenariat avec les assurances se traduit pour l'instant par une contribution aux actions de prévention, avec un ciblage sur les priorités gouvernementales.

Ce partenariat devrait s'étendre à la fourniture à l'Etat de données lui permettant de mieux cerner le nombre de blessés et d'accidents ainsi que de contrôler les véhicules non assurés dont le nombre est en progression (cf. annexe 7 - coût de la politique de SR). Le défaut d'assurance entraîne en effet une charge croissante pesant de façon obligatoire sur le pouvoir d'achat des automobilistes (surprime versée au Fonds de Garantie des assurances obligatoires de dommages - FGAO).

Une meilleure connexion entre le système d'immatriculation des véhicules (SIV) et les fichiers des assurances permettrait une fiabilisation des données et faciliterait les enquêtes judiciaires en cas d'accident.

Si les données relatives à l'assurance pouvaient être intégrées dans le SIV, un contrôle efficace de l'obligation d'assurance dommage automobile pourrait être mis en place à terme via le contrôle sanction automatisé, pour les véhicules en infraction (excès de vitesse ou franchissement de feu rouge)²⁰.

Cette action aurait également une utilité pour les assurances en poussant un certain nombre de personnes à s'assurer, ne serait-ce que par la communication sur le risque accru de sanction en la matière, ce qui justifierait qu'elles participent au financement des développements informatiques nécessaires.

²⁰ Ce mode de contrôle automatisé serait plus efficace que l'envoi de courriers systématiques aux véhicules non assurés qui peuvent ne pas circuler. En limitant le contrôle aux véhicules en infraction, on cible les conducteurs les plus à risque.

La politique de sécurité routière est globalement efficace comme en atteste la diminution du nombre de morts sur la route.

Le contrôle sanction automatisé des vitesses a une efficacité avérée. En revanche, la lutte contre les addictions au volant piétine, de même que la poursuite d'une minorité de délinquants routiers multirécidivistes. L'efficacité de l'éducation routière n'est pas évaluée.

L'accidentalité des deux-roues est mal maîtrisée. L'insuffisante comptabilisation des blessés tant en vélo qu'en 2RM ainsi que l'inconnue sur la part importante des blessés graves chez ces usagers, souvent jeunes, empêche d'évaluer à son juste niveau le dommage particulièrement élevé pour la société des accidents de deux-roues.

Le partenariat entre acteurs de la sécurité routière est peu efficace. L'accumulation des réformes et l'éloignement de la DSCR de certains acteurs du ministère chargé du développement durable et des transports ont fragilisé cette délégation. Le concours du réseau scientifique et technique de ce ministère est essentiel. En outre, l'interministérialité semble reculer alors que la DSCR doit renforcer un partenariat national avec les collectivités territoriales comme avec les réseaux d'assurances et de mutuelles.

3.3 *Efficience de cette politique*

3.3.1 L'efficience suppose que chaque acteur construise son dispositif de contrôle de la performance

Si les chiffres en matière d'accidents-tués-blessés constituent de bons indicateurs d'efficacité de la politique de sécurité routière dans sa globalité, ils ne permettent pas à chacun des services de piloter sa performance. Chaque acteur doit ainsi se créer des indicateurs associés aux leviers dont ils disposent avec des objectifs opérationnels liés à une analyse fine de l'accidentalité.

Ainsi la gendarmerie nationale a mis en place un système de détermination d'objectifs opérationnels territorialisés, couplé avec son système d'information mettant en relation les statistiques d'accidentalité et les chiffres d'activité opérationnelle (cf. annexe n°13 : pilotage action locale).

De même, la Justice s'est mise en situation de traiter l'afflux de contentieux routier (45% des condamnations inscrites au casier judiciaire, les condamnations inscrites au casier judiciaire représentant 85% de la réponse pénale), en utilisant au mieux les différentes formes de poursuite pénale et en surveillant le taux de réponse pénale, comme le montre le tableau ci-dessous.

Il a également été demandé aux procureurs, dans le cadre de plusieurs directives de politique pénale, de contribuer à leur niveau à une réponse pénale efficace et ferme ainsi qu'au développement d'un partenariat local, notamment pour créer de nouvelles alternatives aux poursuites et améliorer l'attention portée aux victimes.

La direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) est ainsi en mesure de surveiller le taux de réponse pénale et la part des poursuites dans la réponse pénale, propres au contentieux routier (hors les contraventions des quatre premières classes gérées par la police nationale pour le compte de la Justice), comme le montre le tableau joint issu du système d'information Cassiopée.

Tableau de la réponse pénale en matière routière hors contraventions des quatre premières classes

