

Projet  
de loi de finances  
pour 2002

Effort de la Nation  
en faveur  
de la sécurité routière



## Table des matières

<b>Note de présentation</b>	<b>7</b>
<b>La politique de sécurité routière en 2000, 2001 et perspectives pour 2002</b>	<b>9</b>
Les instances chargées de la politique de sécurité routière	10
Le CISR, le DISR, le GIPSR	10
L'ONISR	10
Le CNSR	10
Les textes législatifs et réglementaires depuis 1997	11
Les actions des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière en 2000	12
La formation du conducteur	13
Le permis de conduire	13
La réforme des conditions d'accès à la profession d'enseignant	14
Les expérimentations des formations post permis destinées aux conducteurs novices et aux conducteurs expérimentés	14
Le permis à points et infraction	15
La communication	15
Campagnes de communication	15
Actions de relation presse	15
Événements, salons, expositions	15
Editions et documents	15
Collecte, interprétation et diffusion de statistiques	15
La refonte de la fonction conjoncture	15
La modernisation du fichier accident	16
Les indicateurs d'accidentologie locale	16
Enquêtes d'opinion	16
Les infrastructures et l'information des usagers	16
Les aménagements de sécurité sur le réseau national	17
Le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR)	17
La signalisation routière « Zéro défaut »	17
Des infrastructures adaptées à la sécurité des motards	18
La sécurité dans les tunnels	18
Le schéma directeur d'information routière	18
La communication Bison Futé	18
Les transports intelligents	19
Le véhicule	19
Contrôle technique	19
Adhésion de la France à EuroNCAP	20
Expertise automobile	20
La politique locale de sécurité routière	20
Le partenariat	21
L'engagement de L'Europe	21
Les plans de prévention du risque routier	21
Relations avec les associations	21
Insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté par le permis de conduire	21

Les principaux axes d'intervention des pouvoirs publics en 2001 et 2002	22
La formation du conducteur	22
L'exploitation de la route	22
Le véhicule	22
L'action de l'État dans les départements	23

## **État récapitulatif général de l'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière** **25**

### **Les crédits ouverts par département ministériel** **29**

Équipement, transports et logement	30
Les actions de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière	30
La formation du conducteur	32
La communication et l'action locale (DISR)	32
Le véhicule	32
L'exploitation de la route et l'information routière (DSCR)	33
L'exploitation de la route	33
L'information routière	34
Les priorités de recherche en sécurité routière de la DSCR	35
Formation des usagers de la route et des conducteurs	35
Sécurité des véhicules, aménagement de l'espace public et accidentologie	36
Télématique et sécurité routière	37
Socio-économie de l'insécurité routière	38
L'entretien, le développement et les mesures de sécurisation du réseau routier	40
Programmes d'entretien et de développement du réseau routier national mis en œuvre par la Direction des Routes	40
Suppression de passages à niveau et amélioration de la sécurité.	42
Les crédits de personnel et de fonctionnement	43
Les activités des services déconcentrés (Directions Départementales de l'Équipement)	43
Les organismes d'études.	44
Le Service d'Études Techniques des routes et Autoroutes	44
Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU)	45
Le Centre d'Études des Tunnels (CETU)	46
Les Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE)	47
Les activités d'inspection et de contrôle	47
L'inspection générale du travail des transports.	47
Le contrôle des transports terrestres	48
Défense	49
Effectifs et moyens mis en œuvre	50
Activités des unités en 2000 - résultats obtenus	51
Intérieur	52
La Direction Générale de la Police Nationale	54
La Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques	54
La Direction Générale de l'Administration et les préfetures	55
La Direction des Transmissions et de l'Informatique	55
Justice	56
Circulaire d'application et de politique pénale du 25 mai 2001	56
Évaluation des moyens consacrés par le ministère de la Justice à la lutte contre l'insécurité routière	57
L'estimation des ressources humaines	57

Les juridictions du premier ressort	57
Le contentieux de la circulation routière dans les affaires reçues et traitées par les parquets	57
Le contentieux de la circulation faisant l'objet d'une procédure d'instruction	58
Le contentieux de la circulation routière au stade du jugement de 1 <sup>re</sup> instance	58
Les juridictions d'appel	59
L'exécution des condamnations	59
Les juges de l'application des peines	59
Les services sociaux de l'administration pénitentiaire	59
Le casier judiciaire et la gestion des condamnations	59
L'estimation des dépenses de fonctionnement	60
Les dépenses de fonctionnement des juridictions	60
Les frais de justice	60
Les dépenses de détention	60
Les actions spécifiques de l'administration pénitentiaire.	61
La sécurité routière et les personnels pénitentiaires	61
La sécurité routière et les personnes placées sous main de justice	61
Éducation Nationale	62
À l'école	62
Au collège	62
Dans les instituts universitaires de formation des maîtres	63
Site Internet	63
Un réseau de correspondants	63
Plans départementaux d'actions de sécurité routière	63
Emploi et solidarité	64
Étude épidémiologique liée à la mise en place du dépistage systématique des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans les accidents mortels de la circulation	64
La contribution des Fonds d'Aide aux Jeunes à l'obtention du permis de conduire	65
Aménagement du territoire et environnement	66
Recherche	67
L'action du ministère de la Recherche en sécurité routière	67
Le laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC)	68
L'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).	68
Département évaluation et recherche en accidentologie (DERA)	69
Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC)	69
Unité Mixte de Recherche Epidémiologique Transport Travail Environnement (UMRETTE)	69
Département mécanismes d'accidents (MA)	69
Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC)	70
Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA)	70
Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT)	70
Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST)	70
Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructure-conducteurs (LIVIC)	71
Économie, finances et industrie	71
<b>L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière</b>	<b>73</b>
L'action des collectivités territoriales en faveur de la sécurité routière	74
Les actions des sociétés concessionnaires d'autoroutes en faveur de la sécurité routière	75
Dépenses de fonctionnement	75
Dépenses d'entretien	75
Dépenses d'investissement	76
Les secours aux accidentés de la route.	76
Les SMUR	76
Les sapeurs-pompiers	77

L'action associative en faveur de la sécurité routière	77
L'action des entreprises d'assurance en faveur de la sécurité routière	78
Les efforts des constructeurs français d'automobiles en faveur de la sécurité routière	78
L'équipement de sécurité des véhicules	79
Les études et recherches	80
Exemples de recherches	81
L'apport d'expertise	81
La communication et les partenariats extérieurs	82
L'action des entreprises et des services de l'État en faveur de la sécurité routière	83
Les enjeux	83
Les entreprises	83
Les services de l'État	84

### **Les indicateurs de résultats de la politique de sécurité routière** **85**

L'évolution sur les trente dernières années	86
Graphique : évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation depuis 1970	86
Graphique : nombre d'accidents corporels depuis 1971	87
Graphique : évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus) depuis 1971	87
Graphique : évolution du taux de tués (pour 100 millions de KM parcourus) depuis 1971	88
Graphique : évolution de la gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents corporels) depuis 1971	88
L'évolution sur les trois dernières années : 1998, 1999, 2000	89
Les résultats provisoires pour l'année 2001	89

## **Note de présentation**

---

L'article 96 de la loi de finances pour 2001 demande au gouvernement de présenter chaque année en annexe au projet de loi de finances un rapport relatif à l'ensemble des moyens alloués par l'État à la lutte contre l'insécurité routière. Ce rapport doit retracer également l'effort global de la Nation en faveur de la sécurité routière et fournir les indicateurs de résultats de la politique menée en ce domaine.

Le présent fascicule a pour objet de fournir les renseignements demandés. Il récapitule les différentes composantes de l'effort financier consenti en 1999, 2000, 2001 et 2002 (prévisions) en faveur de la sécurité routière par l'État et les acteurs de la sécurité routière.

## **Le champ de la sécurité routière**

Il recouvre les actions dirigées aussi bien vers l'utilisateur de la route et principalement le conducteur que vers l'infrastructure et le véhicule.

### ***Usager de la route***

Les actions de sécurité routière menées par les différents acteurs du domaine comprennent des actions d'éducation, de formation, d'information et de sensibilisation aux risques routiers des usagers de la route. Les usagers de la route bénéficient également, en cas d'accident, du dispositif d'alerte et de secours. Le non-respect des obligations légales et réglementaires constaté à l'occasion de contrôles ou après accident conduit à sanctionner par des mesures administratives et des décisions judiciaires le comportement de l'usager.

### ***Infrastructure***

Les programmes d'investissement neuf et d'entretien conduits par l'État, les collectivités territoriales et les sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art ont un impact sur la sécurité routière. L'intégration des préoccupations de sécurité routière dans les projets routiers et de voirie urbaine (chaussée et équipements) ainsi que les audits, contrôles et visites de sécurité des infrastructures concourent à réduire le nombre et la gravité des accidents.

### ***Véhicule***

Les mesures concernant le véhicule portent à la fois sur sa sécurité active, c'est-à-dire sur les aspects qui permettent d'éviter les accidents et sur sa sécurité passive, c'est-à-dire sur la réduction des conséquences d'un accident. Des prescriptions qui s'imposent aux industriels du secteur automobile garantissent la conformité des véhicules mis en circulation.

Au-delà de cette approche sectorielle qui peut être réductrice, l'accident apparaît comme une défaillance d'un système qui comprend le véhicule, l'infrastructure et le conducteur. Il en résulte que la prise en compte des interactions entre les différentes composantes du système est un élément clé de la réussite de la politique de sécurité routière.

La première partie décrit les actions des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière en 2000 et 2001 ainsi que les perspectives pour 2002.

**La deuxième partie récapitule l'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière. Le montant total s'élève, en 2001, à 1492,5 millions d'euros, il atteindrait 1563,41 millions d'euros en 2002, ce qui représente une hausse de 4,8 %.**

La troisième partie décrit les crédits concernant la sécurité routière inscrits au budget des départements ministériels.

La quatrième partie décrit l'effort des différents partenaires de la sécurité routière (hors État). La cinquième partie expose les indicateurs de résultat de la politique menée dans le domaine de la sécurité routière.

**La politique de sécurité routière  
en 2000, 2001  
et perspectives pour 2002**

---

## **LES INSTANCES CHARGÉES DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

### ***Le CISR, le DISR, le GIPSR***

Afin de répondre à l'impératif de coordination des actions des services de l'État dans le domaine de la sécurité routière, ont été créés par décret du 5 juillet 1972 le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) et le poste de délégué interministériel à la sécurité routière (DISR).

Le CISR regroupe, sous la présidence du Premier Ministre, tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

Désigné par le Premier Ministre, le Délégué interministériel à la sécurité routière assure le secrétariat du comité. Il veille à l'élaboration des mesures susceptibles d'améliorer la sécurité routière, prépare les délibérations du comité et suit l'application des décisions prises. Il doit en outre soumettre au Groupe interministériel permanent de la sécurité routière (GIPSR) composé de représentants des ministres membres du CISR les projets de textes législatifs et réglementaires touchant à ce domaine.

### ***L'ONISR***

L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) est directement rattaché au délégué ; l'observatoire a pour principales missions la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales. Il assure d'autre part le suivi des études sur l'insécurité routière, ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées. Le conseil d'orientation et d'évaluation de l'observatoire émet un avis sur le programme de travail de l'observatoire et sur la qualité scientifique de ses publications. Le conseil d'orientation et d'évaluation sera remplacé par le Conseil national de sécurité routière.

### ***Le CNSR***

Le CISR du 25 octobre 2000 a décidé la création d'un Conseil national de sécurité routière (CNSR). Il sera mis en place avant fin 2001 et bénéficiera d'un crédit d'études de 2,3 millions d'euros. Cet organisme indépendant, doté d'un conseil scientifique, sera une force de proposition. Il aura pour mission de proposer des mesures en faveur de la sécurité routière au gouvernement, aux assureurs, aux constructeurs, etc.; de procéder à des évaluations des actions engagées ; de commander des études permettant d'améliorer la connaissance de la sécurité routière. Il sera composé de représentants du Parlement, du Conseil Economique et Social, des collectivités locales, des acteurs économiques et sociaux mais aussi des associations. Un décret à paraître prochainement fixera précisément ses modalités d'organisation.

## LES TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES DEPUIS 1997

La Loi n°99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs (JO du 19/06/99), reprend différentes mesures adoptées lors des CISR qui l'ont précédée :

- création d'une *obligation de suivi de stage* pour les conducteurs titulaires de leur permis de conduire depuis moins de deux ans ayant commis une infraction entraînant le retrait de 4 points et plus de leur permis de conduire, le suivi de ce stage se substituant au paiement de l'amende,
- *réforme de la profession d'enseignement de la conduite* et de la sécurité routière, son objet étant principalement de mieux encadrer les conditions d'accès à la profession et d'instaurer une obligation de contrat entre l'élève-conducteur et l'établissement d'enseignement,
- création de la *présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation* du véhicule en cas d'excès de vitesse et de franchissement de signaux imposant l'arrêt du véhicule, son objet étant de permettre de multiplier les contrôles sans interception dans les lieux les plus dangereux.
- création d'un *délit en cas de récidive dans l'année de dépassement de la vitesse maximale autorisée de 50km/h* et plus, délit puni d'une peine maximale de 25 000 francs (3 811,23 €) d'amende et de trois mois d'emprisonnement,
- instauration d'un *dépistage systématique des stupéfiants en cas d'accident mortel*, l'objet de cette mesure étant d'effectuer une étude épidémiologique permettant de mettre en lumière les liens de causalité entre prise de stupéfiants et accidents,

Les deux mesures relatives à la présomption de responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise et au délit de récidive de grand excès de vitesse sont entrées en application dès la promulgation de la loi.

Les autres mesures ont fait l'objet de textes d'application.

Il faut remarquer également les travaux qui ont été menés en coopération avec les administrations concernées et la commission supérieure de recodification afin de **recodifier à droit constant le code de la route**. Ce code recodifié est entré en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> juin 2001 (ordonnance des 22 septembre et 21 décembre 2000 et décrets du 22 mars 2001). Ces importants travaux ont permis d'améliorer sa lisibilité, notamment en rapprochant la règle de sa sanction, et sa cohérence.

En ce qui concerne les autres textes pris pendant cette période, ils peuvent être regroupés sous quatre rubriques :

### ■ L'amélioration du contrôle sanction

Le pouvoir de verbalisation des **agents de police municipale** a été étendu à la quasi-totalité des contraventions à la circulation routière (décret du 24 mars 2000). Suite à la décision du comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000, il va en être prochainement de même pour les *adjoints de sécurité et les gendarmes volontaires*.

L'efficacité des contrôles routiers va être améliorée par une meilleure coordination de l'action des acteurs locaux pour l'organisation de **contrôles** sur les lieux les plus accidentogènes (circulaire interministérielle du 20 janvier 2000 relative à la mise en œuvre des plans départementaux de contrôle).

### ■ Les infrastructures

Pendant cette période la réglementation **des transports exceptionnels** a été refondue (décret du 21 décembre 2000) et un **contrôle de sécurité des infrastructures** nouvelles a été mis en place sur toutes les voies relevant de la domanialité de l'État.

### ■ Les véhicules

Dans le cadre de l'application de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, un dispositif a été mis en place afin de limiter les pollutions en provenance des

véhicules : « **pastille verte** », habilitation des préfets à limiter la circulation en cas de pic de pollution, contrôle complémentaire annuel des émissions polluantes pour les camionnettes de plus de quatre ans (décrets du 17 août 2000).

Un dispositif d'aide financière à la mise en sécurité des véhicules fonctionnant au **gaz de pétrole liquéfié** a été institué, afin d'aider les usagers équipés de véhicules dépourvus de soupape de sécurité et de dispositif de surpression, à s'en équiper.

Au cours de la présidence française de l'Union européenne, la position commune du Conseil sur la directive relative à la réception des autobus, prévoyant **notamment l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite** des grands autobus urbains, a été adoptée le 28 septembre 2000. Par ailleurs la France a proposé que le **limiteur de vitesse** actionné par le conducteur soit introduit dans la réglementation technique européenne des véhicules en tant que dispositif facultatif, dans la perspective de le rendre obligatoire à terme sur l'ensemble des véhicules légers.

La profession **d'expert en automobile** a été réorganisée avec la création d'une commission nationale chargée notamment d'assurer la discipline de la profession (décret du 27 août 1997).

#### ■ **Les usagers**

En matière de permis de conduire, la **reconnaissance** en France, sans obligation d'échange, **du permis de conduire des ressortissants des États membres de l'Union européenne** ou parties à l'Espace économique européen a été instituée. Parallèlement, les définitions et appellations de sous catégories de permis de conduire ont été revues (décret du 8 décembre 1998).

Une série de mesures permettant d'améliorer la **sécurité des cyclistes** a été prise : « sas » aux feux rouges, écart d'1,5 mètre hors agglomération en cas de dépassement, usage des bandes et pistes cyclables redéfini, catadioptre blanc à l'avant, accès au trottoir pour les enfants de moins de 8 ans, accès aux zones piétonnes... (décret du 14 septembre 1998). En ce qui concerne la circulation des groupes a été institué la possibilité pour un véhicule accompagnant un groupe de 10 cyclistes ou plus de se munir d'un gyrophare orange.

En ce qui concerne l'éducation à la sécurité routière, une série de mesures a été prise dont l'application réglementaire est en cours : attestation scolaire de sécurité routière partie intégrante du permis de conduire, brevet de sécurité routière obligatoire pour tous les conducteurs de cyclomoteurs.