ANNEE 2012		Homicides et blessures involontaires	Conduite avec alcool ou stupéfiants	Délit de fuite	Infractions-documents	Ensemble
Classement sans suite (auteur inconnu, absence d'infraction et motifs juridiques)		9 596	2 262	10 872	7 729	30 459
Classement-inopportunité		2 046	457	2 181	2 957	7 641
Mesure alternative aux poursuites	Total	14 369	32 114	11 157	26 214	83 854
	<i>dont rappel à la loi</i>	1 109	755	1 622	7 361	10 847
	<i>dont régularisation / désintéressement sur demande parquet</i>	1 397	109	6 297	11 949	19 752
	<i>dont sanctions de nature non pénale</i>	10 429	207	2 362	819	13 817
	<i>dont compositions pénales</i>	861	30 118	754	5 534	37 267
Poursuites	Total	7 751	131 882	3 780	82 533	225 946
	<i>dont ordonnance pénale</i>	36	68 896	844	47 316	117 092
	<i>dont comparution immédiate</i>	239	3 526	47	2 123	5 935
	<i>dont citations directes</i>	1 608	3 285	464	3 235	8 592
	<i>dont convocation par OPJ ou par procès verbal (COPJ-CPPV)</i>	4 410	30 169	1 815	19 789	56 183
	<i>dont convocation sur reconnaissance préalable de culpabilité</i>	914	25 443	482	8 079	34 918
	<i>dont autres</i>	544	563	128	1 991	3 226
Affaires traitées		33 762	166 715	27 990	119 433	347 900
<i>Taux d'affaires poursuivables</i>		72%	99%	61%	94%	91%
<i>Taux de réponse pénale</i>		92%	100%	87%	97%	98%
<i>Part des poursuites dans la réponse pénale</i>		35%	80%	25%	76%	73%
<i>Part des poursuites et des compo. dans la RP</i>		39%	99%	30%	81%	85%
Condamnations (Casier judiciaire national)		7 809	141 177	3 261	87 337	239 584
Compositions pénales (CJN)		798	29 616	630	4 887	35 931

La première partie du tableau présente les résultats de l'infocentre Cassiopée par personnes auteurs alors que les dernières lignes mentionnent les condamnations inscrites au casier judiciaire national²¹.

Source DACG – système d'information Cassiopée dont les résultats peuvent encore présenter des défaillances

Ce dispositif d'analyse de la performance reste encore à généraliser.

²¹ Ce tableau présente un nombre de personnes ayant fait l'objet de poursuites et de compositions pénales tout à fait cohérent avec le casier judiciaire national. Cette dernière source propose un nombre légèrement supérieur de condamnations, sans doute du fait des décisions des cours d'appel. A l'inverse, elle dénombre légèrement moins de compositions pénales. La source statistique du casier judiciaire national est pertinente pour ce domaine de la délinquance routière pour les délits et les contraventions de 5ème classe, les poursuites et compositions pénales (seules inscrites) représentant au total 85% de la réponse pénale.

3.3.2 L'efficacité repose sur la bonne qualité et la diffusion des informations

➤ *Le recueil statistique est lourd et pourtant insuffisant*

L'analyse statistique des accidents corporels va bien au-delà de la seule production des indicateurs Accidents - Tués - Blessés. L'analyse de la population concernée, des comportements des usagers, du type de véhicules impliqués et de voies empruntées est de nature à apporter des informations capitales sur les causes identifiées, les leviers d'action possible et l'efficacité des mesures prises.

Or le dispositif de recueil statistique des données présente différentes fragilités détaillées dans l'annexe 11 :

- comptabilisation insuffisante des blessés notamment pour les vélos ;
- non comptabilisation de la part des blessés graves alors qu'une comptabilisation des blessés les plus graves permettrait de réévaluer l'enjeu lié aux 2RM ;
- difficulté à disposer des bases de données à la disposition du MEDDE ou des départements pour mesurer l'exposition aux risques (vitesses, km parcourus, blessés relevés par les SDIS...) ;
- nécessité de disposer du concours et de l'analyse spécifique des différents services statistiques ministériels...

Par ailleurs, une optimisation des saisies de fiches BAAC (baisse de la charge des forces de l'ordre et fiabilisation des données) pourrait découler d'une connexion avec certains fichiers.

➤ *L'information est difficile d'accès dans sa globalité et souvent peu intelligible pour le grand public*

Plus généralement, l'équipe d'évaluation s'est heurtée à la difficulté de réunir la documentation pertinente en matière de sécurité routière. L'absence d'une base de données disponible pour les acteurs de la sécurité routière, voire accessible à tous publics, contribue à la propagation de préjugés infondés en matière de sécurité routière. En l'absence d'une telle base documentaire, l'effort à fournir par chaque acteur pour adapter les mesures qu'il prend à l'état de la science est un frein à l'action et une source de perte de temps.

Au-delà de la mise à disposition des données scientifiques et techniques, se pose la question de la diffusion au grand public des réponses aux différentes interpellations ainsi qu'aux allégations propagées par certains. La mise à disposition sur Internet d'argumentaires précis et synthétiques permettrait aux journalistes et aux simples citoyens de disposer d'une information claire, actuellement difficilement accessible.

Il est en effet particulièrement nocif pour l'avenir de la politique de sécurité routière que des informations erronées sur l'objectif du contrôle sanction automatisé ou le risque lié aux personnes âgées puissent s'enraciner sans contradiction institutionnelle.

3.3.3 Le contrôle sanction automatisé est efficace et pourrait être étendu à d'autres infractions

Le contrôle sanction automatisé a permis une augmentation très importante du contrôle des vitesses 24 heures sur 24, avec un effectif très réduit. Son extension au respect des feux rouges (et des passages à niveau) est également très efficace.

La conduite sans assurance ou le défaut de contrôle technique pourraient également être poursuivis de façon automatique auprès des contrevenants repérés par CSA (vitesse ou feu rouge), à condition que le Système d'immatriculation des véhicules (SIV) soit enrichi par les assurances et mutuelles des données relatives aux véhicules assurés et qu'un lien soit fait avec le système d'information des centres de contrôle technique.

Pourrait ainsi être couplé au CSA, pour un coût modique, l'envoi d'un avis d'infraction pour non assurance aux auteurs d'infraction ayant été « flashés » (vitesse ou feu rouge) alors qu'ils ne sont pas assurés. Cela supposerait d'une part une contraventionnalisation préalable de l'infraction de défaut d'assurance et, d'autre part, l'inscription législative de cette infraction dans les cas de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation. Les modalités d'un contrôle automatisé du respect des obligations du contrôle technique des véhicules pourraient être également étudiées dans des termes similaires.

L'efficacité du CSA évolue avec le progrès technique qui permet d'augmenter le taux de reconnaissance des plaques d'immatriculation, ainsi qu'avec les accords internationaux permettant de poursuivre les conducteurs étrangers.

Des marges d'efficacité sont maintenant à rechercher dans la résorption des « contre-mesures » permettant d'échapper au retrait de point.

3.3.4 Les contrôles sur interpellation sont moins efficaces, mais pas toujours remplaçables

Les contrôles sur interpellation sont forcément coûteux en temps agent. Ils supposent en général au moins deux agents pour des questions de sécurité. Ils le sont encore plus pour les délits, qui nécessitent une procédure lourde et pour les contrôles médicaux qui peuvent faire perdre aux forces de l'ordre plusieurs heures (cas du contrôle stupéfiant qui nécessite une prise de sang).

Il demeure que l'interpellation garde une vocation pédagogique et qu'elle reste nécessaire pour le contrôle des addictions ainsi que pour l'usage du téléphone au volant (sous les réserves ci-dessous).

De même, l'interpellation des contrevenants par motocycliste conserve un fort impact en termes de prévention et d'acceptabilité. Elle permet de cibler les infractions les plus graves et de rendre visible l'égalité de tous devant la loi. Une interpellation vitesse par motocycliste nécessite toutefois une équipe de quatre à cinq personnes (une personne pour prendre au radar la personne contrevenante, une personne pour donner au motocycliste les coordonnées par radio, une personne dans le véhicule de protection et un ou deux motocyclistes).

L'optimisation des contrôles est toutefois délicate.

➤ La piste de la contraventionnalisation de certains délits est délicate

La commission Nadal²² propose un changement dans le traitement de certaines infractions routières en privilégiant le gain d'efficacité que cette évolution permettrait de réaliser, malgré le 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.

Propositions du rapport Nadal en matière d'optimisation des poursuites de certains délits routiers

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 par litre.

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.

²² Rapport « refonder le ministère public » - commission de modernisation de l'action publique sous la présidence de Jean-Louis Nadal, procureur général honoraire près la Cour de cassation - novembre 2013 - <http://www.justice.gouv.fr/la-garde-des-sceaux-10016/edification-de-la-justice-du-21eme-siecle-26387.html>.

Voir également l'annexe n° 16 : optimisation du traitement des infractions, de la constatation à la sanction.

Le gain en coût de fonctionnement pour la justice est à établir en cas de contraventionnalisation et de forfaitisation, la justice s'étant adaptée à ce contentieux de masse dont les contraintes sont moindres que pour d'autres contentieux. La procédure contentieuse est allégée pour les contraventions et l'emploi du PV électronique réduit tant le temps passé aux constatations que les délais de traitement. Pour les forces de l'ordre, un allègement des tâches et donc un gain d'heures agents sont envisageables.

➤ *Les autres pistes d'optimisation des contrôles nécessitent une loi*

D'autres pistes sont à explorer :

- extension du CSA au franchissement de lignes blanches, au défaut d'assurance et non respect du contrôle technique ;
- facilitation du contrôle du téléphone au volant par l'introduction d'une possibilité de vidéo-verbalisation, notamment en ville, voire de verbalisation « à la volée », c'est à dire sans interpellation immédiate voire sans convocation pour audition ; cela supposerait d'étendre à cette infraction la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation

3.3.5 La généralisation de l'immobilisation du véhicule ou l'obligation d'éthylotest anti-démarrage diminuerait le risque de récidive

Pour les délits les plus graves, l'immobilisation, voire la confiscation du véhicule, ainsi qu'en matière d'alcoolémie en récidive, l'obligation d'installation d'un éthylotest anti-démarrage seraient plus efficaces que le retrait de permis de conduire. Ces mesures éviteraient aux forces de l'ordre d'avoir à relever à répétition des infractions concernant les mêmes délinquants, ce qui est assez démobilisateur.

Ces mesures pourraient soit se développer dans le cadre des politiques pénales des Parquets concomitamment avec une action déterminée d'agrément des installateurs, soit se développer dans d'autres cadres : mesure administrative ou mesures imposée par la commission médicale du permis de conduire.

L'efficacité de cette politique suppose que chaque acteur construise son propre système de pilotage de la performance afin d'utiliser au mieux les leviers à sa disposition. Elle repose sur la bonne qualité et la diffusion des informations, tant à destination des acteurs de cette politique que pour le grand public.

Le recueil des données de l'accidentologie est lourd et pourtant insuffisant. La riche documentation relative à cette politique n'est pas facilement accessible dans sa globalité.

Le contrôle sanction automatisé est efficace et pourrait être étendu à d'autres infractions. Mais certains comportements ne peuvent être contrôlés que sur interpellation.

Une optimisation des contrôles peut être recherchée en matière de contraventionnalisation de certains délits, d'extension des possibilités de verbalisation « à la volée » ou par vidéo (téléphone au volant notamment).