Enfin, il a été demandé aux services de l'État de mettre en œuvre des **plans de prévention des risques routiers** (circulaire du 7 mars 2000).

## LES ACTIONS DES POUVOIRS PUBLICS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2000

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les composantes que sont le conducteur, la route, le véhicule. Ces actions ont été renforcées en 2000, année déclarée « année de la grande cause ».

### Le conducteur

**En matière de formation**, la mise en place d'un véritable continuum éducatif, depuis l'école et tout au long de la vie d'un conducteur, est une priorité qui se décline aussi bien avec la validation sociale des attestations scolaires de sécurité routière, qu'avec le développement des formations post-permis, la réforme de l'examen du permis de conduire ou l'instauration d'une attestation de première éducation à la route.

Cette priorité a été renforcée par le CISR du 25/10/2000, les décisions suivantes ont été prises :

- création de l'attestation de première éducation à la route à l'école primaire,
  - évolution de l'attestation scolaire de sécurité routière passée en classe de 3<sup>e</sup>, devenant la première étape du permis de conduire,
  - renforcement des aides à l'accès au permis de conduire pour les jeunes en difficulté,
  - recrutements supplémentaires de 230 inspecteurs du permis de conduire sur 3 ans (hausse de près de 30 % par rapport à 1998), pour améliorer les conditions de passage de l'examen.
- La volonté de mobiliser l'ensemble des acteurs se traduit par des efforts de **communication mais aussi de meilleure connaissance** de l'accidentologie et par une politique locale forte visant à associer tous les services de l'État et de nombreuses associations œuvrant bien au-delà de la sécurité routière au sens strict.
- **Le contrôle et la sanction** n'ont de sens qu'en complément des efforts de formation et de sensibilisation. Ils doivent aussi servir à montrer l'utilité de la règle et le développement de plans départementaux de contrôle doit contribuer à atteindre ce but.

Le CISR du 25/10/2000 a décidé de poursuivre le renforcement de l'efficacité et de la dissuasion des contrôles :

- extension du pouvoir de rétention du permis de conduire aux excès de vitesse de plus de 40 km/h,
- renforcement des unités spécialisées de la gendarmerie et de la police nationale en moyens matériels permettant notamment des contrôles automatisés,
- expérimentations d'alternatives aux poursuites sous la forme de « sanctions pédagogiques » éthylotest anti-démarrage pour les infractions liées à l'alcool, enregistreur de vitesse pour celles liées à la vitesse.

## La route

**La sécurité des infrastructures et l'amélioration de l'information des conducteurs**, notamment par le développement d'un schéma directeur de l'information routière sont aussi des éléments de nature à réduire l'insécurité routière,

## Le véhicule

*Dernier domaine d'intervention, la réglementation technique du véhicule* doit permettre de renforcer sa sécurité mais aussi accroître l'aide à la conduite en utilisant des moyens d'information mais aussi des dispositifs tels que le limiteur de vitesse adaptable par le conducteur.

**Sur ces deux derniers domaines, les décisions du CISR du 25 octobre 2000 sont :**

- intensification de l'investissement de l'État en matière de travaux de sécurité, suppression ou protection des obstacles latéraux et mise en place de glissières mieux adaptées aux motocyclistes,
- élaboration d'un schéma directeur d'information routière et de sécurité, permettant d'offrir aux usagers du réseau trans-européen, une information en temps réel sur les perturbations de trafic, la climatologie et les dangers proches.

## La formation du conducteur

### Le permis de conduire

On a constaté en 2000 une augmentation importante de la demande de places d'examens du groupe lourd (+ 12 %) et motocyclettes (+ 5 %).

Dans ces conditions, il a été nécessaire de concentrer l'activité des inspecteurs sur les seuls examens. Ces efforts se sont traduits, pour les dix premiers mois de l'année, par une augmentation de l'attribution des places de 9 % dans la catégorie moto et de 16 % dans la catégorie lourd.

Des réflexions et travaux ont abouti à la proposition de modernisation de l'épreuve théorique générale de l'examen. Cette réforme redéfinit le rôle de l'épreuve au sein du cursus de formation. Elle s'appuie sur une totale rénovation du contenu, qui prend mieux en compte les aspects risqués et états dégradés du système. Elle met en œuvre des moyens modernes (micro-ordinateurs, CD-ROM et projecteurs multimédia).

Une première expérimentation est conduite à partir du mois de février 2001 dans quelques départements.

#### *Fonctionnement des commissions médicales départementales du permis de conduire*

Une étude est en cours, à laquelle sont associés les ministères de l'Intérieur et de la Santé ainsi que le Conseil National de l'Ordre et les syndicats des médecins. Ses premières orientations visent à confier les visites initiales et périodiques des conducteurs à des médecins de ville volontaires, formés spécifiquement et agréés par le préfet. La commission médicale n'examinerait plus que les conducteurs ayant commis des infractions graves ainsi que les cas transmis par les médecins agréés.

Cette réforme sera expérimentée dans neuf départements avant sa généralisation.

#### *Amélioration de la sécurité sur les centres d'examen.*

La mise en œuvre des mesures portant sur les conditions d'accueil des candidats et l'annonce du résultat de l'examen a été évaluée par une société externe. Après concertation avec l'ensemble des parties, le ministre a décidé d'étendre l'expérimentation de l'annonce différée du résultat à de nouveaux centres (Ile-de-France, Isère et Bouches-du-Rhône).

#### *La déconcentration de la gestion des inspecteurs du permis de conduire.*

L'objectif a été confirmé lors du CTPM du 18 juin 2001 avec une première étape importante au 1<sup>er</sup> janvier 2002.

## **La réforme des conditions d'accès à la profession d'enseignant**

La mise en œuvre des dispositions de la loi du 18 juin 1999 s'est poursuivie en 2000. Il s'agit en particulier d'un travail de refonte de l'ensemble des textes d'application (arrêtés et circulaires) relatifs à l'activité des enseignants de la conduite, à l'exploitation des auto-écoles et des centres de formation de moniteurs, et aux activités des associations qui utilisent l'enseignement de la conduite à des fins d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle. Le décret correspondant est paru le 30 décembre 2000, après un long travail de concertation et de consultation des conseils et organismes officiels.

## **Les expérimentations des formations post permis destinées aux conducteurs novices et aux conducteurs expérimentés**

L'expérimentation des rendez-vous d'évaluation destinés aux conducteurs novices (un an d'ancienneté de permis) et des rendez-vous de perfectionnement destinés aux conducteurs expérimentés (10 ans d'ancienneté de permis) a. démarré en 1999. Elle vient de faire l'objet d'un premier bilan d'étape réunissant les partenaires (formateurs, assurances, associations et réseaux locaux de sécurité routière) le 7 mars 2000 qui montre que la mobilisation des partenaires nationaux et locaux est encore faible. On recense à la fin 2000 :

- 144 écoles de conduite labellisées ;
- 151 rendez-vous d'évaluation suivis par 2 307 conducteurs novices ;
- 94 rendez-vous de perfectionnement suivis par 2 148 conducteurs chevronnés.

Une évaluation, effectuée par l'INRETS est en cours.

## **Le permis à points et infraction**

En 2000 : obligation est faite aux conducteurs novices de suivre une formation spécifique dès qu'ils commettent une infraction grave (perte de 4 points ou plus). Dix à vingt mille stagiaires sont susceptibles d'être concernés par cette mesure.

L'animation et l'amélioration du réseau des formateurs de stage de sensibilisation a donc été une priorité qui s'est traduite par l'édition d'un bulletin de liaison, l'organisation de quatre journées d'échanges, l'expérimentation d'un suivi pédagogique des équipes d'animateurs, la formation de 14 délégués de la formation du conducteur pour assurer le contrôle des centres agréés, la formation de 24 animateurs des stages permis à points (12 enseignants de la conduite et 12 psychologues) venant compléter le réseau actuel. Par ailleurs, une étude a été réalisée avec le ministère de la Justice pour l'harmonisation des contenus pédagogiques des stages alternatifs aux poursuites judiciaires.

## ***La communication***

### **Campagnes de communication**

De nombreuses campagnes de communication ont été lancées sur les thèmes suivants : danger de l'utilisation des téléphones portables au volant ; témoignages de témoins, victimes, familles de victimes, rescapés ou responsables d'accidents ; respect de la règle ; conducteur désigné au niveau français et européen; trajets quotidiens.

### **Actions de relation presse**

L'activité de presse a donné lieu à un grand nombre de communiqués de presse : bilans, diffusion des chiffres, communiqués d'alerte, information sur l'action du gouvernement, recommandations...

### **Événements, salons, expositions**

De nombreux événements ont été l'occasion d'associer la presse au thème de la sécurité routière : manifestations sportives; rencontres du ministre, M. J. C. GAYSSOT, avec des représentants des associations ; mise en place de nouveaux dispositifs de sécurité ; inauguration d'expositions ; Mondial de l'Automobile.

### **Editions et documents**

La délégation interministérielle à la sécurité routière a poursuivi sa politique de publications sous la forme de revues, plaquettes d'information , films et vidéos.

## ***Collecte, interprétation et diffusion de statistiques***

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière a engagé, au cours de l'année écoulée, une modernisation de son action dans différents domaines : conjoncture, fichier accident et indicateurs d'accidentologie locale.

### **La refonte de la fonction conjoncture**

Le fichier accident est la principale source de données en matière d'accidentologie. Chaque accident corporel donne en effet lieu à l'établissement, par les forces de l'ordre, d'un BAAC

(bulletin d'analyse d'accident corporel) qui contient de nombreuses données sur les caractéristiques principales de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués. Mais les contraintes d'exploitation imposent des délais de l'ordre de trois mois, incompatibles avec la nécessité d'avoir une vision claire et actualisée de la situation.

C'est pourquoi un système de remontées rapides, limité aux chiffres des accidents corporels, tués et blessés, a été mis en place au cours de l'année 2000. Il permet vers le 10 du mois, en attendant les données consolidées, de disposer d'un état de la situation du mois précédent et de publier le baromètre mensuel d'accidentologie.

L'Observatoire a ajouté à sa production habituelle un document de synthèse sur les grandes données de l'accidentologie. Ce document d'information se propose de répondre de manière claire aux questions les plus fréquemment posées : « où et quand ont lieu les accidents ? », « qui est le plus exposé à l'accident ? ». Il comporte également des données sur les modes de déplacement, les contrôles : vitesse, alcool, ceinture ainsi que des comparaisons européennes.

### **La modernisation du fichier accident**

L'amélioration du fichier accident est une demande commune des forces de l'ordre, qui se plaignent de la lourdeur de la procédure, et des utilisateurs qui se plaignent du manque de fiabilité des données.

Trois séries de mesures ont été décidées en 2000. Elles concernent la mise en place d'un plan qualité, la simplification du fichier et sa déconcentration. Un certain nombre d'éléments du plan qualité ont été engagés et des résultats très concrets d'amélioration de la qualité ont, d'ores et déjà, été obtenus. Les processus de simplification et de déconcentration s'étaleront progressivement jusqu'en 2003.

### **Les indicateurs d'accidentologie locale**

La production d'indicateurs d'accidentologie locale à l'échelon des villes et des départements, tenant compte de la décomposition entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales et communales, voiries urbaines) et du trafic correspondant, améliorera les comparaisons possibles, entre départements et permettra une évaluation plus rigoureuse de l'impact des politiques locales de sécurité routière.

Ce projet, qui est destiné à mieux cibler les politiques locales en matière de sécurité routière, nécessite un lourd travail méthodologique et la validation de nombreuses données - le SETRA, les observatoires régionaux de sécurité routière, les DDE ont été très fortement mobilisés sur ce travail.

### **Enquêtes d'opinion**

Des enquêtes d'opinion ont été menées auprès des utilisateurs des deux-roues de 125 cm<sup>3</sup> et plus ainsi qu'auprès des conducteurs à l'occasion de la campagne sur le respect de la règle.

## ***Les infrastructures et l'information des usagers***

### **L'exploitation de la route a pour objectifs :**

- de renforcer la sécurité des usagers par des organisations et des moyens de surveillance, d'interventions, d'alerte et de secours,
- d'apporter des services d'information avant et pendant le voyage,
- d'optimiser l'usage des infrastructures par la gestion du trafic répartissant les flux dans l'espace (itinéraires alternatifs) et dans le temps (informations contribuant à modifier les déplacements) et permettant ainsi de différer certains investissements.

Concrètement, c'est un ensemble d'équipes (sur le terrain en patrouilles et en intervention, dans les centres d'ingénierie et de gestion du trafic), de matériels (stations de comptage du trafic, panneaux à message variable, caméras, centres de surveillance et de gestion de la circulation, postes d'appel d'urgence, contrôleurs de carrefours, etc.) organisés en systèmes plus ou moins complexes.

Les mesures d'exploitation consistent à maintenir la viabilité (voies circulables avec des conditions météo difficiles, accidents plus rapidement détectés et interventions accélérées...), à gérer le trafic (répartition des flux sur les réseaux maillés, contrôles d'accès...), à informer les usagers (avant le voyage tel que Bison Futé, pendant avec les panneaux à messages variables, les radios, les équipements embarqués...).

Un certain nombre de régions disposent de systèmes d'exploitation (SIRIUS en Ile-de-France depuis 1994, CORALY pour l'agglomération de Lyon, MARIUS à Marseille, ERATO à Toulouse... Les directions départementales de l'équipement mettent en place progressivement des projets d'exploitation sur les axes les plus circulés et des centres d'ingénierie et de gestion de trafic comme celui de Savoie gérant la circulation dans la Tarentaise et la Maurienne, le centre d'ingénierie et de gestion du trafic de la Tarentaise en Savoie, etc.).

Les progrès réalisés dans les domaines de l'informatique, de la télématique ou des transmissions vont ouvrir des possibilités nouvelles pour l'information, la gestion des incidents, la gestion du trafic, le contrôle, l'aide à la conduite des véhicules, la gestion de flottes et de marchandises.

## **Les aménagements de sécurité sur le réseau national**

Les contrats État-régions du XII<sup>e</sup> plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité, les plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS). La part État de ce volet s'élève globalement à 133,9 millions d'euros, soit 3,4 % de l'enveloppe routière. Avec la participation des collectivités, il s'agit de plus de 305 millions d'euros de travaux de sécurité qui seront réalisés au titre des plans régionaux d'aménagements de sécurité sur le réseau national (le double du XI<sup>e</sup> plan).

Le montant consacré aux aménagements de sécurité d'initiative locale (A.S.I.L.), qui s'élève chaque année à 12,2 millions d'euros, a été complété en 2000 par 3,05 millions d'euros supplémentaires consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Le montant des autorisations de programme État déléguées en 2000 pour les opérations P.R.A.S. s'est élevé à 18,5 millions d'euros.

## **Le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR)**

L'évaluation des expérimentations réalisées en 1999 a permis de préciser la définition du contrôle de sécurité des projets routiers. Il comporte trois étapes :

- une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes du projet,
- une inspection de sécurité avant la mise en service,
- une évaluation de sécurité après six mois puis trois ans de mise en service.

Le CISR du 25 octobre 2000 a décidé le déploiement de la démarche sur le réseau de l'État à partir de 2001.

## **La signalisation routière « Zéro défaut »**

Cet ensemble d'actions qui vise à améliorer la qualité de la signalisation a été présenté à différentes occasions aux gestionnaires de voirie et a fait l'objet d'articles dans *FACES*, dans la *Revue Générale des Routes et Autoroutes* et dans *Réflexes*. Lors du congrès de l'entretien et

de l'exploitation de la route de novembre 2000, la conférence sur la qualité de la signalisation a montré les actions concrètes actuellement menées par plusieurs services. Ce partage d'expériences étant indispensable, une journée thématique sera organisée en 2001.

## **Des infrastructures adaptées à la sécurité des motards**

Dans ce domaine l'action s'est traduite par la diffusion d'un guide. Très apprécié, il pourrait faire l'objet de traductions dans le courant de l'année 2001.

## **La sécurité dans les tunnels**

Des réflexions ont été engagées visant à améliorer la sécurité dans les tunnels : interdistance des véhicules, dispositifs de fermeture, signalisation des abris. Différents dispositifs seront expérimentés préalablement à la réouverture du tunnel du Mont-Blanc.

## **Le schéma directeur d'information routière**

Le comité interministériel du 25 octobre a décidé la mise en œuvre d'un schéma directeur de l'information routière. Trois objectifs sont poursuivis :

- disposer d'une information en temps réel concernant la sécurité et les conditions générales de circulation sur le réseau transeuropéen (20 000 km),
- rendre l'information accessible au plus grand nombre en la mettant sur des serveurs télématiques et à disposition des médias et des opérateurs,
- faire circuler une information routière synthétique en temps réel entre les différents acteurs (gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, autorités).

Actuellement, des services d'information routière sont en place sur le réseau autoroutier concédé (7 300 km) et sur les voies rapides urbaines dotées d'un système d'exploitation (500 km). Au-delà, ils se déploient progressivement en fonction des moyens, sur la base de projets d'exploitation d'itinéraires (A75, A20, A84...), de réseaux voies rapides urbaines (opérations contractualisées dans le cadre des contrats de plan) et de réseaux gérés par les directions départementales de l'équipement. L'extension d'une information de qualité appliquée au réseau trans-européen passe par une amélioration du recueil de données sur le réseau national non concédé.