PARTIE 4. LES ENJEUX DETERMINANTS DE L'ACTION PUBLIQUE

4.1 Privilégier une vision consensuelle alliant l'ensemble des leviers disponibles

4.1.1 Dépasser les faux débats

Le débat prévention/répression est biaisé. La visibilité des forces de l'ordre sur le bord de la route ou les radars ont une action « tranquillisante » qui empêche l'infraction de se commettre : il s'agit donc de « prévention opérationnelle ». Le relevé d'infraction avec retrait de point est aussi une forme de prévention : il rappelle, même aux conducteurs les plus précautionneux, qu'un moment de distraction est vite arrivé et que la conduite est une activité qui nécessite toute l'attention.

Le débat sur la priorité à donner aux infrastructures, aux véhicules ou aux comportements est tout aussi stérile. Les actions sur les infrastructures sont onéreuses voire peu acceptables socialement (par exemple suppression des alignements d'arbres remarquables le long des routes). L'évolution des véhicules exige des délais (le délai de remplacement des véhicules à quatre roues est estimé à 15 ans ; cinq ans pour les 2RM). L'action sur les comportements présente l'avantage d'avoir un impact rapide. Il n'y a donc aucune raison de se priver de l'un ou l'autre levier d'action.

Le débat incitation/obligation a intellectuellement du sens ; dans la pratique, il en a moins. Le sondage BVA montre en effet que, si la plupart des conducteurs déclarent respecter les règles par conscience du danger (49%) ou par principe (39%), 12% des conducteurs le font par peur de la sanction. En matière d'accidentalité comme en matière de vaccin c'est le suivi de la règle par une grande majorité de personnes qui rend la prévention statistiquement efficace. Cela n'empêche naturellement pas de mettre l'accent sur le volet d'explication de la règle, aux côtés d'un volet de « prévention opérationnelle » maintenu avec fermeté.

4.1.2 Orienter le volet sanction vers la sauvegarde plus que vers la punition

L'objectif premier de la sanction est d'empêcher réellement de réitérer le comportement dangereux. C'est le sens du retrait de permis de conduire pour défaut de point, voire de la réduction du nombre de points qui rend crédible le risque d'invalidation du permis de conduire.

La réaction doit également être immédiate et certaine, d'où l'utilité de certaines sanctions administratives et de leur automaticité très dissuasive pour la plupart des conducteurs. Il s'agit alors de mesures de sûreté administrative, analogues à une fermeture administrative de débit de boisson, visant à mettre fin au trouble de l'ordre public. Ainsi coexistent en matière de sécurité routière des sanctions administratives (suspension immédiate du permis, retrait de points...) et des sanctions judiciaires.

Encore faut-il ensuite que le conducteur concerné ne conduise pas tant qu'il n'a pas été autorisé à récupérer ses droits à conduire ! C'est pourquoi les mesures de confiscation de véhicule et l'obligation d'installation d'éthylomètre anti-démarrage en cas de réitération de conduite en état alcoolique sont des mesures à expertiser en vue d'une éventuelle généralisation.

Plus largement, il convient de privilégier tout dispositif technique conduisant à respecter les règles (par exemple dispositif empêchant de rédiger des SMS au volant) lorsque cela est possible, comme le signal sonore a encouragé les automobilistes à boucler leur ceinture de sécurité.

4.2 Conforter l'acceptabilité de la sécurité routière

4.2.1 Rassembler et rendre publique la documentation relative à la sécurité routière

La légitimité des actions et des mesures requiert une communication qui met en scène notamment :

- les données scientifiques afin d'éviter les contestations ;
- la vision comparative de la situation de la France par rapport aux autres pays européens ;
- des enquêtes à développer auprès des « rescapés » pour mettre en évidence leurs propres analyses sur leur défaillance ; contrairement à la délinquance classique, l'intention coupable n'est pas présente et on n'entend, occasionnellement, que les témoignages de victime alors que celui des responsables d'accident serait également utile.

Au-delà de la mise à disposition des données scientifiques et techniques, se pose la question de la réponse des pouvoirs publics aux allégations propagées par certains. La mise à disposition sur Internet d'argumentaires précis et synthétiques permettrait aux journalistes et aux simples citoyens de disposer d'une information claire, actuellement difficilement accessible.

Au-delà, il conviendrait de faire évoluer la communication afin de prendre en compte les recherches en matière d'économie comportementale qui insistent sur l'impact faible de la rationalité lors de la prise de décision afin de viser en priorité le changement de comportement²³.

4.2.2 Construire un dispositif d'éducation routière tout au long de la vie

L'éducation routière doit pouvoir concerner tous les âges de la vie et pas seulement les enfants et les apprentis conducteurs. Cette éducation doit être davantage guidée par la meilleure appréhension du risque que par l'apprentissage de règles mal comprises.

Une massification de l'éducation ou de la prévention routière suppose une plus grande implication des collectivités territoriales, pour des actions de prévention de proximité visant les publics fragiles. Elle passe également par une mobilisation des employeurs publics sur la nécessité de promouvoir de véritables plans de prévention des risques routiers. Un élargissement des actions de formation en milieu de travail sera bénéfique pour les jeunes car les salariés et fonctionnaires sont également souvent des parents et pourraient ainsi mettre à jour leurs connaissances et leur comportement, dans un souci d'exemplarité.

La formation post-permis est trop peu développée en France ; elle est parfois proposée à titre facultatif par les assurances et ne concerne alors en général que les conducteurs novices les plus conscients de leurs faiblesses...

Pour la tranche d'âge des 16-24 ans, les plus touchés par l'insécurité routière, la recherche de modalités de prévention innovantes ou de modes de communication plus divers doit éviter de les laisser sans véritable message spécifique pendant cette période cruciale.