## **La communication Bison Futé**

Pendant la campagne 2000 de Bison Futé 56 points d'accueil Bison Futé ont été ouverts, répartis dans 39 départements. Les principales informations fournies portaient sur les conditions de circulation, les itinéraires recommandés et les informations touristiques des régions.

Ont par ailleurs été diffusés :

- 13 millions de cartes conseils et itinéraires bis,
- 1,5 million de calendriers du trafic routier petit format, et 40 000 calendriers entreprises grands formats (dont 37 000 ont été envoyés aux comités d'entreprise),
- plus de 700 000 exemplaires de divers dépliants d'informations routières : outils télématiques des centres d'information routière accessibles au public, conseils pour la journée villes sans voitures, plan neige vallée du Rhône, championnat du monde de cyclisme à Plouay, présentation du CNIR, RDS/TMC (Radio Data System/Traffic Message Chanel).

## Les transports intelligents

Le projet ACTIF a démarré début 2000. Il vise à élaborer une architecture-cadre nationale des systèmes de transport intelligents (télépéage, guidage dans les véhicules, liaison avec les transports en commun ou les parkings...). Une première architecture sera produite en 2001. Par ailleurs, une démonstration a été réalisée dans le cadre du projet européen SERTI d'un « service corridor » (information en temps réel RDS-TMC) diffusé vers des terminaux embarqués via les radios FM 107.7 des sociétés d'autoroutes. Elle a permis la mise au point de contenu du service par rapport aux attentes des usagers, la mise au point de l'interopérabilité européenne des systèmes de diffusion et des récepteurs, ainsi que des réflexions sur le plan de déploiement des constructeurs et équipementiers automobiles.

## Le véhicule

**La réglementation technique des véhicules** est élaborée dans les cadres internationaux de la Communauté Européenne et des Nations Unies à Genève.

Les faits marquants survenus au cours de l'année 2000 à Genève sont :

- l'institutionnalisation du Forum Mondial de l'Harmonisation des réglementations automobiles (WP 29), doté d'un mandat et d'un règlement intérieur qui souligne le caractère mondial des travaux et qui fixe des critères méthodologiques précis pour l'élaboration des règlements, en soulignant la transparence du processus
- l'entrée en vigueur, le 25 août 2000, de l'accord mondial du 25 juin 1998, avec la participation des USA, du Japon, de la Communauté européenne et de plusieurs grands pays dont la Chine, la Russie, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni
- l'entrée en vigueur de l'accord européen de Vienne sur la reconnaissance, pour les véhicules en transit, des certificats de contrôle technique périodique.

Il existe aujourd'hui 112 règlements de Genève annexés à l'accord de 1958 et qui concernent les performances principales des véhicules en matière de sécurité active (freins, pneus, éclairage et signalisation, etc.), de sécurité passive (ceintures de sécurité, appui-tête, protection des occupants en cas de choc frontal et latéral), et de protection de l'environnement.

## Contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2000 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2000,
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 1998 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2000,
- les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Par ailleurs, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, les véhicules utilitaires légers doivent procéder à une visite technique complémentaire pollution dans les deux mois qui précèdent le premier anniversaire d'une visite initiale favorable.

En 2000, 17,2 millions de contrôles dont 14,7 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 4601 centres de contrôle agréés (4034 centres spécialisés et 567 centres auxiliaires). Les 14,7 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 12,9 millions pour les voitures particulières et 1,8 million pour les utilitaires légers. Ces résultats traduisent une augmentation de 17,8 % du nombre de contrôles par rapport à 1999.

En 2000, 16,4 % des voitures particulières ne présentent aucune des altérations élémentaires de la nomenclature, alors qu'elles étaient de 17,2 % en 1999.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est en légère diminution par rapport à 1999. Il s'établit en 2000 à 20,43 % alors qu'il était de 20,60 % en 1999.

Pour les utilitaires légers on constate une relative stabilité du taux de prescription de contre-visites : il est de 24,93 % en 2000 contre 24,86 % en 1999.

## **Adhésion de la France à EuroNCAP**

Le ministère des transports a adhéré au 1<sup>er</sup> janvier au consortium EuroNCAP qui effectue des essais comparatifs de performances de sécurité des véhicules : la présentation des résultats pour les petites voitures récentes a été faite le 27 septembre dans les locaux du ministère et sur le parvis de la Défense.

## **Expertise automobile**

La Commission nationale des experts en automobile a établi la liste pour l'année 2000 (BO n° 2000-5 juin 2000), modifiée en novembre. Des améliorations seront proposées au fonctionnement de la commission en 2001.

Un groupe de travail a été mis en place en septembre, concernant la relance de la procédure de suivi des véhicules gravement accidentés.

L'utilisation des nouvelles technologies (téléchiffage...) a nécessité la mise en place d'un groupe de travail associant les Transports, les experts, les assureurs...

## **La politique locale de sécurité routière**

Plus de la moitié des préfetures ont mis en place en 2000 une organisation nouvelle, fédératrice de l'ensemble des services de l'État, centrée autour d'un chef de projet. La formation spécifique des chefs de projet et des coordinateurs sécurité routière, essentielle au dispositif, a été réalisée.

Par ailleurs, les quinze pôles régionaux d'animation sécurité routière créés en 1999 afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux ont été mis en place progressivement en 2000, avec un renfort important de nouveaux chargés de mission sécurité routière (37 formés en 2000-2001).

Un outil de communication pour les inspecteurs départementaux de sécurité routière

« L'insécurité routière - Pour en Savoir Plus » a été réalisé et diffusé à toutes les préfetures. Les PDASR 2000 (programmes départementaux d'actions de sécurité routière) ont décliné les quatre priorités nationales : plans de contrôle, plans de prévention des risques routiers, actions vers les jeunes et formation des conducteurs.

Une réflexion s'est engagée pour faciliter la gestion par les préfetures du dispositif actuel et permettre aux acteurs locaux de mieux échanger leurs expériences.

L'opération Label-vie lancée début 1999 s'est poursuivie en 2000. Environ 700 projets, soit un nombre équivalent à l'année précédente, ont été déposés et financés. Des brochures et des vidéos présentant les projets ont été largement diffusées vers les préfetures, les mairies, les réseaux Education Nationale, Jeunesse et Sports et les associations. Un site internet, [www.label-vie.net](http://www.label-vie.net), a été mis en service en octobre 2000. Il permet de consulter tous ces documents et de construire un projet en ligne.

En ce qui concerne le programme REAGIR (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier), l'accent a été mis sur l'amélioration de la qualité des rapports d'enquêtes. Des comités de lecture ont été créés dans les départements.

## **Le partenariat**

### **L'engagement de L'Europe**

Le 26 juin 2000, le Conseil des Ministres des transports de l'Union Européenne a adopté une résolution relative au renforcement de la sécurité routière et listé une série d'actions prioritaires à entreprendre au niveau communautaire, de nature législative, de recherche ou d'information. Dans le cadre de la Présidence française, l'idée de rendre obligatoire l'installation d'un limiteur avertisseur de vitesse, modulable et réglable par le conducteur, sur tous les véhicules légers, a fait son chemin et devrait donner lieu à un règlement technique en 2001.

### **Les plans de prévention du risque routier**

Pour les services de l'État, une circulaire du Premier ministre du 7 mars 2000 leur a demandé de se doter, dans un délai de trois ans, d'un plan de prévention des risques routiers.

À ce jour, 60 directions départementales de l'équipement ont engagé la démarche et les personnes désignées pour porter le projet ont suivi deux semaines de formation à la méthodologie à l'école nationale de sécurité routière et de recherches (ENSERR) de Nevers. Quelques plans ont d'ores et déjà été établis.

Un module de formation a aussi été élaboré avec l'ENSERR à destination des personnels conduisant un véhicule administratif. Certains conducteurs professionnels l'ont suivi et il va être diffusé sur trois ans à l'ensemble des administrations.

Pour les entreprises privées, trois groupes de travail ont travaillé :

- à l'élaboration du « référentiel entreprise », rédigeant un manuel d'élaboration d'une politique de sécurité routière en entreprise.
- sur la labellisation des « préventeurs » et des formations.
- sur la mise au point de propositions concernant le comité de promotion et de suivi du dispositif.

Par ailleurs, dans le cadre du partenariat avec la CNAMTS, deux groupes de travail ont été constitués, l'un sur l'évaluation du risque, l'autre sur la formation.

Six chartes ont été signées en 2000 avec les entreprises suivantes : EUROPCAR , DEKRA VERITAS, FNTR (charte signée par le ministre), CECOMUT, SANOFI, APAVE.

Le label « initiative soutenue par la sécurité routière » a été attribué à des entreprises (CNPA, 3M et BP, groupe LACROIX, NORAUTO, STIVO) et à des associations (les mains du cœur et voiture & co) pour leur engagement dans des actions de sécurité routière particulièrement intéressantes.

### **Relations avec les associations**

En plus du dispositif propre au financement des actions du collectif « arrêtons le massacre », le montant des subventions allouées pour l'année 2000 s'est élevé à 0,488 millions d'euros. La DSCR a soutenu 25 associations.

### **Insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté par le permis de conduire**

Le Fond Social Européen « apprentissage de la conduite et insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté » a poursuivi son développement en 2000.

Un financement de 1,83 million d'euros a été délégué aux préfetures afin de soutenir 100 projets d'actions sur le terrain.

Le 26 janvier 2000, la Fédération des Associations de la Route pour l'Education (FARE) a organisé une rencontre sur la conduite accompagnée pour les jeunes en difficulté et les

expériences innovantes. Le 10 octobre, l'UFJT, a fait de même avec les ministères de la Justice et de l'Education nationale et les associations intervenant par le permis de conduire pour les jeunes en difficulté.

## **LES PRINCIPAUX AXES D'INTERVENTION DES POUVOIRS PUBLICS EN 2001 ET 2002**

L'année 2001 sera marquée par une nouvelle semaine de la sécurité sur la route qui se déroulera du 20 au 28 octobre. Cet événement deviendra un rendez-vous annuel qui permettra d'échanger sur les actions engagées dans les départements et l'ensemble du territoire.

### ***La formation du conducteur.***

Dans ce domaine, l'accent est mis tout particulièrement sur le passage d'un système centré sur le permis de conduire à un continuum éducatif. Dans ce but, l'amélioration de la qualité de la formation, la mise en place du permis de conduire en trois modules et l'évaluation des rendez-vous post permis en vue de leur généralisation éventuelle sont les objectifs recherchés. Afin de faire des délégués et inspecteurs du permis de conduire des acteurs de la sécurité routière, leur formation initiale et continue intégrera mieux la formation aux données de la sécurité routière.

### ***L'exploitation de la route***

Le développement d'un service d'informations routières en temps réel accessible quasi gratuitement au plus grand nombre des usagers est un des objectifs défini par le dernier CISR. Un schéma directeur de l'information routière sera élaboré ainsi qu'une stratégie de relation avec les principaux producteurs et diffuseurs d'information.

Le déploiement des organisations de surveillance, d'intervention, de gestion de trafic sur le réseau routier et l'implantation d'équipements de recueil de données, de gestion du trafic ou d'information des usagers seront poursuivis en 2001 dans le cadre du schéma d'exploitation de la route (SDER).

Des éléments de diagnostic, des méthodes et des démarches de qualité continueront à être développés afin de renforcer la sécurité des infrastructures. Après avoir porté sur le traitement des « points noirs », des zones d'accumulation d'accidents graves, l'action de l'État s'est orientée vers des approches par itinéraire. Il importe désormais d'agir sur des éléments accidentogènes plus diffus (perception de la route, obstacles latéraux...).

### ***Le véhicule***

Les pouvoirs publics français, dans le cadre européen, contribueront à l'élaboration d'une directive sur les limiteurs de vitesse avertisseurs modulables. Par ailleurs, la réglementation des véhicules devra évoluer consécutivement à l'incendie du tunnel du Mont-Blanc. Une activité de suivi, d'évaluation de dispositifs techniques et de veille technologique pour de nouveaux produits se poursuivra : dispositif de retenue des enfants, feux de jour pour véhicules, dispositifs de contrôle du port de la ceinture, dispositif d'enregistrement (boîte noire).

## ***L'action de l'État dans les départements***

Les priorités de l'État pour l'action départementale sont en 2001 :

- les plans de contrôle départementaux qui concourent au maintien d'un haut niveau des contrôles grâce aux moyens décidés lors des deux derniers CISR. Les contrôles doivent s'accompagner d'actions d'information, de formation et de sensibilisation.
- la mise en place de plans de prévention des risques routiers qui se poursuit aussi bien dans les entreprises privées que dans les services déconcentrés de l'État au sein desquels la formation d'animateurs spécialisés est prévue.
- des actions spécifiques en direction des jeunes avec comme objectif une diminution de la sinistralité. Les actions du programme LABEL VIE se poursuivent en 2001 en direction des publics lycéen et étudiant
- l'apprentissage à la conduite pour les jeunes en difficulté dans le cadre de leur insertion sociale et professionnelle sera développé par l'intermédiaire de programmes spécifiques.
- la formation post permis pour les conducteurs novices et expérimentés doit se développer dans tous les départements grâce à la mise en place d'une offre de formation. Les enseignants de la conduite seront encouragés à participer à la lutte contre l'insécurité routière.

À la suite de la mise en place des pôles de compétence sécurité routière dans les départements, une des priorités pour l'année 2001 est l'élaboration du programme d'actions de l'État, avec une forte implication de l'ensemble des services déconcentrés. Les différents partenaires de l'État seront incités à élaborer leur programme d'actions en fonction de leurs propres champs de compétence.

La création d'un centre de ressources sécurité routière dans chaque département doit faciliter l'action des différents partenaires en mettant à leur disposition des outils d'animation, des supports de communication, des analyses et des études.



**État récapitulatif général  
de l'effort financier de l'État  
consacré à la sécurité routière**

---



## Synthèse pour l'État des crédits en dépenses ordinaires et crédits de paiements

(en millions d'euros)

Ministères	1999	2000	2001	2002
Equipement, transports et logement	519,28	588,86	583,2	592,98
Défense	475,61	481,4	487,36	520,62
Intérieur	228,22	223,76	222,24	231,97
Justice	—	—	166,22	169,68
Emploi et solidarité	—	—	0,31	0,28
Recherche	8,5	6,99	13,45	17,16
Economie, finances et industrie	17,56	21,42	19,72	30,72
<b>Total ministères</b>	—	—	<b>1 492,5</b>	<b>1 563,41</b>



**Les crédits ouverts  
par département ministériel**

---

## ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET LOGEMENT

La lutte contre l'insécurité routière est une mission prioritaire du ministère de l'Équipement, des transports et du logement (METL).

Au travers des nombreuses missions qui lui incombent dans le domaine de l'infrastructure routière, des transports et de l'urbanisme, le ministère par l'activité aussi bien de ses services centraux que déconcentrés contribue à l'effort de l'État en faveur de la sécurité routière.

Dans les lois de finances 1999, 2000 et 2001, les crédits contribuant au financement d'actions de sécurité routière au sein du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement relevaient de deux sections différentes : Services communs d'une part et Transports et sécurité routière d'autre part. A l'intérieur de cette dernière section on distinguait deux sous-sections : 1. Transports ; 2. Sécurité routière. Afin de simplifier la présentation du projet de loi de finances pour 2002, la section Transports et sécurité routière ne comporte plus de sous-sections et regroupe désormais des crédits relevant auparavant des deux sous-sections précédentes. Par ailleurs la section Services communs reprend également certains crédits relevant auparavant de la sous-section Sécurité routière.

*Cependant, afin de faciliter la lecture des tableaux de crédits, la division en sections et sous-sections en vigueur jusqu'en 2001 a été conservée pour la présentation des crédits du PLF 2002.*

### Équipement, Transports et Logement - Total

(crédits exprimés en millions d'euros)

Titre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.						
Personnel		175,67	0,00	179,76	0,00	187,78	0,00	197,52
Fonctionnement		165,94	0,00	199,13	0,00	187,53	0,00	194,40
Total titre III		341,61	0,00	378,89	0,00	375,31	0,00	391,92
Titre IV		1,68	0,00	3,20	0,00	3,21	0,00	1,98
Titre V	166,51	167,77	211,11	197,18	219,57	193,54	226,90	190,41
Titre VI	8,22	8,22	9,57	9,59	11,15	11,15	9,38	8,67
<b>Total général</b>	<b>174,73</b>	<b>519,28</b>	<b>220,68</b>	<b>588,86</b>	<b>230,72</b>	<b>583,20</b>	<b>236,28</b>	<b>592,98</b>

### Les actions de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) est le service de l'État chargé de promouvoir la sécurité routière et de définir les conditions générales de circulation sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier, en rase campagne et en zone urbaine ; elle prend les mesures d'application sur le réseau national.

La DSCR s'exprime dans un cadre interministériel : le Directeur est également Délégué Interministériel à la Sécurité Routière avec des conseillers techniques qui assurent auprès de lui des liaisons privilégiées avec les principaux ministères intéressés dont ils sont issus : Intérieur ; Défense ; Education Nationale ; Justice ; Santé.

**Les actions de la DSCR et de la DISR** se déclinent selon les trois grands domaines d'action suivants :

- le conducteur

Pour développer les aptitudes et les comportements favorables à la sécurité routière, la DSCR définit les conditions de formation du conducteur et d'organisation des examens du permis de conduire.

Elle réalise des campagnes d'information et de sensibilisation au niveau national sur des thèmes tels que la vitesse, la ceinture de sécurité, ou l'alcool.

Au niveau national comme au niveau local, la concertation avec l'ensemble des partenaires concernés (forces de l'ordre, assurances, éducateurs, associations...) vise à favoriser la synergie entre toutes les actions de prévention et de contrôle.

L'information de l'utilisateur sur les conditions de circulation est largement effectuée par des grands moyens de communication (Bison Futé, Minitel, Internet...).

■ le véhicule

La réglementation des véhicules, désormais définie dans un cadre européen, contribue de manière importante à l'amélioration des conditions de sécurité des véhicules neufs, au contrôle technique des véhicules anciens et à l'amélioration des services rendus par les équipements embarqués.

■ la route

L'infrastructure routière elle-même est fortement impliquée dans les enjeux de sécurité routière et d'exploitation, tant par sa conception - qui doit favoriser la « lisibilité » par l'utilisateur - que par ses équipements de prescription, d'alerte, de retenue, ou d'information.

## Transports et sécurité routière - Sécurité routière

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002		Structure 2002
	AP	D.O. / C.P.	Section chapitre						
<b>Titre III</b>									
35-43 Sécurité et circulation routières. Entretien et fonctionnement.		25,33		25,31		25,31		26,53	Transports/SR* 35-42
37-06 Dépenses relatives aux activités du délégué interministériel à la sécurité routière.		8,38		17,30		22,48		22,79	Services communs 37-06
37-45 Formation à la conduite automobile et contrôle d'aptitude.		5,98		8,48		8,12		9,33	Services communs 37-45
<b>Sous-total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>39,69</b>	<b>0,00</b>	<b>51,09</b>	<b>0,00</b>	<b>55,91</b>	<b>0,00</b>	<b>58,65</b>	
<b>Titre IV</b>									
44-43 Sécurité et circulation routières. Actions d'incitation.		1,68		3,20		3,21		1,98	Transports/SR* 44-42
<b>Sous-total titre IV</b>	<b>0,00</b>	<b>1,68</b>	<b>0,00</b>	<b>3,20</b>	<b>0,00</b>	<b>3,21</b>	<b>0,00</b>	<b>1,98</b>	
<b>Titre V</b>									
53-48 Sécurité et circulation routières. Investissements, équipements, études et expérimentations.	27,44	27,28	28,35	27,98	31,69	31,70	36,59	25,09	Transports/SR* chapitres 53-46 et 53-47
<b>Sous-total titre V</b>	<b>27,44</b>	<b>27,28</b>	<b>28,35</b>	<b>27,98</b>	<b>31,69</b>	<b>31,70</b>	<b>36,59</b>	<b>25,09</b>	
<b>Titre VI</b>									
63-48 Sécurité et circulation routières. Participations.	0,60	0,60	0,55	0,57	0,55	0,55	1,76	1,05	Transports/SR* 63-48
<b>Sous-total titre VI</b>	<b>0,60</b>	<b>0,60</b>	<b>0,55</b>	<b>0,57</b>	<b>0,55</b>	<b>0,55</b>	<b>1,76</b>	<b>1,05</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>28,04</b>	<b>69,25</b>	<b>28,90</b>	<b>82,84</b>	<b>32,24</b>	<b>91,36</b>	<b>38,35</b>	<b>86,77</b>	

N.B. Pour faciliter la lecture des tableaux, les crédits 2002 de la sécurité routière sont maintenus au sein d'une section Transports.

\*section Transport et sécurité routière en 2002.

### La formation du conducteur

Un processus de modernisation de l'examen de permis de conduire a été mis en œuvre en 2000 et 2001 avec amélioration de la qualité, contrôle de la formation et du fonctionnement des établissements d'enseignement de la conduite, amélioration de leurs prestations et déconcentration du service des examens.

L'augmentation forte du nombre des candidats au permis de conduire, d'une part et d'autre part la mise en application de la loi sécurité routière, qui impose un renforcement du contrôle du respect des conditions d'exercice de la profession d'auto-écoles, justifient en premier lieu le recrutement et la formation de 70 inspecteurs du permis de conduire supplémentaires en 2001. Elles nécessitent également des actions de formation des inspecteurs déjà en place et des actions d'accompagnement.

Les moyens de la formation du conducteur sont en 2001 de **8,12 millions d'euros**, en augmentation de 2,44 millions d'euros par rapport à 2000. Ils permettront la mise en application de la loi sécurité routière avec une meilleure qualité de formation, l'application des normes européennes et la déconcentration du service des examens.

### La communication et l'action locale (DISR)

L'année 1999 a marqué un tournant dans la communication avec un effort accentué sur les campagnes de communication relayées au plan local et avec différents partenaires. De plus, un nouveau ton a été adopté pour les messages, en rupture avec les messages antérieurs. Cette action poursuivie en 2000 est amplifiée en 2001 avec des moyens doublés par rapport à l'année 1999.

Les moyens affectés à la communication nationale (presse, relations publiques, campagnes publicitaires, etc.) sont de **11,9 millions d'euros en 2001** ; ils permettront de lancer des campagnes nationales importantes et de relayer ces campagnes par d'autres actions d'accompagnement et de sensibilisation « presse et hors média ».

Les moyens affectés à la politique locale de sécurité routière et aux actions déconcentrées permettront à l'Etat de mobiliser les collectivités territoriales, un nombre plus important d'associations et la société civile (en premier lieu les entreprises d'assurances).

L'opération LABEL VIE lancée en 1999 et poursuivie en 2000 et en 2001 consiste à soutenir des projets de jeunes sur la sécurité routière, avec le soutien actif de partenaires locaux et nationaux, notamment des associations.

### Le véhicule

L'État participe, par le biais d'une aide spécifique, à la mise en conformité des véhicules GPL. Un montant global de **4,57 millions d'euros** sera consacré à cette aide sur une durée de 4 ans à compter de 2000.

Il contribue également à la modernisation des installations de l'UTAC et à la réalisation d'études portant sur la sécurité et l'environnement.

## L'exploitation de la route et l'information routière (DSCR)

### L'exploitation de la route

L'augmentation régulière du trafic sur le réseau routier national entraîne de la part des usagers des attentes de plus en plus fortes. Les citoyens demandent des réseaux de qualité et des déplacements en toute sécurité avec une maîtrise du temps sinon une connaissance des délais. Ils souhaitent être systématiquement informés des aléas et de leurs effets.

Pour répondre à ces attentes, le METL a élaboré en 1991 le Schéma Directeur de l'Exploitation de la Route.

Ses principales ambitions sont :

- D'améliorer l'efficacité des interventions de viabilité
- De permettre, là où c'est nécessaire, une gestion efficace des flux de trafic
- De fournir une aide aux déplacements des usagers en organisant l'information routière.

La mise en œuvre du SDER est un enjeu prioritaire. Aujourd'hui le réseau SDER équivaut à 4 % du linéaire routier français, soit environ 35 000 km de réseau routier national (autoroutes et RN) supportant plus de 40 % du trafic global.

Le SDER hiérarchise le réseau suivant six niveaux d'importance stratégique et fixe pour chacun les objectifs en termes de service à l'utilisateur :

Niveau d'importance	Type de voie	Kilométrage
Niveau 1A	Voies rapides urbaines (VRU) des agglomérations « millionnaires »	1 000 km
Niveau 1B	VRU d'une quinzaine de grandes agglomérations	700 km
Niveau 2	Corridors autoroutiers stratégiques concédés ou non concédés	2 135 km dont 65 km non concédés
Niveau 3A	Voies à forte logique d'itinéraire	2 200 km
Niveau 3B	Voies sujettes à des perturbations saisonnières	9 800 km
Niveau 4	Routes nationales à fonction de desserte locale	15 900 km

Pour assurer la sécurité des usagers et minimiser les encombrements sur ces axes et ainsi répondre aux objectifs du SDER, il est nécessaire pour chaque gestionnaire de bien connaître l'état de son réseau et les mesures d'exploitation disponibles pour faire face aux différentes perturbations rencontrées (accidents, événements météorologiques, pointes de trafic lors des grandes migrations...).

Connaître l'état du réseau implique de disposer de moyens humains et techniques permettant de réaliser la surveillance du trafic et sa gestion mais aussi une intervention rapide des secours. Les moyens matériels sont des stations de recueil de données, des caméras vidéo, des feux tricolores, des panneaux à messages variables ainsi que le réseau d'appel d'urgence et les postes centraux. L'arrivée de nouvelles technologies a permis de faire de réels progrès dans la gestion des incidents et du trafic.

Des outils tels que les plans de gestion de trafic sur les grands corridors autoroutiers permettent d'optimiser les temps de réaction en cas de perturbations sur ces réseaux, quelles soient de type encombrements ou intempéries. Les PGT s'appuient sur des organisations décisionnelles et fonctionnelles, une organisation de la communication vers l'utilisateur et des mesures d'exploitation coordonnées de gestion de trafic et d'informations routières.

L'ensemble de ces moyens varie suivant le niveau de classement du réseau.

### **Les prévisions de dépenses de maintenance et de fonctionnement des équipements précités s'élèvent à 20,9 millions d'euros pour 2001.**

En complément, le METL a mis en œuvre dans chaque département des dossiers d'organisation de la Viabilité Hivernale dont l'objectif est d'assurer l'homogénéité du traitement hivernal des axes principaux du réseau national. Un effort important est porté sur l'information des usagers afin qu'ils adoptent un comportement adéquat.

Par ailleurs, un plan de gestion du trafic de type « Intempéries - Neige » pour le corridor de l'autoroute A1 est en cours d'élaboration. Le Plan Neige Vallée du Rhône est en cours de rénovation tandis que le Plan Neige et Verglas d'Ile-de-France est en cours d'achèvement.

### **Les principaux projets mis en œuvre en 2001 sont les suivants :**

- Poursuivre et développer dans le cadre du XII<sup>e</sup> plan la réalisation d'opérations d'exploitation : Ile-de-France, Lille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Nice, Rennes et Grenoble
- Poursuivre l'équipement des axes structurants comme A75, A20, A84 et des réseaux associés aux grands axes autoroutiers concédés.
- Poursuivre l'élaboration ou la révision des plans de gestion du trafic sur les grands corridors autoroutiers (PALOMAR, plan neige...).

### **L'information routière**

Parce qu'elle permet d'informer l'utilisateur en temps réel sur les conditions de circulation et les perturbations qu'il va rencontrer, l'information routière améliore la sécurité routière en diminuant les risques d'accident et de suraccident par une meilleure vigilance de l'utilisateur, et en réduisant le stress et les comportements accidentogènes qu'il induit.

Par ailleurs, en répartissant mieux les flux de circulation dans le temps et dans l'espace, l'information routière est un outil permettant de mieux exploiter les infrastructures existantes et de différer des investissements nouveaux.

Dans cette optique, de nombreux panneaux à messages variables ont été implantés sur le réseau SDER. 56 points d'accueil Bison Futé ouverts lors des grandes migrations sur les axes les plus fréquentés, permettent aux usagers d'obtenir de l'information sur les conditions de circulation mais aussi de faire une pause détente. La carte « conseil et itinéraire Bis » et des dépliants sur la sécurité routière sont distribués gracieusement.

Les progrès réalisés dans le domaine de l'informatique, la télématique et des transmissions ont ouvert des possibilités nouvelles pour l'information des usagers, notamment :

- **Le système RDS/TMC**, qui permet à l'utilisateur de recevoir sur un poste autoradio spécialisé, des informations en temps réel concernant son axe principal de circulation, et dans sa langue maternelle. Le système est en cours d'expérimentation sur une partie du réseau autoroutier Est de la France. Il est prévu de le déployer sur l'ensemble du territoire français.
- **Audiotel (0 836 68 2000)**. En composant ce numéro, l'utilisateur entre en liaison avec l'Audiotel des Centres d'information routière, où il peut prendre connaissance des informations routières, soit nationales, soit régionales. Il peut également entrer en communication avec un opérateur qui répondra à ses questions.

#### ■ **Internet**

La mise en service du nouveau site « [www.bison-fute.equipement.gouv.fr](http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr) » a eu lieu le 7 juin 2000. Il offre à l'utilisateur la possibilité de prendre connaissance : de l'état du trafic en temps réel, des prévisions de circulation, des réglementations de la circulation des poids lourds et des conseils de sécurité routière. Des informations concernant les événements spécifiques, telle la coupure de la liaison routière France-Italie par le tunnel du Mont-Blanc y figurent également.

#### ■ **Messages aux médias**

Les médias et des autorités reçoivent également, 24h/24h chaque jour de l'année, des informations. Bouchons, travaux, accidents, manifestations, réglementation, conditions

météorologiques... font l'objet de diffusions permettant de connaître de façon continue et détaillée, l'état des réseaux routiers et des événements qui y surviennent.

**Prévisions de trafic :** Parallèlement aux actions de communication Bison Futé, des prévisions de trafic sont établies pour chaque week-end important, environ 25 par an. Ces prévisions et les conseils de circulation et de sécurité en découlant font l'objet de dossiers de presse adressés au nombre de 1.100 exemplaires aux services institutionnels et aux médias.

Les prévisions de dépenses de maintenance et de fonctionnement des centres d'information routière, de leurs équipements informatiques et des actions Bison Futé s'élèvent à **2,075 millions d'euros** pour 2001.

### Les priorités de recherche en sécurité routière de la DSCR

Depuis une dizaine d'années, la recherche en sécurité routière en France se caractérise par :

- des investissements importants du secteur automobile dans la recherche technologique orientée vers la protection des occupants des véhicules routiers (sécurité passive) et de nouvelles recherches dans ce secteur visant à éviter les accidents ;
- des activités permanentes de la recherche publique pour améliorer la sécurité des infrastructures ou pour protéger les usagers vulnérables et un développement de nouvelles approches préventives de la sécurité routière, notamment en milieu urbain ;
- des activités nouvelles des organismes publics et privés pour développer des applications de la télématique à l'amélioration de la sécurité routière ;
- une faiblesse de la contribution de la recherche publique en sciences humaines et sociales à la définition de nouvelles actions publiques mieux ciblées sur la prévention de différents types d'accidents et à leur évaluation.

La relance de la recherche en sécurité routière en France décidée par le Comité interministériel de sécurité routière du 2 avril 1999 s'inscrit dans le cadre d'une politique nationale visant à réduire de moitié la mortalité routière en cinq ans (8 437 tués à 6 jours et 34 977 blessés graves sur les routes françaises en 1998). Il s'agit de promouvoir des recherches variées qui correspondent aux différentes cibles prioritaires de la politique nationale et en particulier à la réduction de la surmortalité des jeunes conducteurs de voitures et deux-roues.

Dans le cadre du PREDIT en 1999 et au-delà sur la période 2000-2003, des travaux de recherche menés par divers organismes publics et privés dans le cadre de projets nationaux ou européens seront fédérés dans des réseaux à constituer sur quatre axes prioritaires :

- la formation des usagers de la route et des conducteurs
- la sécurité des véhicules, l'aménagement de l'espace public et l'accidentologie
- la télématique et la sécurité routière
- la socio-économie de l'insécurité routière.

### Formation des usagers de la route et des conducteurs

L'éducation à la sécurité routière se fait actuellement par paliers successifs depuis la maternelle jusqu'à l'examen du permis de conduire. Il reste beaucoup à faire en matière de cohérence et de continuité de cet enseignement. Il est également indispensable de compléter cette éducation par une formation continue tout au long de la vie du conducteur.

#### *L'éducation à la sécurité routière jusqu'à l'examen du permis de conduire*

La surmortalité des jeunes conducteurs de voitures et de deux-roues constitue le problème prioritaire. Ce surrisque représente un vaste champ de recherche qui justifie des approches multiples et complémentaires. Les sujets suivants sont identifiés comme prioritaires :

- l'évaluation des actions éducatives chez les jeunes,

- l'influence de variables socio-économiques (emploi, chômage, habitat, coût d'accès à la conduite) sur la mobilité des jeunes et leur implication dans les accidents,
- les conditions de mise en œuvre de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite,
- l'évaluation du Brevet de Sécurité Routière,
- le rôle de l'Education Nationale dans la formation des enseignants.

#### *La formation au cours de la vie de conducteur*

L'évaluation et l'amélioration de la conception des dispositifs de formation au cours de la vie du conducteur est un thème à traiter en priorité:

- évaluation des stages du permis à points pour les conducteurs infractionnistes,
- évaluation des actions de prévention du risque routier en milieu professionnel,
- évaluation des conséquences sur les comportements des nouvelles formations post-permis pour des conducteurs novices.

Ces actions de formation mises en œuvre au plan local visent à accroître la prise de conscience des dangers, à limiter la prise de risque sur la route et à mieux comprendre les différences de perception et de comportements selon les individus.

#### *Les simulateurs de formation et les nouveaux outils pédagogiques multimedia*

Des recherches portant sur l'insertion de simulateurs dans l'apprentissage de la conduite et dans son perfectionnement sont aujourd'hui nécessaires avec le développement rapide de la société de l'information. Les simulateurs devraient permettre de mieux former les jeunes à la détection des situations de risque. Plus généralement, les nouvelles générations d'élèves, d'éducateurs et de salariés, qui ont acquis une culture informatique, sont demandeurs de nouveaux modes de formation initiale et continue en sécurité routière utilisant des outils multimedia de communication.