4.3 Relier davantage politique de sécurité routière et politique de santé publique

Le lien entre politique de sécurité routière et politique de santé publique doit être accru :

- l'impact de l'insécurité routière en matière de santé publique est sous-estimé : blessés mal comptés ; gravité des blessures mal évaluée ; risques santé au-delà de la gravité de la blessure (stress post traumatique) ;
- la lutte contre l'alcool au volant marquant un palier, il est maintenant nécessaire que le système de santé apporte son appui :

²³ Ces recherches mettent en évidence que la décision se prend selon une architecture de choix inconsciente privilégiant la pensée rapide, les raccourcis mentaux - sources d'erreur de logique, les émotions, les normes sociales et l'environnement du choix.

- à la Justice pour mieux individualiser les peines ;
- en amont des cas d'alcool-dépendance par une action déterminée de prévention sur le risque de consommation excessive d'alcool.

La médecine de ville déjà utilement mobilisée sur l'aptitude à la conduite (cf. annexe 12) doit également être mise à contribution dans le cadre d'un ambitieux programme de repérage et d'interventions brèves, considéré internationalement comme l'action de prévention la plus bénéfique et la plus efficiente en termes de santé publique.

La vision nationale de la politique de sécurité routière doit mettre fin à une opposition réductrice entre prévention et sanction ou entre actions visant les comportements et actions relatives aux infrastructures ou aux véhicules.

L'acceptabilité de la politique de sécurité routière doit être confortée par la mise à disposition d'une documentation rassemblée, d'argumentaires accessibles à tous et d'un dispositif d'éducation et de prévention tout au long de la vie.

Les politiques de santé publique et de sécurité routière doivent être plus interactives, notamment pour l'évaluation des blessés et pour appuyer la lutte contre l'alcool au volant.

4.4 Améliorer la gouvernance de la sécurité routière

4.4.1 Rendre l'action interministérielle plus efficace

L'interministérialité de la politique de sécurité routière est une réalité, chaque ministère devant y contribuer, dans son domaine. Une réflexion sur la place des conseillers techniques représentant les différents ministères au sein de la DSCR est à mener afin de redynamiser le partenariat interministériel.

La relation avec le ministère chargé du développement durable et des transports doit rester privilégiée, notamment via le réseau technique et scientifique de ce ministère.

Rien ne remplace toutefois l'impulsion politique au plus haut niveau de l'Etat. La tenue régulière de comités interministériels de la sécurité routière (CISR), présidés personnellement par le Premier ministre, bien préparés en amont par chaque ministre et dont les conclusions sont suivies au comité suivant ont ainsi joué dans le bon fonctionnement du dispositif au début des années 2000.

L'absence de comité interministériel de la sécurité routière depuis trois ans entraîne une certaine confusion dans les esprits sur le « *qui fait quoi ?* » et n'est pas de nature à mobiliser l'ensemble des ministères.

La tenue de ces comités interministériels doit permettre de donner des orientations claires et se distinguer des travaux du conseil national de la sécurité routière, qui a un rôle de représentation de la société civile, de débat et de proposition, et non un rôle de définition et de mise en œuvre de la politique publique.

Elle est aussi de nature à mobiliser les acteurs locaux dont l'action doit être davantage capitalisée.

4.4.2 Impliquer davantage les collectivités territoriales, gestionnaires de voirie, dans la politique de sécurité routière

Les collectivités territoriales gèrent maintenant 98% du réseau routier. Elles doivent s'impliquer dans la définition d'un référentiel unique en termes de sécurité des infrastructures routières, adapté au réseau décentralisé.

L'Etat et son réseau d'experts doivent inventer un nouveau mode de travail avec les collectivités territoriales afin qu'elles prennent en compte de façon transversale les impératifs de la sécurité routière.

Si le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement constitue un point d'appui essentiel pour ce faire, un chef de projet « sécurité routière » doit être identifié au plan central, un établissement public à caractère administratif n'ayant pas vocation à définir les priorités d'action.

L'interministérialité de la politique de sécurité routière doit être confortée par la tenue périodique de comités interministériels de la sécurité routière et reposer sur une collaboration forte notamment entre ministère de l'intérieur et ministère chargé du développement durable et des transports.

Un nouveau mode de travail avec les collectivités territoriales doit permettre en particulier d'assurer une homogénéité de traitement des infrastructures routières en France.

4.5 Répondre de façon réactive aux évolutions des comportements dangereux

4.5.1 Anticiper et réagir

L'anticipation des pratiques sociétales et des évolutions des véhicules est essentielle.

Les véhicules qui rouleront dans trois ans sont déjà conçus et les constructeurs commencent à élaborer les véhicules de la génération suivante. Un dialogue permanent entre Etat et constructeurs automobiles est nécessaire pour anticiper les évolutions du marché et des équipements, ainsi que les attentes des pouvoirs publics.

La réponse de l'Etat aux pratiques dangereuses doit être en outre réactive (exemple du SMS au volant).

4.5.2 Mettre fin à l'inégalité devant la loi et lutter contre la fraude en matière de permis

La pénalisation toujours croissante des comportements a été efficace pour 90% de la population mais elle présente des limites dont la résorption doit devenir une priorité.

Il faut d'abord empêcher réellement les conducteurs dangereux de conserver un tel comportement et résorber les failles permettant aux plus aisés de s'exonérer de la loi commune en esquivant le retrait de point.

4.5.3 Lutter contre le téléphone, le SMS et Internet au volant

L'usage de plus en plus répandu du téléphone au volant, est maintenant tel qu'il n'est plus possible de réglementer efficacement le téléphone mains libres. Comme le révèlent plusieurs enquêtes d'opinion, la conviction du danger de l'usage du téléphone tenu à la main n'empêche pas des conducteurs de plus en plus nombreux d'y avoir recours. L'usage du téléphone des réseaux sociaux ou du SMS est devenu irrésistible, de l'ordre de l'addiction.

Il conviendrait de se donner les moyens d'évaluer l'impact de cette pratique dans l'accidentalité (mention dans la fiche BAAC, expertise plus systématique en cas d'indice d'utilisation du téléphone au moment de l'accident...).

Les nouveaux comportements et dangers doivent être anticipés afin que les pouvoirs publics aient une réponse réactive.

Dans ce cadre, deux actions semblent urgentes : la résorption des failles permettant aux plus aisés de s'exonérer de la loi commune en esquivant le retrait de point et la lutte contre l'usage du smartphone au volant.

PARTIE 5. PISTES STRATEGIQUES D'EVOLUTION EXPRIMEES SOUS FORME DE SCENARIOS

Dans le cadre de cette première phase de diagnostic, l'équipe d'évaluation ne peut qu'esquisser des pistes de scénarios. Elle en propose trois :

- A. approfondissement de la politique de sécurité routière en privilégiant une action déterminée sur les comportements, la plus efficace à court terme ;
- B. amélioration de l'action éducative et de la prévention, notamment en faveur des 16-24 ans, tout en maintenant les autres aspects de la politique actuelle, en afin de préserver l'acceptabilité de cette politique ;
- C. orientation de la politique de sécurité routière en fonction des enjeux majeurs de santé publique : réduction des blessés et notamment des blessés graves, prévention de l'alcoolisme.

Le premier scénario est en continuité avec la politique actuelle privilégiant les résultats immédiats. Le scénario B privilégie une action pédagogique, ce qui suppose une véritable impulsion interministérielle pour des effets moins immédiats mais plus durables. Le dernier est sans doute le scénario le plus ambitieux car il nécessite une impulsion interministérielle très forte et un fort investissement du ministère de la santé ; mais il est sans doute le plus porteur en termes d'acceptabilité.

Le tableau ci-dessous permet de mieux cerner ces scénarios.

	A - La tenue de l'objectif de moins de 2000 morts en 2020 légitime une action publique déterminée	B - L'amélioration de l'action éducative conditionne l'acceptabilité de la politique de sécurité routière dans la durée	C - La politique de sécurité routière doit être davantage orientée en fonction des enjeux de santé publique
Economie du scénario	La baisse tendancielle du nombre de morts risque de ne pas suffire pour atteindre l'objectif. Dans un délai aussi court, les mesures visant à faire évoluer les comportements en les encadrant davantage sont à privilégier car ce sont les seules à avoir un effet rapide.	La politique de SR est maintenue dans ses composantes actuelles, l'équilibre étant atteint entre mesures de contraintes et action de prévention. L'action pédagogique doit précéder tout approfondissement du volet sanction.	La politique de SR doit mieux prendre en compte les enjeux de santé publique pour minorer le coût pour la collectivité de l'insécurité routière et réduire le nombre de drames humains concernant la fraction la plus jeune de la population. Une meilleure comptabilisation des blessés graves et une politique de prévention des addictions est nécessaire.
Mesures communes	<ul style="list-style-type: none"> - Action énergique en matière de cessation des contournements de la loi (fraudes au permis à points, lutte contre la non assurance). - Politique de communication davantage fondée sur l'économie comportementale de nature à réduire réellement les comportements dangereux. - Mise à disposition sur Internet d'une documentation complète et d'argumentaires pédagogiques. - Mettre en place un processus d'évaluation des actions de prévention et d'éducation. 		
Trois mesures emblématiques	<ul style="list-style-type: none"> 1 Mettre en œuvre réellement les mesures d'immobilisation et de confiscation des véhicules pour les conduites en état alcoolique et les grands excès de vitesse en récidive. 2 Mettre en œuvre rapidement l'expérimentation 80km/h. 3 Rendre obligatoire l'équipement de sécurité des 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Généraliser les actions d'éducation ou de prévention des jeunes post collège 2 Impliquer les collectivités territoriales dans la politique de prévention et dynamiser les politiques locales de sécurité par partage d'expériences 3 Généraliser les plans de prévention des risques routiers 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Demander aux préfets de mettre en place un partenariat renforcé avec les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) et les agences régionales de santé (ARS) pour mieux comptabiliser les blessés 2 Mettre en place une grande politique de prévention de la consommation excessive