## **Sécurité des véhicules, aménagement de l'espace public et accidentologie**

La connaissance des déterminants de la conduite et la mise en évidence des mécanismes accidentogènes sont les bases indispensables à une politique préventive de la sécurité routière qui doit agir dès la conception des véhicules et des infrastructures. Dans le contexte français de forte insécurité routière, la protection des usagers et la réduction des conséquences des accidents reste un autre volet essentiel d'une politique de sécurité routière.

#### *L'évitement des accidents*

Au lieu d'opposer les aspects humains aux autres composantes du système que sont le véhicule, l'infrastructure et les conditions de circulation, il s'agit d'étudier les interactions entre les différentes composantes du système.

La mise en évidence des mécanismes accidentogènes et leur modélisation nécessitent que soient renforcées les études détaillées d'accidents. L'utilisation des bases de données constituées dans ces recherches pour élaborer des mesures de sécurité routière en matière de formation des conducteurs, de communication, de conception des véhicules ou d'améliorations de la sécurité des infrastructures doit être mise au centre du dispositif de recherche.

#### *La protection des usagers*

La protection des usagers repose sur les connaissances produites dans les études détaillées d'accidents et dans les recherches sur les conditions de choc et sur la tolérance de l'être humain. Les recherches nouvelles doivent être ciblées sur des populations à risque (piétons, deux roues, personnes âgées). La protection des enfants et l'amélioration de la compatibilité des véhicules sont des thèmes prioritaires.

#### *La compréhension des comportements de conduite*

L'étude des comportements de conduite dans différentes situations (conduite en file, en virage, de nuit, par temps de pluie ou de brouillard,...) nécessite l'usage de simulateurs de

conduite. Des progrès sont encore nécessaires pour obtenir plus de réalisme et pour diminuer les coûts d'exploitation.

En complément des données d'accidents et des expérimentations en situation simulée, des recherches et des expérimentations en situation réelle de conduite sont nécessaires (en particulier, une expérimentation avec une flotte de véhicules équipés pour mieux connaître l'utilisation réelle des véhicules et analyser les mises en situations potentiellement dangereuses au cours de déplacements correspondant aux véritables besoins de mobilité des conducteurs).

L'analyse de l'influence sur les comportements de la signalisation est également un champ de recherche à développer. La signalisation routière, notamment par panneaux à messages variables, pose en effet des problèmes de reconnaissance et d'interprétation des messages.

#### *La sécurité des aménagements de l'espace public*

L'objectif est d'intégrer dans la conception technique des espaces urbains et périurbains des connaissances scientifiques sur la sécurité des aménagements et sur les comportements des usagers. Les nouvelles recherches en sécurité routière à engager dans ce domaine s'inscrivent dans des problématiques plus larges de prise en compte de la sécurité dans les débats sur l'aménagement du territoire et sur l'avenir de la ville.

#### *La santé des conducteurs et la sécurité routière*

Les correspondances entre les comportements accidentogènes et la consommation d'alcool, de drogues et de médicaments restent une préoccupation majeure des pouvoirs publics en France et en Europe. La mise au point d'appareils fiables de détection de prise de drogue est une priorité pour les administrations compétentes dans ce domaine.

Un autre thème prioritaire pour une coopération avec des chercheurs dans le domaine de la santé est l'analyse des effets du vieillissement de la population sur la sécurité routière (moindre résistance aux chocs, vision plus faible, moindre anticipation).

De nouvelles approches pour traiter des problèmes de fatigue de conduite sont également attendues par l'ensemble des acteurs concernés (thème à intégrer notamment dans les débats sur les conditions de travail des conducteurs routiers professionnels).

## **Télématique et sécurité routière**

Les performances de l'électronique, de l'informatique et des télécommunications favorisent l'émergence de nouveaux services dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières. Au-delà de l'amélioration des systèmes existants de gestion du trafic autoroutier ou de gestion des feux en ville, la recherche fait espérer des gains collectifs en matière de sécurité routière issus du développement des transmissions avec les mobiles et des systèmes embarqués d'assistance aux conducteurs.

Le déploiement des nouveaux services nécessite de travailler conjointement aux niveaux national et européen, notamment pour les recherches en amont des actions législatives ou réglementaires des pouvoirs publics et des dispositifs internationaux de normalisation.

#### *La gestion des incidents, l'amélioration de l'efficacité des secours et l'intégration de la sécurité dans les évaluations coût/bénéfice des mesures d'exploitation*

La priorité de la DSCR au niveau national sera d'assurer la valorisation des résultats des projets européens de télématique routière et d'engager des actions complémentaires dans le cadre du Schéma Directeur d'Exploitation de la Route. L'intégration de la sécurité dans les évaluations coût/bénéfice des mesures d'exploitation est un thème prioritaire pour les prochaines années.

#### *Les dispositifs automatiques d'alerte et d'information des conducteurs*

Des recherches nationales nouvelles sont nécessaires pour mobiliser des équipes pluridisciplinaires sur la conception et l'expérimentation de dispositifs automatiques d'alerte

et d'information des conducteurs face à des situations dangereuses, en cas de conduite inadaptée (distance intervéhiculaire insuffisante, non-respect de la trajectoire de sécurité ou des limitations de vitesse...) ou en cas d'appel d'urgence.

L'objectif est de donner un signal clair aux conducteurs qui arrivent sur une situation dangereuse et de « réveiller » le conducteur en cas de baisse de vigilance ou de corriger une mauvaise évaluation des risques.

#### *Le développement des contrôles automatiques*

L'expérimentation de nouvelles technologies de surveillance des réseaux et de contrôle des véhicules pour faire respecter la loi est prioritaire pour la DSCR. Le développement des contrôles automatiques et du traitement automatisé de la sanction qui devrait suivre la constatation de l'infraction est une évolution inéluctable en France et en Europe dans les prochaines années.

Une participation française à des projets européens du 5<sup>e</sup> PCRD dans ce domaine sera soutenue par la DSCR et des actions nationales complémentaires seront engagées pour traiter les problèmes spécifiques en France (aspects juridiques en particulier). En particulier, la validation des « boîtes noires » d'enregistrement embarquées dans les véhicules nécessite une coopération scientifique et technique avec d'autres pays européens en avance sur ce thème.

#### *Les effets sur la sécurité routière de l'usage des nouvelles technologies de l'information*

Une position française est à définir en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés dans un cadre international. L'évaluation des modifications du comportement du conducteur utilisant un téléphone mobile ou un système d'aide à la conduite est un thème prioritaire pour la recherche publique en partenariat avec le secteur privé.

## **Socio-économie de l'insécurité routière**

#### *Le devenir des blessés de la route*

Quels que soient les progrès réalisés en matière de prévention, le problème du devenir des blessés de la route et des coûts économiques et sociaux ainsi générés restera très important dans les dix prochaines années. L'amélioration des connaissances sur les blessés de la route est un thème prioritaire. Les résultats attendus des recherches sont des informations par typologie de blessures (gravité, séquelles, coût) et des améliorations des méthodes d'évaluation économique de l'insécurité routière.

#### *La mesure des risques*

La mise en relation des études détaillées d'accidents avec d'autres bases de données sur les accidents corporels, la mobilité et les comportements est nécessaire pour mesurer les enjeux d'une mesure. L'évaluation des politiques de sécurité routière nécessite donc des recherches sur l'exposition au risque et sur les comportements des différentes catégories d'usagers (piétons, deux-roues, automobiles...).

#### *L'intégration de la sécurité dans l'évaluation a priori des projets et politiques publics*

Des recherches visant à favoriser l'intégration des enjeux de sécurité routière dans les projets et politiques publics (Plans de DU, contrats Etat-Régions, contrats d'agglomérations ou de pays) et dans leur prise en compte dans les méthodes d'évaluation a priori sont à développer au niveau national dans les prochaines années.

#### *L'évaluation a posteriori des politiques de Prévention en sécurité routière*

La relance en France des actions locales de sécurité routière doit s'accompagner d'un effort d'évaluation a posteriori

L'analyse du droit routier et des pratiques en matière de répression des infractions routières est également un thème prioritaire à relier à l'évaluation des politiques de prévention. Des approches comparées en Europe sont particulièrement souhaitables dans ce domaine.

*La demande sociale de sécurité*

La place de la sécurité dans les systèmes de valeurs et l'importance perçue des problèmes de sécurité routière dans l'opinion évoluent dans la société française. Dans le domaine des transports, la demande potentielle de services de sécurité est d'abord celle des usagers de la route confrontés aux risques d'accidents mais aussi celle des usagers des transports publics face aux risques d'agressions. Des recherches prospectives effectuées en relation avec des chercheurs intervenant dans d'autres domaines que les transports peuvent apporter des éléments utiles pour de nouvelles approches dans le domaine de la sécurité routière.

Dans le cadre de cet effort de recherche en sécurité routière des crédits d'un montant de **1,4 million d'euros ont été engagés en 2000.**

Ces crédits couvrent :

- le projet SAM qui est un système d'alerte autonome par messagerie entre véhicules **(0,27 million d'euros),**
- le projet Parina qui vise à la prévention des risques grâce à une cartographie embarquée des points dangereux et un outil de positionnement **(0,22 million d'euros),**
- un projet d'alerte automatique des conducteurs sur les incidents dans les tunnels autoroutiers **(0,18 million d'euros),**
- le projet IVHW, qui est un système de diffusion d'alerte rapide entre véhicules **(0,70 million d'euros),**

**En 2001, 4,055 millions d'euros seront engagés.**

Ces crédits couvrent:

- un projet de limiteur de vitesse adaptatif, dont le but est de tester le comportement des conducteurs disposant d'un dispositif limitant la vitesse au maximum légal dans des situations de trafic réelles (1,3 million d'euros),
- le projet ARCOS qui va réaliser des études et des expérimentations de fonctions d'aide à la conduite visant à prévenir un certain nombre de catégories d'accidents comme les sorties de routes ou les collisions en chaîne **(2,75 millions d'euros).** Ce projet étudiera également les questions d'acceptabilité des fonctions développées ainsi que leur environnement économique.

## **L'entretien, le développement et les mesures de sécurisation du réseau routier**

Les crédits faisant l'objet de l'exposé qui suit contribuent au financement des programmes d'entretien et de développement du réseau routier national comportant une composante « sécurité routière ». Ils financent également des actions spécifiques comme la suppression de passages à niveau et l'amélioration de la sécurité. Ces crédits concourent aux programmes d'investissement dans le domaine du contrôle des transports routiers (matériels de pesage, aires de contrôle et véhicules). Les moyens de fonctionnement des services techniques centraux (SETRA et le CETU) font partie de cet ensemble.

### **Transports et sécurité routière - Transports**

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.						
<b>Titre III</b>								
35-42 Routes. Entretien et maintenance		96,64		118,38		101,79		105,36
37-46 Services d'études techniques et centre national des ponts de secours		0,27		0,27		0,29		0,29
<b>Sous-total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>96,91</b>	<b>0,00</b>	<b>118,65</b>	<b>0,00</b>	<b>102,08</b>	<b>0,00</b>	<b>105,65</b>
<b>Sous-total titre IV</b>	<b>0,00</b>							
<b>Titre V</b>								
53-46 Entretien préventif, réhabilitation et aménagements de sécurité des infrastructures	120,15	116,62	140,54	129,03	155,76	143,31	161,21	145,35
53-47 Développement des infrastructures, organisation des transports et études générales	18,92	23,87	42,22	40,17	31,05	17,46	29,10	19,97
<b>Sous-total titre V</b>	<b>139,07</b>	<b>140,49</b>	<b>182,76</b>	<b>169,20</b>	<b>186,81</b>	<b>160,77</b>	<b>190,31</b>	<b>165,32</b>
<b>Titre VI</b>								
63-44 Subventions d'investissement aux transports interurbains	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62
<b>Sous-total titre VI</b>	<b>7,62</b>							
<b>TOTAL</b>	<b>146,69</b>	<b>245,02</b>	<b>190,38</b>	<b>295,47</b>	<b>194,43</b>	<b>270,47</b>	<b>197,93</b>	<b>278,59</b>

### **Programmes d'entretien et de développement du réseau national mis en œuvre par la Direction des Routes**

Le rôle du réseau routier national (autoroutes et routes nationales) est d'assurer l'acheminement des flux interrégionaux et internationaux dans de bonnes conditions d'économie, de sécurité et de fiabilité. Du fait de l'importance de ces flux, auxquels s'ajoutent des courants de trafic plus locaux, il assure près de 40 % de la circulation routière sur 4 % de la longueur de notre réseau routier.

Pour répondre à la demande de déplacements et d'échanges, notamment en terme de sécurité, cette mission, essentielle au bon fonctionnement de notre société et de notre économie, implique :

- de maintenir en bon état le patrimoine routier national pour garantir aux usagers une circulation dans de bonnes conditions de sécurité,
- d'aménager les infrastructures existantes en éliminant les points d'accumulation d'accidents et en améliorant les équipements,
- de construire des infrastructures plus sûres,
- d'assurer la protection et la sécurité des personnels d'entretien et d'exploitation,
- d'informer et de sensibiliser les usagers.

L'ensemble des programmes mis en œuvre par l'Etat pour entretenir, exploiter et développer le réseau routier national comporte une composante « sécurité routière » plus ou moins importante. Par convention les dépenses d'investissements de capacité (construction d'autoroutes, aménagements à 2 × 2 voies du réseau existant notamment) n'ont pas été retenues dans cette récapitulation des dépenses de sécurité bien qu'elles y contribuent. Les autoroutes, par exemple, sont quatre fois plus sûres que les routes à deux voies. Par ailleurs, les bilans socio-économiques des investissements routiers montrent que l'avantage en matière de sécurité représente environ 10 % des avantages totaux.

Le relevé des dépenses de sécurité fourni ici doit donc être compris comme celui des actions concourant à titre principal à la sécurité routière. Le détail de la nomenclature de ces actions pour ce qui concerne l'entretien et le développement des infrastructures nationales (autoroutes non concédées et routes nationales) est donné ci-après,

#### **Chapitre 35-42 : Entretien courant et maintenance**

- Entretien courant des dépendances : amélioration de la visibilité des dépendances (fauchage, élagage...), renouvellement des équipements (glissières, éclairage, clôtures, signalisation horizontale et verticale), entretien des dispositifs de drainage, patrouillages.
- Maintenance des équipements des tunnels : éclairage, ventilation, signalisation.
- Service de viabilité hivernale (salage curatif, déneigement).

#### **Chapitre 37-46 : Moyens de fonctionnement du SETRA et du CETU**

Les dépenses de fonctionnement de ces services d'études techniques ont été calculées par l'application de la part des dépenses de personnel consacrées à la sécurité routière, respectivement 5 % pour le SETRA et 22 % pour le CETU, aux dépenses globales de fonctionnement.

#### **Chapitre 53-46 : Entretien préventif, réhabilitation et aménagements de sécurité des infrastructures**

- Réparations localisées de la chaussée.
- Travaux d'entretien préventif des chaussées et des équipements.
- Amélioration de l'adhérence des chaussées par une rénovation totale ou partielle, ou la mise en œuvre d'enrobés drainants.
- Rénovation des équipements de sécurité lors de la réhabilitation des ouvrages d'art.
- Mise en sécurité des tunnels par la construction d'abris et de galeries d'évacuation, de dispositifs de ventilation, de détection, de fermeture automatique des accès en cas d'événement grave...
- Aménagements de sécurité et traitement des zones d'accumulation d'accidents (carrefours et virages dangereux).
- Programme de développement des glissières motards.
- Programme de traitement et de réduction des obstacles latéraux.
- Signalisation et exploitation des chantiers.

### **Chapitre 53-47 : développement des infrastructures, organisation des transports et études générales**

- Aménagements de créneaux.
- Aménagements de refuges.
- Elargissement de bandes d'arrêt d'urgence.
- Dénivellations de carrefours.
- Suppressions de passages à niveaux.
- Rectifications de virages.
- Tests, études techniques et bilans statistiques sur la sécurité des infrastructures en exploitation et des chantiers.

### **Suppression de passages à niveau et amélioration de la sécurité**

A la suite de l'accident de Port Sainte Foy survenu en septembre 1997, il a été décidé :

- de mettre en place une instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau,
- de réaliser des études et des expérimentations sur les passages à niveau,
- de mettre en œuvre un programme financier de suppression de passages à niveau et d'amélioration de la sécurité.

Ainsi, depuis 1998, l'Etat et Réseau ferré de France ont décidé de consacrer chacun **50 MF (7,62 millions d'euros)** à ce programme qui viennent s'ajouter aux efforts financiers des collectivités territoriales. Cet effort sera poursuivi pendant toute la durée des contrats de plan. La participation de l'Etat, au titre du ferroviaire, est fixée, pour chaque opération, à 15 % du coût global, avec un plafond de l'assiette subventionnable fixé à 40 MF (**6,10 millions d'euros**); celle de RFF est fixée par opération avec un plafond de l'assiette subventionnable fixé à 20 MF (**3,05 millions d'euros**).

## Les crédits de personnel et de fonctionnement

Les crédits relevant de la section « services communs » du budget du ministère de l'Équipement des Transports et du Logement servent à régler les traitements, primes, indemnités et autres dépenses liés aux rémunérations des personnels du ministère en rapport avec le domaine de la sécurité routière. Sont également pris en compte dans cette section les dépenses de fonctionnement des services concernés (au prorata du pourcentage des activités que les agents de ces services consacrent aux questions de sécurité routière).