	A - La tenue de l'objectif de moins de 2000 morts en 2020 légitime une action publique déterminée	B - L'amélioration de l'action éducative conditionne l'acceptabilité de la politique de sécurité routière dans la durée	C - La politique de sécurité routière doit être davantage orientée en fonction des enjeux de santé publique
	conducteurs de deux-roues.	professionnels.	d'alcool (intervention rapide) et généraliser les éthylotests anti-démarrage en composition pénale. 3 Rendre obligatoire l'équipement de sécurité des conducteurs de deux-roues et de leurs passagers (airbag...).
Position sur le 80km/h	L'évolution de la vitesse limite sur les routes bidirectionnelles aurait un impact de plusieurs centaines de morts en moins. L'expérimentation doit être menée avec détermination et son extension envisagée sur toutes les routes bidirectionnelles.	La réduction de la vitesse à 80km/h sur les routes bidirectionnelles est de nature à compromettre pour partie l'acceptabilité de l'ensemble de la politique de sécurité routière et à rendre plus difficile l'implication des CT.	L'expérimentation doit permettre d'évaluer la gravité des blessés. Une action pédagogique sur l'impact de la vitesse en termes de gravité des séquelles serait de nature à favoriser l'acceptabilité à terme de cette mesure.
Implications organisationnelles	Pas de modification substantielle.	Elargissement du partenariat avec les collectivités territoriales, et notamment les régions, l'éducation nationale, l'agriculture (étab. agricoles), les universités et les missions locales pour l'emploi, pour toucher les 16-24 ans. Associer les parents à la formation sécurité routière.	Partenariat étroit avec la santé et la CNAM au plan central. Amélioration au plan local du partenariat avec les ARS et les SDIS, et entre ARS/ centres de soins d'accompagnement et de prévention en addictologie en ambulatoire (CSAPA) et procureurs. Formation et partage de pratiques sous l'égide DSCR-santé. Renforcer les moyens de l'ONISR et obtenir le concours du ministère de la santé.
EXEMPLES DE PARTICULARITES PAR RAPPORT AUX POINTS CRUCIAUX DE L'ACTION PUBLIQUE IDENTIFIES			
Orienter le volet sanction vers la sauvegarde	Envisager une immobilisation administrative automatique pour les infractions les plus graves. Remplacer l'invalidation du permis pour conduite en état alcoolique par une obligation administrative d'éthylotest anti-démarrage.	Orienter davantage l'action des parquets vers l'éthylotest anti-démarrage, notamment au stade de la composition pénale.	Améliorer l'individualisation de la peine en cas de conduite en état alcoolique par une évaluation préalable de l'auteur de l'infraction par un établissement spécialisé de santé
Rassembler et rendre publique la documentation	Privilégier les argumentaires clairs contre la désinformation sur Internet.	Créer un espace Internet ludique conçu par des jeunes pour les jeunes et une banque d'actions exemplaires pour les collectivités territoriales. Engager une action déterminée auprès des compagnies d'assurance pour obtenir d'elles la création d'un fichier cartographique des accidents même matériels.	Mettre l'accent sur les études de santé et les séquelles liées à l'accidentologie.

	A - La tenue de l'objectif de moins de 2000 morts en 2020 légitime une action publique déterminée	B - L'amélioration de l'action éducative conditionne l'acceptabilité de la politique de sécurité routière dans la durée	C - La politique de sécurité routière doit être davantage orientée en fonction des enjeux de santé publique
Construire un dispositif d'éducation routière tout au long de la vie	Mettre en place des plans de prévention des risques routiers dans la fonction publique d'Etat. Encourager le développement du dépistage de la drogue par des moyens techniques nouveaux.	Renforcer la communication pédagogique. Cibler la tranche des 16-24 ans selon des modalités de formation innovante. Mettre en place une formation post permis de conduire.	Revoir les messages éducatifs au travers du prisme des blessés plus que des morts. Mettre l'accent sur l'aspect addictif des distracteurs. Relier prévention des addictions et prévention routière. Appuyer la prévention sur les témoignages d'auteurs (peine de substitution).
Relier davantage politique de SR et politique de santé publique	Privilégier les actions envers les 2RM et les piétons. Abaisser le taux d'alcool maximum autorisé à 0,2 g pour les conducteurs novices.	Introduire davantage de synergies entre prévention des addictions et éducation routière. Communiquer davantage sur les blessés de la route.	Lancer une véritable politique de prévention de l'alcoolisme. Utiliser la SR comme un levier d'action en la matière. Faire des études épidémiologiques sur les blessés de la route.
Rendre l'action interministérielle plus efficace	- Nécessité d'un CISR au moins une fois par an et du suivi des orientations prises. - Renforcement de la fonction interministérielle du DISR ; nomination conseiller technique MEDDE. - Maintien du concours CEREMA et de l'appui informatique de l'ONISR.		
	Remobiliser les préfets et les procureurs sur les plans de contrôle et l'exemplarité des sanctions. Pourvoir le poste de conseiller Justice à la DSCR.	Mobiliser l'IFSTTAR sur les questions d'évaluation de l'action en établissement scolaire. Animer la politique locale de prévention, partage des bonnes pratiques.	Conforter les moyens de l'ONISR pour qu'il puisse coordonner les études relatives au chiffrage des blessés graves.
Garantir une lisibilité des routes sur le LT	Impliquer le ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie.		
	Mobiliser le CEREMA sur l'expertise de la mesure 80km/h. Adapter le code de la route pour différencier les zones « classiques » des zones « avec partage de l'espace ».	Mettre en place un mode de travail intégré avec les gestionnaires de route pour leur donner des outils d'inspection SR adaptés à la particularité de leur réseau.	Mobiliser le CEREMA sur l'accidentalité en ville.
Anticiper et réagir	- Mettre en place un dialogue périodique bisannuel DSCR-DGEC-construc-teurs automobiles. - Préparer les CISR en amont par une réflexion prospective (concours du Conseil national de la SR ?).		
Mettre fin à l'inégalité devant la loi et lutter contre la fraude en matière de permis	- Agir contre les contournements de la loi permettant à certains conducteurs de ne pas se voir retirer de point (notamment obligation de désignation des conducteurs pour les véhicules professionnels). - Créer dans le SIV l'information d'assurance afin de pouvoir utiliser le CSA pour trouver les véhicules non assurés qui circulent.		
Lutter contre le téléphone, le SMS et Internet au volant	- Communiquer davantage sur les risques spécifiques du SMS au volant (communication visant à faire évoluer les comportements). - Multiplier les contrôles et les faciliter en les rendant possibles par vidéo-verbalisation (modification de l'art. L 121-3 du code de la route).		