### Équipement, transports et logement - Services communs

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.						
<b>Titre III</b>								
<i>Total dépenses de personnel</i>		175,67		179,76		187,78		197,52
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
34-97 Moyens de fonctionnement des services déconcentrés		28,85		28,82		28,96		29,50
34-98 Moyens de fonctionnement des services centraux et d'intérêt commun		0,49		0,57		0,58		0,60
<b>Sous-total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>205,01</b>	<b>0,00</b>	<b>209,15</b>	<b>0,00</b>	<b>217,32</b>	<b>0,00</b>	<b>227,62</b>
<b>Sous-total titre IV</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Titre V</b>								
57-58 Recherche scientifique et technique, études, audit, expertises					1,07	1,07		
<b>Sous-total titre V</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,07</b>	<b>1,07</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Titre VI</b>								
67-58 Recherche scientifique et expertise, subventions d'équipement. Aides à l'équipement à caractère technique			1,40	1,40	2,98	2,98		
<b>Sous-total titre VI</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,40</b>	<b>1,40</b>	<b>2,98</b>	<b>2,98</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,00</b>	<b>205,01</b>	<b>1,40</b>	<b>210,55</b>	<b>4,05</b>	<b>221,37</b>	<b>0,00</b>	<b>227,62</b>

## Les activités des services déconcentrés (Directions Départementales de l'Équipement)

Les services déconcentrés du ministère de l'Équipement, des transports et du logement concourent, par leurs diverses activités, à la lutte contre l'insécurité routière.

La cellule départementale d'exploitation et de sécurité (CDES) constitue, au sein de la DDE, le pôle d'ingénierie du trafic et de sécurité routière.

Les activités d'entretien et d'exploitation de la route contribuent, pour une part importante, à la sécurité. Peuvent ainsi être citées les tâches suivantes (la liste n'est pas exhaustive) : veilles qualifiées, interventions sur accidents, patrouilles de sécurité, suivi des manifestations sur

route et des travaux sous circulation, travaux de viabilité hivernale, traitement des obstacles latéraux, pose d'équipements de sécurité.

La contribution des DDE au processus d'information routière, qu'il s'agisse du recueil d'informations ou de leur mise à disposition des usagers, a également un fort impact sur la sécurité.

Dans certains départements, les centres d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT), au nombre de quatorze sur le territoire et chargés de coordonner les actions de gestion du trafic sur des zones essentiellement urbaines, apportent un niveau de service supérieur dans les domaines de l'exploitation et de l'information routières.

Les DDE intègrent également la sécurité routière dans d'autres domaines où elles interviennent, comme la conception des infrastructures, l'urbanisme, les études de déplacements. Leur intervention s'effectue soit pour le compte de l'Etat, soit pour celui de maîtres d'ouvrage locaux sur la base de mise à disposition ou de prestation de service.

Enfin les services du METL sont partie prenante de l'action locale interministérielle de sécurité routière dans les départements. Ils y apportent leur expertise technique, relaient celle du réseau technique du ministère. Ils mettent par ailleurs à la disposition des acteurs locaux les connaissances qu'ils tirent de la gestion des infrastructures et notamment celles sur l'accidentologie.

## Les organismes d'études

Au sein du METL, différents organismes d'études consacrent une part de leurs activités à la sécurité routière. Il s'agit du Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA), du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions (CERTU) et du Centre d'Etude des Tunnels (CETU). Les Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE), au nombre de sept, services techniques déconcentrés du MULT, participent également à alimenter le flux d'études consacrées à la sécurité routière.

### Le Service d'Etudes Techniques des routes et Autoroutes

Le SETRA est un service technique central du ministère de l'Équipement. Son champ de compétence recouvre l'ensemble du domaine routier (routes, autoroutes et ouvrages d'art), à l'exception cependant du milieu urbain et des tunnels.

La mission fondamentale du SETRA est de produire la doctrine routière française, expression consacrée de l'état de l'art, de la gérer, de la diffuser et d'en être le garant et pour cela le SETRA veut être un pôle d'échanges et de synthèse de la communauté technique routière.

Le champ du SETRA en matière de sécurité routière peut se structurer autour de deux secteurs techniques successifs mais pouvant être considérés comme distincts. Ils visent tous les deux à contribuer à l'amélioration de la composante « infrastructure » dans ses interactions « homme-véhicule-environnement » sur le fonctionnement du système lié aux déplacements des usagers.

Le premier secteur concerne les études de sécurité au sens large du terme. Il présente plusieurs strates :

- le recueil des données accidents,
- la compréhension des mécanismes d'accidents,
- l'analyse statistique des accidents,
- l'analyse des infrastructures,
- l'analyse des comportements.

Le second secteur concerne la définition et les conditions de mise en œuvre des mesures assurant la sécurité des routes. Il présente plusieurs registres :

- l'organisation des déplacements,
- la réglementation de la circulation,
- la conception des routes,
- la gestion des routes.

Les activités permanentes réalisées dans le domaine de la sécurité routière concernent :

- l'exploitation de données accidents (à la demande),
  - les études statistiques sur le fichier BAAC parfois associé à d'autres fichiers connexes tels que le fichier météo et le fichier population,
  - la relation entre sécurité et infrastructure, y compris des études particulières relatives au comportement de l'usager en relation avec l'infrastructure ou à des aspects spécifiques tels que les accidents contre obstacles,
  - le suivi technique des Programmes régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS) et le bilan de l'utilisation des Crédits d'initiative locale (CIL), dans le cadre de compétences relevant de la direction des routes,
  - le développement de logiciels traitant des accidents (CONCERTO),
  - la publication de brochures ou notes d'information,
  - la publication de guides méthodologiques.
- Pour la réalisation de ces travaux, les partenaires du SETRA sont notamment la Direction de la circulation et de la sécurité routières, la Direction des routes, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, le Laboratoire central des ponts et chaussées, le Laboratoire de physiologie et de biomécanique, le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques.

### ***Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU)***

Le CERTU compte sept départements techniques couvrant l'ensemble du domaine urbain. Les activités du CERTU en matière de sécurité routière comprennent des actions spécifiques concernant la sécurité de la circulation généralement réalisées par le département qui porte cet intitulé. Par ailleurs, la sécurité peut être une préoccupation importante d'actions relevant de domaines d'activités voisins comme l'exploitation du trafic, la conception des infrastructures voire d'actions transversales comme l'étude des liens entre sécurité et planification urbaine. Le CERTU réalise ou fait réaliser des études dans le réseau du ministère de l'Équipement, en partenariat avec les collectivités et associations.

La vocation du CERTU n'est pas la recherche pure mais plutôt la capitalisation des savoirs et des savoir-faire sous la forme de rapports de synthèses thématiques, d'outils et de guides méthodologiques.

Le partage de la voirie, son accessibilité à tous et sa sécurité, l'intégration des voies et des espaces publics dans la ville sont les thèmes développés par le Certu en matière d'aménagement de voirie et d'espace public.

Ainsi, le Certu aide les services et les collectivités qui doivent mettre en œuvre concrètement les actions découlant des textes, comme la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ou le décret sur l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. Il souhaite faire évoluer la conception des voies et des espaces publics pour qu'ils soient plus sûrs et mieux intégrés à la ville.

Le « Guide d'aménagement de voirie pour les transports collectifs », comme les « Recommandations pour des aménagements cyclables » s'inscrivent pleinement dans l'aide aux collectivités qui ont décidé de promouvoir l'usage des transports collectifs et des modes non polluants de déplacement. Le travail sur l'accessibilité s'est traduit par la publication d'une plaquette « Une voirie pour tous ». Cette plaquette résume, en six pages, l'essentiel des

dispositions et des recommandations en vigueur aujourd'hui, en matière d'accessibilité des espaces publics.

La fiche « Giratoires : mode d'emploi » et le « Guide des coussins et des plateaux » présentent des aménagements ponctuels utilisables dans le cadre d'opérations d'amélioration de la sécurité.

Les relations entre l'aménagement des voies et leur environnement urbain restent au cœur de l'approche du Certu sur le thème « voie et ville ». L'ouvrage « Voies Rapides Urbaines (VRU) et espace public », publié sur ce sujet, valorise un travail réalisé par le Plan Urbanisme, Construction et Architecture (PUCA). Une structure de pilotage pluridisciplinaire a été constituée pour la réalisation d'un guide associant les préoccupations des urbanistes et celles des ingénieurs sur les grandes voies en ville.

Outre la publication de documents méthodologiques, le Certu mène des actions en matière d'animation de réseaux de compétences et d'avis sur projets. Il a régulièrement participé aux travaux des groupes « voirie ouvrages d'art » et « déplacements signalisation » de l'Association des Ingénieurs des Villes de France (AIVF), ainsi qu'au comité de coordination et au groupe Ile-de-France du club des concepteurs routiers en DDE. L'activité « avis » a principalement porté sur des opérations des contrats de plan et sur des projets de transports en commun en site propre.

### ***Le Centre d'Études des Tunnels (CETU)***

Le CETU est un service central du METL. Il a une vocation nationale et internationale pour toutes les études concernant les tunnels nationaux et internationaux. Il élabore des directives techniques et des recommandations techniques nationales et participe à la préparation des normes européennes. Il fournit des avis techniques sur les projets, conseille les services extérieurs du Ministère de l'Équipement, réalise des études d'ingénierie et apporte sa compétence au suivi de l'état du patrimoine des ouvrages souterrains. Il représente l'État dans les instances nationales et internationales.

Soucieux d'accroître la sécurité, conscient des contraintes budgétaires qui pèsent sur les maîtres d'ouvrage et motivent une réduction des coûts d'investissement et de fonctionnement, le C.E.TU. consacre une part notable de son activité à des recherches sur les équipements et l'exploitation des tunnels, de la ventilation aux matériels spécifiques de sécurité en passant par l'éclairage et la gestion technique centralisée, quel que soit le type du tunnel, creusé ou en tranchée couverte.

Assurer la sécurité en toutes circonstances constitue la priorité du C.E.TU. Ce souci constant est le fil directeur des recherches menées sur la ventilation : détermination des émissions de polluants des véhicules légers ou lourds afin de prévoir des renouvellements d'air adaptés, calcul des circuits aérauliques, mais surtout aujourd'hui étude du développement des incendies en tunnel dans le but de mettre au point des méthodes efficaces de désenfumage. Cet axe de travail capital justifie la réalisation d'essais en vraie grandeur dans des tunnels réels, des mesures sur maquette, et des simulations numériques complexes. Il donne lieu à des coopérations aux niveaux européen et international.

La sécurité routière amène les ingénieurs du C.E.TU. à collecter de multiples données qui sont traitées informatiquement pour mettre en évidence les facteurs de la conception et de l'exploitation des tunnels qui conduisent à moins d'accidents, dans le but de promouvoir des ouvrages plus sûrs.

Mais la sécurité résulte surtout d'une bonne adéquation de l'ensemble constitué par le tunnel, son environnement, ses utilisateurs, ses équipements et son exploitation. Des réflexions sont menées afin d'analyser les risques possibles, notamment lorsque les transports de matières dangereuses sont autorisés, et de mettre en place les moyens d'y faire face.

La recherche d'économies dans la construction et le fonctionnement n'est pas nécessairement antinomique avec la sécurité : le C.E.TU. a adapté au contexte français un type d'éclairage qui

concilie l'ensemble de ces qualités. Il promeut ainsi le système à contreflux qui assure un très efficace renforcement d'éclairage à l'entrée des tunnels tout en réduisant les coûts.

Le C.E.TU. entretient des relations suivies avec des exploitants de tunnels qu'il rassemble deux fois par an. Source considérable d'informations sur la vie des ouvrages et leur exploitation au quotidien, le Groupe de travail français des exploitants permet au C.E.TU. de confronter les résultats de ses recherches aux réalités du terrain et d'en assurer la mise en œuvre.

### ***Les Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE)***

Les centres d'études techniques de l'équipement ont été créés entre 1968 et 1973 et ont intégré les laboratoires régionaux créés au début des années 1950. Ils sont implantés à AIX, BORDEAUX, LILLE, LYON, METZ, NANTES et ROUEN. Il faut ajouter à cette liste les deux laboratoires régionaux d'Ile-de-france (MELUN et TRAPPES) rattachés à la direction régionale de l'équipement.

Services déconcentrés de l'Etat à caractère plurirégional, les CETE couvrent deux à trois régions, et cinq à vingt départements, y compris les DOM et TOM rattachés au CETE Normandie-Centre (Guyane, Guadeloupe, Martinique, Saint-Pierre et Miquelon) et au CETE Méditerranée (Réunion, Polynésie Française).

Ils ont vocation à intervenir dans tous les domaines de l'équipement, de l'urbanisme, du logement, des transports, de l'informatique et de l'environnement. Ils contribuent ainsi à l'exploitation et à la sécurité routières.

Chaque centre participe, en fonction de ses compétences particulières, aux actions de recherche et d'études méthodologiques animées au niveau central. De même, en matière de sécurité routière comme en d'autres domaines, il assure un appui aux services de terrain, par des actions de formation, de diffusion et d'animation technique, ainsi que par des prestations particulières.

Enfin, les CETE assurent certaines fonctions spécifiques, en particulier la gestion des centres régionaux d'information sur la circulation routière.

La vocation des CETE reste dans la continuité des objectifs qui ont présidé à leur création. Leur activité correspond pour 70% environ à des prestations en appui des services centraux ou déconcentrés du ministère. Mais dans le prolongement de ces missions, les CETE interviennent au bénéfice de certains partenaires externes : services de l'Etat relevant d'autres départements ministériels, collectivités territoriales, organismes parapublics...

Par ailleurs, les entreprises et bureaux d'études privés peuvent faire appel aux CETE, pour des prestations concourant à la réalisation d'ouvrages d'intérêt public, pour des actions de recherche et d'études ou en vue d'une meilleure compétitivité à l'exportation.

## **Les activités d'inspection et de contrôle**

### **L'inspection générale du travail des transports**

Il est considéré que globalement 70 % du temps de travail des personnels de l'inspection générale du travail des transports est consacré au contrôle de la réglementation du travail et particulièrement du temps de travail des conducteurs routiers ( temps de conduite, temps de repos, durée du travail) et des capacités physiques des conducteurs. Ces activités relevant d'actions en faveur de la sécurité routière sont donc comptabilisées dans les dépenses du METL contribuant à la lutte contre l'insécurité routière.

## **Le contrôle des transports terrestres**

Le contrôle des transports terrestres est notamment réalisé par les contrôleurs des transports terrestres qui contribuent à améliorer les conditions dans lesquelles s'exercent les différentes professions du monde des transports (transports routiers de marchandises et transports routiers de voyageurs).

À ce titre, ils contrôlent sur route et en entreprise le respect des différentes réglementations applicables et notamment pour ce qui concerne la sécurité routière :

- la vitesse ;
- les poids et dimensions ;
- les interdictions de circulation ;
- les temps de conduite et de repos ;
- le règlement pour le transport de matières dangereuses ;
- les visites techniques ;
- les pneumatiques ;
- le limiteur de vitesse.

Les contrôles sur route sont des contrôles inopinés sur des aires de service et de repos qui nécessitent souvent des aménagements spécifiques, comme l'aménagement de places de parking pour l'immobilisation des poids lourds, l'aménagement de dalles de pesées, l'éclairage pour les contrôles de nuit et la signalisation qui permet au contrôle de se dérouler dans des conditions de sécurité accrues, notamment pour l'interception des véhicules.

Les contrôleurs sont équipés de fourgons aménagés en bureau mobile leur permettant de procéder à un contrôle complet (disques, pesage...) et le cas échéant d'établir un procès verbal et de procéder à l'immobilisation de véhicules.

## DÉFENSE

Au travers de l'action de la gendarmerie nationale notamment, le ministère de la défense est un acteur de premier plan dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière.

La gendarmerie consacre en effet une part importante de son activité opérationnelle et de ses crédits d'équipements à la réalisation des objectifs fixés par le gouvernement dans ce domaine prioritaire.

Au-delà de l'aspect quantitatif en terme de volume horaire, la gendarmerie cherche en permanence à fournir une réponse de qualité aux attentes de la population, en optimisant ses modes d'action, tant dans le domaine de la prévention que dans celui de la répression.

### Ministère : Défense

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.						
<b>Titre III</b>								
<i>Dépenses de personnel</i>								
31-31 Personnels militaires des armées et de la gendarmerie.								
Rémunérations principales		216,29		218,90		218,14		223,66
31-32 Idem.								
Indemnités et allocations diverses		85,25		86,76		88,00		91,84
31-41 Personnels appelés		4,44		4,52		4,75		–
31-61 Volontaires.								
Rémunérations principales		5,56		5,59		5,60		19,43
31-62 Indemnités et allocations diverses		1,42		1,53		1,48		5,13
33-90 Cotisations sociales								
Part de l'État		21,25		21,54		21,54		23,40
33-91 Prestations sociales versées par l'État		9,69		9,63		9,18		9,35
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
34-06 Gendarmerie. Fonctionnement		67,84		68,85		74,93		83,30
34-07 Gendarmerie. Maintien de l'ordre		7,50		7,63		7,59		8,30
34-10 Alimentation		5,68		5,76		5,46		5,52
<b>Total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>424,92</b>	<b>0,00</b>	<b>430,71</b>	<b>0,00</b>	<b>436,67</b>	<b>0,00</b>	<b>469,93</b>
<b>Total titre IV</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Titre V</b>								
53-71 Équipements communs, interarmées et de la gendarmerie	18,39	18,39	18,39	18,39	18,39	18,39	18,39	18,39
54-41 Infrastructure								
55-11 Soutien des forces et entretien du matériel								
55-21 Entretien programmé matériels								
Total 54-41 + 55-11 + 55-21	32,30	32,30	32,30	32,30	32,30	32,30	32,30	32,30
<b>Total titre V</b>	<b>50,69</b>	<b>50,69</b>	<b>50,69</b>	<b>50,69</b>	<b>50,69</b>	<b>50,69</b>	<b>50,69</b>	<b>50,69</b>
<b>Total titre VI</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>50,69</b>	<b>475,61</b>	<b>50,69</b>	<b>481,40</b>	<b>50,69</b>	<b>487,36</b>	<b>50,69</b>	<b>520,62</b>

### **Effectifs et moyens mis en œuvre**

Les missions de sécurité routière sont essentiellement assurées par les unités de la gendarmerie départementale, forte de 67 704 militaires (dont 3 394 outre-mer).