	A - La tenue de l'objectif de moins de 2000 morts en 2020 légitime une action publique déterminée	B - De nouvelles avancées en matière de politique de SR sont conditionnées par son acceptabilité dans la durée	C - La politique de sécurité routière doit être davantage orientée en fonction des enjeux de santé publique
CONDITIONS DE REUSSITE ET RISQUES			
Pré-requis	Implication du ministre de la justice. Pilotage interministériel avec tableau de bord commun police/justice/préfet de suivi des mesures.	Implication des ministères de l'éducation nationale et des universités.	Création d'équipes de projet multi culturelles.
Difficulté en matière de mise en œuvre	Acceptabilité.	Difficulté des actions et durée.	Changement de paradigme Poids économique du secteur « alcool ».
Risque	Rejet progressif de la sécurité routière.	Enlisement de l'action. Difficulté d'évaluation de l'action.	Enlisement de l'action. Résistance au changement. Difficulté d'évaluation de l'action.
APPRECIATION AU REGARD DES CRITERES D'ACCEPTABILITE, D'EFFICACITE ET DE COUT			
Acceptabilité	Modérée, selon mesures prises.	Forte sous réserve de résultats.	Très forte, sous réserve de résultats à terme.
Efficacité	Importante à court terme sauf retour en arrière du fait de la non acceptabilité.	Faible à court terme mais peut être significatif sur la tranche des 18-25 ans qui conduiront en 2020. Forte en appui du scénario 1.	Difficile à estimer (inconnue de l'impact psychologique de la communication). A priori faible à court terme mais important à moyen-long terme au regard des dommages induits par l'insécurité routière et l'alcoolisme (y compris hors sécurité routière).
Coût	Modéré (sauf si généralisation 80km/h) mais baisse nb de morts et blessés	Important mais action privilégiée sur les 16-24 ans dont la mort et l'invalidité ont un coût important pour la nation.	Important en pilotage-coordination mais « retour sur investissement » important sur coûts sociaux alcoolisme et blessés de la route.

Quel que soit le scénario retenu, des mesures sont nécessaires en matière :

- de gouvernance : tenue de CISR régulier ; animation des politiques locales ; mise en place d'une coordination du référentiel des infrastructures en matière de sécurité routière en liaison avec les collectivités territoriales ; sécurisation du dispositif statistique et de l'ONISR ; démarche d'évaluation pour les actions d'éducation et de prévention ;
- d'amélioration du dispositif de sanction : lutte déterminée contre les dispositifs permettant d'esquiver le retrait de point ; étude et mise au point d'un dispositif opérationnel d'éthylotest anti-démarrage et d'immobilisation-confiscation pour les cas qui le justifient.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : lettre de mission et cahier des charges

Annexe 2 : liste des personnes rencontrées

Annexe 3 : liste des principaux documents consultés

Annexe 4 : questionnaire aux préfets et synthèse des réponses

Annexe 5 : contribution du groupement des directeurs départementaux des territoires dans le cadre d'un questionnement élaboré avec l'équipe d'évaluation

Annexe 6 : suivi des rapports inter-inspections relatifs aux politiques locales de sécurité

Annexe 7 : estimation du poids financier des contributions publiques à la politique de sécurité routière

Annexe 8 : estimation du coût de l'insécurité routière

Annexe 9 : véhicules et sécurité routière

Annexe 10 : infrastructures et sécurité routière

Annexe 11 : statistiques de la sécurité routière

Annexe 12 : politique de sécurité routière et politique de santé publique

Annexe 13 : pilotage de l'action locale en matière de sécurité routière

Annexe 14 : éducation à la sécurité routière et prévention tout au long de la vie

Annexe 15 : sondage BVA sur l'acceptabilité de la politique de sécurité routière

Annexe 16 : optimisation du traitement des infractions, de la constatation à la sanction

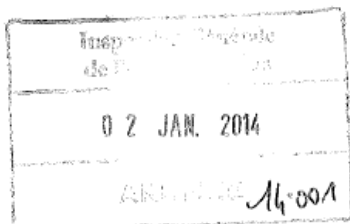
Annexe 17 : comparaison internationale et éthylotest anti-démarrage

Glossaire des sigles

Ces annexes sont rassemblées dans un tome II du présent rapport.

Ne figurent ci-après que la lettre de mission et le glossaire des sigles.

LETTRE DE MISSION



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.

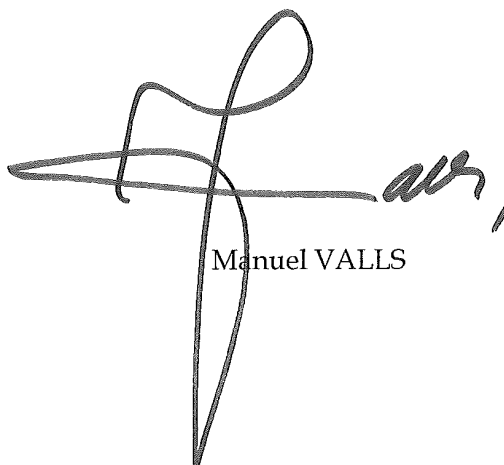
En revanche, le permis de conduire, qui vient de faire l'objet d'une réforme conséquente et qui constituerait à lui seul un sujet d'audit à part entière, n'entrera pas dans le champ des travaux qui vous sont confiés.

*

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

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