Des unités spécialisées se consacrent de manière quasi exclusive à ces missions :

- 136 pelotons d'autoroute et 24 brigades rapides d'intervention, regroupant 3 912 militaires, assurent la surveillance des 9 316 km d'autoroutes ;
- 337 brigades motorisées assurent la surveillance des routes nationales et départementales à fort trafic.

Ces unités sont regroupées en 95 escadrons départementaux de sécurité routière, qui rassemblent sous l'autorité d'un officier relevant directement du commandant de groupement de gendarmerie départementale, la totalité des unités du département spécialisées dans la lutte contre l'insécurité routière.

Ainsi, ce sont **8 022** militaires de la gendarmerie en métropole et **101** outre-mer qui se consacrent exclusivement à la lutte contre l'insécurité routière.

Les autres unités de gendarmerie départementale consacrent également une part importante de leur activité « missionnelle » à la sécurité routière. Les brigades territoriales (BT) et les pelotons de surveillance et d'intervention de la gendarmerie (PSIG), sous l'autorité des commandants de compagnie de gendarmerie départementale, agissent principalement sur les routes départementales et les voies communales non couvertes par les unités spécialisées. Ces missions représentent 12 % de l'activité des BT et 8 % de l'activité des PSIG, soit l'équivalent de **4 868** militaires à plein temps en métropole et **208** en outre-mer.

Enfin, 12 brigades motorisées de gendarmerie mobile, fortes de 180 militaires, renforcent ce dispositif.

Au total, plus de **13 000** militaires de la gendarmerie sont engagés dans la mission de sécurité routière.

En 2001, l'effort financier en crédits de fonctionnement réalisé par l'Etat au titre de ces effectifs peut être évalué à près de 437 millions d'euros, rémunérations et charges sociales (RCS) comprises.

Pour mener à bien ces missions, la gendarmerie s'est dotée de matériels spécifiques :

- 2 445 motocyclettes ;
- 337 véhicules banalisés ;
- 48 véhicules rapides d'intervention ;
- 767 cinémomètres dont 81 à technologie laser ;
- 343 appareils d'enregistrement photographique des infractions ;
- 95 cinémomètres photo mobiles ;
- 4 496 éthylomètres ;
- 1 008 éthylotests électroniques.

Ces dotations sont en voie de renforcement grâce à une programmation pluriannuelle 2000-2002 de 18 millions d'euros pour les matériels spécifiques et de 37 millions d'euros pour les véhicules.

En 2001, la gendarmerie consacre 50,69 millions d'euros en crédits d'investissement à la sécurité routière (directement par l'achat de matériel spécifique, et indirectement par l'équipement des personnels dédiés à cette mission).

Ainsi, on peut estimer à près de **487 millions d'euros** les crédits que le ministère de la défense va affecter en 2001 à la sécurité routière au titre des missions accomplies dans ce domaine par la gendarmerie nationale.

## Activités des unités en 2000 - résultats obtenus

En 2000, la gendarmerie a consacré directement 16,85 % de son activité totale à la sécurité routière <sup>(1)</sup>. À ce chiffre, il convient d'ajouter une part des services de surveillance générale (35 % de l'activité), la présence visible de patrouilles sur le terrain contribuant d'évidence au volet préventif de la lutte contre l'insécurité routière.

L'efficacité de cette action repose :

- dans l'espace, sur un effort prioritaire dans les zones accidentogènes ;
- dans le temps, sur une action particulièrement soutenue dans les périodes de forte circulation (jours fériés, départ et retours de vacances) ;
- dans sa nature, par le souci de rendre parfaitement complémentaire la prévention et la répression et d'agir à la fois au profit des voitures particulières et de la coordination des transports.

Elle s'est traduite, en 2000, par :

- des opérations de police de la circulation et des transports, qui ont notamment permis de relever 691 588 infractions à la vitesse et 510 108 défauts de port de ceinture de sécurité. Par ailleurs, les unités de gendarmerie ont procédé à 8 408 264 contrôles d'alcoolémie dont 128 386 ce sont révélés positifs ;
- le contrôle de l'état des véhicules : la gendarmerie a participé à l'assainissement du parc automobile en procédant au contrôle des véhicules pour ce qui concerne en particulier les visites techniques obligatoires, l'éclairage et la pollution. Toutefois, pour tenir compte de l'amélioration générale de l'état des véhicules, liée notamment aux visites techniques, et afin de se recentrer sur ses missions prioritaires de sécurité routière, la gendarmerie s'est désengagée de la campagne « lumière et vision », à titre définitif, à compter de l'année 2000. Elle a procédé en outre à 1996 heures de contrôle pollution, 172 heures de contrôle antibruit et 5816 heures de contrôle de l'éclairage des véhicules ;
- des escortes et services d'ordre : 476 412 heures ont été consacrées à ces services dont l'objectif est de limiter la gêne aux conditions normales de circulation, tout en permettant le déplacement de véhicules encombrants et/ou le bon déroulement des épreuves sportives sur route ;
- l'éducation routière : avec la Prévention routière, la gendarmerie a animé :
  - 199 pistes d'éducation routière scolaire qui ont accueilli 435 274 jeunes ;
  - 12 pistes destinées à sensibiliser les jeunes à la conduite des véhicules à moteur (neuf pistes de mini-motos pour les enfants de 7 à 10 ans, et 3 pistes « 10 de conduite jeunes » pour les adolescents).

En outre, la gendarmerie a accordé le concours de ses personnels aux administrations, aux entreprises, aux associations et établissements d'enseignement désireux de promouvoir de meilleures conditions de sécurité routière. Ces actions de prévention et d'éducation ont représenté 253 629 heures de service ;

- l'information routière : les renseignements sont diffusés aux usagers directement ou par l'intermédiaire des centres d'information routière. La gendarmerie fournit environ 70 % des informations qui sont diffusées par ces centres. L'envoi au centre national d'information routière (CNIR) à ROSNY-SOUS-BOIS, se fait directement à partir de la formation de recueil grâce à la mise en œuvre du système automatisé de la gendarmerie d'aide à la circulation (SAGAC) à travers le système de transmission de données de la gendarmerie qui couvre la totalité du territoire.

Sur le réseau surveillé par la gendarmerie, le bilan des accidents, tués et blessés est positif, même si les résultats obtenus peuvent, et doivent, encore être améliorés. Ainsi, en 2000, ont été enregistrés :

42 957 accidents en baisse de 4,49 % ;

5 707 tués en baisse de 4,93 % ;

62 761 blessés en baisse de 4,63 %, par rapport à l'année précédente.

(1) Ce chiffre ne comprend pas la constatation des accidents corporels qui relève de la police judiciaire.

## INTÉRIEUR

La lutte contre l'insécurité routière figure au nombre des missions prioritaires du ministère de l'intérieur. Cette priorité s'est traduite par la mise en œuvre d'initiatives destinées à rechercher la meilleure adéquation des moyens, des personnels et des missions des différentes directions qui, tant à l'administration centrale que dans les services déconcentrés, participent à cet effort :

- Poursuite de la mise en place, sous l'autorité des préfets, de la nouvelle organisation locale sur les questions de sécurité routière coordonnant l'action des services de l'Etat, dans leurs propres champs de compétence et aidant au partenariat avec les collectivités locales.
- Cohérence et développement des actions entreprises dans chaque département par le référent sous-préfet « sécurité routière » chef de projet de cette nouvelle organisation locale. Amélioration des outils de formation et d'information de ce référent.
- Affinement des plans départementaux de contrôle routier permettant une meilleure coordination des effectifs de police avec les autres services intervenants, notamment la gendarmerie. Nouvelle mission « contrôle de la circulation » assignée aux polices municipales dans le cadre des conventions de coordination passées entre les villes et l'État.
- Accentuation de l'action répressive des services de police par l'augmentation du temps de présence sur la voie publique des effectifs de police de proximité et des services spécialisés (réorganisation des unités de police routière des CRS qui sont en voie de renforcement, notamment en ce qui concerne le nombre de leurs équipes motocyclistes) et par la poursuite de l'effort de recrutement d'adjoints de sécurité (des nouvelles dispositions d'emploi devant leur permettre de participer davantage aux contrôles de sécurité routière et de constater certaines infractions au code de la route).
- Modernisation et augmentation du parc d'appareils de contrôle mis à disposition, conformément à un plan d'équipement accéléré.
- Mobilisation et mise en synergie des directions et services du ministère impliqués à des degrés divers par les missions de sécurité routière.

**Ministère : Intérieur**

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.						
<b>Titre III</b>								
<i>Dépenses de personnel</i>								
31-01 Administration centrale et services techniques communs								
Rémunérations principales								
31-02 Administration centrale. Indemnités et allocations diverses								
<b>Total 31-01+31-02</b>		<b>0,84</b>		<b>0,85</b>		<b>0,86</b>		<b>0,90</b>
31-11 Administration territoriale. Rémunérations principales								
31-12 Administration territoriale Indemnités et allocations diverses								
<b>Total 31-11+31-12</b>		<b>11,80</b>		<b>10,89</b>		<b>11,14</b>		<b>11,63</b>
31-41 Police Nationale. Rémunérations principales								
31-42 Police Nationale. Indemnités et allocations diverses								
<b>Total 31-41+31-42</b>		<b>205,08</b>		<b>203,18</b>		<b>204,74</b>		<b>213,70</b>
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
34-01 Administration centrale et services communs. Moyens de fonctionnement		0,83		0,86		0,87		0,91
34-41 Police Nationale. Moyens de fonctionnement		9,20		7,48		4,09		4,27
34-82 Dépenses d'informatique et de télématique		0,06		0,06		0,06		0,06
37-10 Administration préfectorale. Dépenses diverses		0,42		0,44		0,48		0,50
<b>Sous-total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>228,22</b>	<b>0,00</b>	<b>223,76</b>	<b>0,00</b>	<b>222,24</b>	<b>0,00</b>	<b>231,97</b>
<b>Sous-total titre IV</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sous-total titre V</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sous-total titre VI</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,00</b>	<b>228,22</b>	<b>0,00</b>	<b>223,76</b>	<b>0,00</b>	<b>222,24</b>	<b>0,00</b>	<b>231,97</b>

### **La Direction Générale de la Police Nationale**

Traditionnellement en charge des actions de prévention, de contrôle et de répression de voie publique (police de la circulation, contrôles de vitesse, d'alcoolémie, des poids lourds, sécurisation de la voie publique aux sorties des établissements scolaires, activités de verbalisation des contrevenants, participations aux commissions de sécurité des infrastructures, service de voie publique à l'occasion des grandes manifestations publiques, sportives ou festives, fonction de secrétariat des ministères publics près les tribunaux de police...), trois services principaux de la DGPN remplissent des missions essentielles liées à une préoccupation forte de sécurité routière : la Direction Centrale de la Sécurité Publique en métropole et dans les départements d'outre-mer, le Service Central des Compagnies Républicaines de Sécurité (dans leur composante unités de police routière et autoroutière) ainsi que la Préfecture de Police à Paris (a).

*(a) L'équipement des forces de police est imputé sur le chapitre 34-41 du titre III, que ce soit le matériel roulant ou les appareils de contrôle. Les dépenses en personnel ont été évaluées à partir du pourcentage des activités que les agents consacrent aux missions de sécurité routière et en terme d'estimation globale « coût budgétaire ». La Direction de l'Administration de la Police Nationale a fourni les éléments relatifs aux moyens de fonctionnement des trois services concernés.*

### **La Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques**

La Sous-Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières de la DLPJ est particulièrement impliquée : bureau des usagers de la route et de la réglementation des véhicules (code de la route, suspension des permis de conduire, réglementation des véhicules...), bureau de la surveillance du réseau routier (plan de circulation, signalisation, épreuves sportives automobiles et cyclistes...), section des informations statistiques (statistiques des accidents et des infractions) en relation étroite avec les préfetures, service du fichier national des permis de conduire (enregistrement des restrictions administratives, judiciaires et médicales du droit de conduire, gestion du permis à points et formation du personnel des secrétariats des officiers du ministère public...) qui a assuré notamment en 2000 le suivi de plus de 1 200 000 dossiers de retrait de points (b).

*b) Les dépenses de fonctionnement courant ont été calculées en fonction d'un barème moyen fourni par la direction de la programmation et des affaires financières du Ministère, sauf en ce qui concerne la maintenance informatique et les dépenses de correspondance du FNPC nettement différenciées en raison de leur volume. Les dépenses en personnel ont fait l'objet d'une saisie en fonction d'un ratio d'activité, ainsi que de la ventilation des personnels concernés des catégories A, B et C.*

### **La Direction Générale de l'Administration et les préfetures**

La direction des personnels, de la formation et de l'action sociale met en place, en coordination avec la sous-direction de la circulation et de la sécurité routières de la DLPAJ ainsi que la DSCR du Ministère des Transports, des stages « sécurité routière » en faveur des sous-préfets et hauts fonctionnaires chefs de projet, permettant de donner à ces responsables de terrain une information de fond, des points d'actualité et les outils pratiques nécessaires aux initiatives qu'ils ont à promouvoir dans le cadre de leurs responsabilités spécifiques.

Les préfetures et les sous-préfetures constituent, au niveau régional, départemental et dans les arrondissements, le lieu de convergence naturel de coordination et de mobilisation des initiatives de l'Etat et de l'ensemble des acteurs participant aux actions concrètes pour faire reculer l'insécurité routière : activités des Préfets et des sous-préfets sur le terrain, initiatives et suivi des actions de prévention, d'éducation, de formation et de répression par les chefs de projets sécurité routière, activités des bureaux de la circulation liées à la sécurité routière, actions de communication et initialisation des différents partenariats, coordination des moyens matériels et en personnel mis en œuvre dans les plans départementaux de contrôle, rôle d'impulsion dans l'élaboration des plans départementaux d'action de sécurité routière...(c)

*(c) Les éléments afférents ont été fournis par la Direction des personnels, de la Formation et de l'Action Sociale, ainsi que par la Direction de l'Administration Territoriale et des Affaires Politiques de la DGA. L'évaluation du coût en personnel a été faite suivant le critère « fonctionnaires temps plein ».*

### **La Direction des Transmissions et de l'Informatique**

L'exploitation des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) est assurée par cette direction. Les travaux effectués par la DTI concernent la maintenance et l'exploitation de l'application nationale ACC qui produit les statistiques hebdomadaires, mensuelles et annuelles à partir des fiches bulletin d'analyse d'accidents corporels de la circulation produites par les différents services : commissariats de sécurité publique, compagnies républicaines de sécurité et préfecture de police. L'application ACC a également pour fonction de communiquer mensuellement au Ministère de l'Équipement l'ensemble des BAACC de la Police Nationale.

De plus, la DTI effectue des diffusions régulières de l'application PACTOL qui permet à la sécurité publique de réaliser la saisie des procédures d'accidents et génère automatiquement la fiche BAACC.d)

*(d) Il a été pris en compte le coût de maintenance de l'application, le coût en personnel, le coût de diffusion, ainsi que le coût de l'exploitation effectué sur le système au centre d'exploitation informatique national (CEIN) situé à Beauvau.*

## JUSTICE

### Ministère : Justice

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.	AP	D.O. / C.P.	AP	D.O. / C.P.	AP	D.O. / C.P.
<b>Titre III</b>								
<i>Dépenses de personnel</i>								
31-90 Rémunération des personnels								
31-92 Indemnités et allocations diverses								
31-96 Autres rémunérations principales et dépenses de personnel des agents de justice								
33-90 Cotisations sociales Part de l'État								
33-91 Prestations sociales versées par l'État								
<b>Total 31-90 + 31-92 + 31-96 + 33-90 + 33-91</b>						<b>119,35</b>		<b>121,80</b>
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
37-11 Frais de justice						4,18		4,25
37-92 Services judiciaires. Moyens de fonctionnement et de formation						15,86		16,23
37-98 Services pénitentiaires. Moyens de fonctionnement et de formation						26,83		27,40
<b>Sous-total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>166,22</b>	<b>0,00</b>	<b>169,68</b>
<b>Sous-total titre IV</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sous-total titre V</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sous-total titre VI</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>166,22</b>	<b>0,00</b>	<b>169,68</b>

### Circulaire d'application et de politique pénale du 25 mai 2001

La lutte contre l'insécurité routière constitue une priorité gouvernementale qui concerne au premier chef l'institution judiciaire. Les magistrats du parquet doivent faire preuve, en cette matière, d'une vigilance et d'une fermeté particulière, indispensable pour participer à l'effort visant à diminuer le nombre des morts et des blessés résultant chaque année des accidents de la circulation routière.

La circulaire de la direction des affaires criminelles et des grâces du 25 mai 2001 a pour objet d'appeler l'attention des parquets sur la nécessité de sanctionner les comportements routiers les plus dangereux en utilisant de manière optimale les dispositifs légaux et réglementaires :

- Délit de grand excès de vitesse en récidive ;
- Délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui ;
- Pouvoirs propres du parquet en matière de contrôles routiers.

Cette circulaire a également pour objet de favoriser l'harmonisation des réponses judiciaires apportées sur l'ensemble du territoire national. Il s'agit ainsi de :

- Clarifier le recours aux alternatives aux poursuites afin de garantir l'égalité pénale devant la loi ;
- Fonder les pratiques des parquets sur une approche plus fine de la jurisprudence notamment en ce qui concerne le quantum des peines prononcées.

Cette circulaire a enfin pour objet de mieux inscrire l'action judiciaire dans les politiques partenariales de prévention et de lutte contre l'insécurité routière. Il s'agit de :

- Permettre une meilleure information des victimes et de leurs proches ;
- Développer la prise en compte des problèmes de santé publique liés au délit de conduite en état alcoolique ;
- Développer des actions d'information et de sensibilisation ;
- Favoriser les initiatives de définition de politique pénale commune au niveau d'un même département ou d'un même axe routier.

Les orientations développées dans la circulaire s'inscrivent dans le cadre des mesures arrêtées par le comité interministériel de sécurité routière du 25 octobre 2000.

Elles viennent en outre conforter des pratiques innovantes préconisées ou mises en œuvre dans de nombreux ressorts.

### ***Évaluation des moyens consacrés par le ministère de la Justice à la lutte contre l'insécurité routière***

Le processus pénal est composé de différentes étapes qui vont de la réception des procès-verbaux et leur orientation par les parquets, de la saisine éventuelle des juges spécialisés comme le juge d'instruction (circuit long) et des juridictions de jugements que sont les tribunaux correctionnels et les tribunaux de police jusqu'aux juges de l'application des peines et aux services pénitentiaires chargés de l'exécution des peines prononcées.

Enfin, tout au bout de cette chaîne, les personnels du casier judiciaire sont chargés d'enregistrer les condamnations mais aussi de répondre à la demande des autorités judiciaires de transmission de bulletins des personnes soupçonnées d'avoir commis des infractions.

Des dispositifs statistiques judiciaires permettent, dans la plupart des cas, de repérer la masse des affaires relatives à la circulation routière et d'évaluer leur poids sur l'ensemble des affaires traitées. Il s'agit des dispositifs statistiques « cadres des parquets », « répertoire de l'instruction », « casier judiciaire national », « Fichier national des détenus » et « statistiques du milieu ouvert de l'administration pénitentiaire ». Ils sont habituellement utilisés pour mesurer l'évolution de la délinquance et son traitement.

De fait, la règle adoptée consiste à mesurer le poids du contentieux « circulation routière » pour chaque phase du processus pénal considéré et à appliquer le taux dégagé à l'ensemble des moyens affectés à cette étape (ressources humaines, frais de justice, frais de fonctionnement).

### **L'estimation des ressources humaines**

#### **Les juridictions du premier ressort**

##### ***Le contentieux de la circulation routière dans les affaires reçues et traitées par les parquets***

##### **Deux principes vont servir de base à l'évaluation.**

En premier lieu, les infractions liées à la circulation routière (délit ou contravention) sont quasiment toujours élucidées, l'auteur étant très souvent connu. De fait, le poids du contentieux de la circulation routière doit être rapporté au groupe des affaires avec auteur

connu. Le temps de traitement des affaires avec auteur connu est sans commune mesure avec celui concernant les procédures contre auteur inconnu qui font, le plus souvent, l'objet d'un simple enregistrement. De fait, on considérera que les magistrats du parquet consacrent 9/10 de leur temps au traitement des affaires avec auteurs connus.

En second lieu, le contentieux de la circulation routière fait rarement l'objet de classement sans suite de la part des parquets comme l'ont montré les différentes études statistiques menées à ce sujet. De fait, on considérera que le nombre de décisions « en sortie » donne le nombre de procédures « en entrée », ce qui permet de compenser les manques du dispositif des cadres des parquets qui se limite à fournir des volumes d'affaires en entrée sans qu'il soit possible de connaître la nature des contentieux.

Le volume des affaires au titre des infractions routières reçues par les parquets (2) s'élève à 130 000 (en matière délictuelle) + 80 000 (pour les contraventions de la 5<sup>e</sup> classe) = 210 000 affaires relatives à la sécurité routière, soit 12 % de l'ensemble des affaires reçues avec auteur connu, soit en équivalence magistrats et fonctionnaires des parquets, en 2001, 117 magistrats et 326 fonctionnaires pour un coût de 18,29 millions d'euros.

### ***Le contentieux de la circulation faisant l'objet d'une procédure d'instruction***

Le contentieux de la circulation routière fait massivement l'objet d'un traitement en circuit court c'est-à-dire avec saisine directe de la juridiction de jugement. Seules quelques centaines d'affaires d'une particulière gravité ou complexité font l'objet d'une phase d'instruction. Le volume de ces affaires est constant. Il est de 800 chaque année, soit en 2001 12 juges d'instruction et 12 agents pour un coût de 1,17 million d'euros.

### ***Le contentieux de la circulation routière au stade du jugement de 1<sup>re</sup> instance***

#### **Jugement des délits**

L'ensemble du contentieux sanctionné lié à la circulation routière est, depuis plusieurs années, particulièrement stable et s'élève à 130 000 décisions par an, soit 30 % de l'ensemble des décisions rendues et donc du « temps » des magistrats des juridictions de jugement.

Un tiers des magistrats du siège des tribunaux de grande instance et des fonctionnaires mène une activité de nature pénale. De fait, c'est près d'un tiers de ce groupe qui se trouve mobilisé dans le domaine de la circulation routière, soit en 2001 300 magistrats et 860 fonctionnaires pour un coût de 47,87 millions d'euros.

#### **Jugements des contraventions par le tribunal de police**

Le tribunal de police connaît de l'ensemble du contentieux des contraventions de la cinquième classe ainsi que d'une partie de celui des contraventions des quatre premières classes qui fait l'objet d'une voie de recours.

Le contentieux « circulation routière » de la cinquième classe est facilement mesurable puisqu'il fait l'objet comme tous les contentieux de la cinquième classe d'une inscription au casier judiciaire national. En revanche, celui relatif aux contraventions de la quatrième classe, sauf exception, ne l'est pas. Il faudra donc procéder par estimation dans ce deuxième cas.

Depuis plusieurs années et notamment à la suite de la création du grand excès de vitesse, on relève une augmentation importante du nombre des décisions rendues par les tribunaux de police en matière de contravention de la cinquième classe due en grande partie aux évolutions de la réglementation sur les excès de vitesse (augmentation moyenne de 14 % par an pour les quatre dernières années). En 2001 leur nombre sera de 109 000 sur un total de 163 000 soit 68 %.

(2) Le contentieux des quatre premières classes de contraventions n'est pas traité par les parquets des juridictions mais par les officiers du ministère public. Il n'entre donc pas dans le champ de l'évaluation au stade des parquets.

Pour sa part, le contentieux des quatre premières classes de contraventions est d'une grande stabilité depuis 3 ans avec 580 000 décisions. C'est ce chiffre qui sera retenu pour 2001 dont les 2/3 relèvent comme en matière de contravention de la cinquième classe du contentieux de la route.

Un tiers du temps des magistrats et fonctionnaires des tribunaux de police est consacré au pénal et l'activité pénale des tribunaux de police étant consacrée à 70 % au champ de la circulation routière, on peut estimer le nombre de magistrats et fonctionnaires sur ce secteur en 2001 à 116 magistrats et 380 fonctionnaires pour un coût total de 19,97 millions d'euros.

#### **Participation du parquet aux audiences correctionnelles et de police (cinquième classe)**

Les magistrats du parquet assistent aux audiences et prennent des réquisitions de peines. Un tiers de leur temps est consacré à cette activité (temps de préparation compris). On peut donc évaluer le nombre total des magistrats du parquet qui se trouvent mobilisés sur le contentieux de la route en 2001 à 183 pour un coût de 12,2 millions d'euros.

### **Les juridictions d'appel**

Le taux d'appel en matière de circulation routière, constant sur 10 ans, est de 3 %, ce qui permet d'évaluer le nombre de magistrats et de fonctionnaires en 2001 à 15 magistrats et 86 fonctionnaires pour un coût de 3,75 millions d'euros.

### **L'exécution des condamnations**

#### ***Les juges de l'application des peines***

Les juges de l'application des peines interviennent dans l'exécution des condamnations à des peines d'emprisonnement ferme égale ou inférieure à 12 mois, de sursis avec mise à l'épreuve et, enfin, de travail d'intérêt général. En matière de circulation routière, ces peines s'élèvent en 2001 à 22 800 (prévisionnel sur la base d'une hausse moyenne de 7 % sur les trois dernières années) et représentent pour les années considérées, 20 % de l'ensemble de ces peines prononcées tout type de contentieux, soit l'équivalent de 35 JAP et 35 fonctionnaires pour un coût de 3,49 millions d'euros.

#### ***Les services sociaux de l'administration pénitentiaire***

Les services sociaux de l'administration pénitentiaire (les SPIP) sont chargés de suivre l'ensemble des personnes condamnées à des sursis avec mise à l'épreuve, des mesures de semi-liberté, de l'exécution des peines alternatives à l'emprisonnement mais également des personnes détenues dans les établissements pénitentiaires. Hors détention dont le coût sera estimé par ailleurs de manière spécifique, les peines propres au domaine de la circulation routière représentent 13 % de l'ensemble des mesures suivies par les services sociaux de l'administration pénitentiaire, l'ensemble étant très stable sur les cinq dernières années, soit en 2001 l'équivalent de 277 travailleurs sociaux pour un coût de 9,91 millions d'euros.

#### ***Le casier judiciaire et la gestion des condamnations***

Les services du casier judiciaire d'une part procèdent à l'enregistrement des condamnations prononcées par les juridictions et d'autre part répondent aux demandes de transmission de bulletin n°1 présentées par les services judiciaires relatives aux personnes ayant commis des infractions.

Compte tenu du nombre de condamnations prononcées en matière de circulation routière, l'activité du casier judiciaire consacrée à ce domaine est de l'ordre de 39 % en 2001. En l'absence de comptage statistique, le nombre des enregistrements de condamnations portant sur des contraventions des quatre premières classes de contraventions n'est pas connu et ne fera pas partie du champ de l'estimation.

Ainsi, sur ces bases, les personnels du casier judiciaire mobilisés sur l'activité « circulation routière » peuvent être évalués à 104 agents en 2001 pour un coût de 2,7 millions d'euros.

## L'estimation des dépenses de fonctionnement

### Les dépenses de fonctionnement des juridictions

Au sein des dépenses de fonctionnement des juridictions, deux types de dépenses sont à prendre en compte, d'une part, celles liées à l'activité des agents et, d'autre part, celles liées au coût de fonctionnement du bâtiment abritant la juridiction.

Un coût moyen de dépenses de fonctionnement par agent a été déterminé pour chacun de ces types de dépenses. Il s'établit à (2 896 €) pour les dépenses liées à l'activité et à (3 506 €) pour le coût de fonctionnement des bâtiments abritant les juridictions, soit au total (6 402 €) par agent. En conséquence, les dépenses de fonctionnement pour 2001 s'élèvent à 15,86 millions d'euros.

### Les frais de justice

Dans le domaine de la circulation routière, les frais de justice sont principalement engagés pour la détection de l'alcoolémie des conducteurs et, dans certains cas, de produits stupéfiants.

Pour ce qui concerne la détection de l'alcoolémie, 39 000 prélèvements ont lieu chaque année (21 000 effectués par les services de la gendarmerie et 18 000 par ceux de la police nationale). Le coût de chaque opération se décompose, d'une part, en frais d'honoraires de médecin et d'envoi du prélèvement (200F) et, d'autre part, en frais d'analyse des laboratoires (280 F), soit un total de 2,85 millions d'euros.

Pour ce qui concerne le dépistage systématique de l'usage des produits stupéfiants illicites sur tout conducteur impliqué dans un accident mortel de la circulation routière (article L. 3-1 du code de la route), le coût de cette mesure a été évalué en 2001, qui constitue la première année de la mise en œuvre de l'étude épidémiologique, à 1,33 million d'euros pour les six derniers mois de l'année.

### Les dépenses de détention

De manière régulière depuis plusieurs années, environ 6000 personnes sont condamnées à une peine d'emprisonnement ferme pour une infraction liée à la circulation routière.

Pour ce type de contentieux, la durée moyenne de l'emprisonnement est de 2,7 mois soit 81 jours. Le nombre total de journées de détention lié au contentieux de la circulation routière s'élève donc à 486 000 journées, soit un coût total de 26,83 millions d'euros en 2001 (coût moyen d'une journée : (55 €).

## Les actions spécifiques de l'administration pénitentiaire

L'administration pénitentiaire développe des actions participant de l'amélioration de la sécurité routière tant en faveur de ses personnels que de la population dont elle a la charge.

### La sécurité routière et les personnels pénitentiaires

L'administration pénitentiaire développe par l'intermédiaire de l'École nationale de l'administration pénitentiaire (ENAP) des actions de formation à l'égard de ses agents. Ainsi, des stages de conduite sont organisés à l'attention des agents ayant vocation à utiliser des véhicules administratifs. En 2000, 45 agents ont été formés par l'intermédiaire de l'ENAP, contre 19 en 1999.

Par ailleurs, certaines directions régionales organisent également des stages de conduite pour certains de ses agents ; à titre d'exemple, la direction régionale des services pénitentiaires de Dijon a ainsi organisé en 2000 une formation de « prévention du risque routier » à l'attention des personnels utilisant des véhicules de l'administration.

### La sécurité routière et les personnes placées sous main de justice

Des actions d'apprentissage de la conduite sont organisées pour les personnes placées sous main de justice. En milieu fermé, il s'agit majoritairement de préparation à l'examen du code de la route, relayée le cas échéant par l'apprentissage de la conduite. En milieu ouvert, des stages d'éducation à la sécurité routière sont organisés dans le cadre des obligations fixées aux personnes placées sous main de justice condamnées pour des délits routiers, comme la conduite en état alcoolique.

Les objectifs des actions menées en milieu fermé sont multiples : aide à l'insertion professionnelle, mais aussi lutte contre l'illettrisme, rappel de la loi, respect d'autrui, rappel des règles d'hygiène et de santé (lutte contre les dépendances, formation au secourisme), réflexion sur le risque routier.

En 1999-2000, environ 70 actions d'apprentissage de la conduite ont été menées pour des personnes placées sous main de justice. 75 % de ces actions se sont déroulées en établissements pénitentiaires (majoritairement en maisons d'arrêt), les autres actions ont concerné des personnes faisant l'objet d'une mesure judiciaire de milieu ouvert (travail d'intérêt général, sursis avec mise à l'épreuve...).

Au total, ces actions ont concerné environ 1 272 personnes placées sous main de justice. Elles font l'objet de cofinancements : administration pénitentiaire, DSCR/FSE, dispositif opérations ville-vie-vacances notamment.

À titre d'exemple, une action de formation intitulée « sécurité routière » est organisée à la maison d'arrêt des hommes de Fleury-Mérogis et assurée par l'école de conduite française. En 1999, 25 stagiaires ont suivi cette formation, menée au titre de la formation professionnelle, afin de présenter le code de la route. Le coût de cette formation était de 47 045 euros (chapitre 37-98-50). Cette formation a été reconduite en 2000 et 2001.

En milieu ouvert, outre les actions d'information dispensées par les personnels d'insertion et de probation auprès des publics dont ils ont la charge, des stages de sensibilisation à la sécurité routière sont organisés pour les personnes condamnées pour des délits routiers, conduite en état alcoolique notamment.

La plupart de ces stages est désormais mis en place dans le cadre des conventions départementales d'objectif de lutte contre la toxicomanie financées sur les crédits interministériels de lutte contre la toxicomanie. En 2000, 13 départements ont organisé de tels stages qui ont concerné environ 380 personnes. Ces actions ont été financées par la Mission

interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie (MILDT) à hauteur de 89 609 euros. Ces stages comprennent à la fois une sensibilisation aux problèmes de l'alcool avec l'intervention de structures spécialisées (CDPA...) et une sensibilisation aux risques routiers. Ils sont complétés par un bilan et, si besoin est, par une orientation vers une structure spécialisée.

## ÉDUCATION NATIONALE

Dans les écoles, les collèges et les lycées, les enseignants ont non seulement la responsabilité d'assurer la sécurité des élèves qui leur sont confiés, mais également de prévoir, dans les activités d'enseignement, une éducation à la sécurité.

Cette éducation à la sécurité routière, instituée par la loi du 26 juillet 1957, a été reprise notamment par le décret et l'arrêté du 12 février 1993.

Les programmes de l'école primaire comme ceux du collège incluent cet enseignement qui revêt un caractère **obligatoire**.

### À l'école

Chaque école primaire reçoit à chaque rentrée, par routage direct, un livret « la sécurité routière à l'école primaire ». Ce livret de 80 pages, élaboré avec l'aide d'enseignants, est composé de fiches pédagogiques directement utilisables par les maîtres dans leur classe.

### Au collège

Depuis 1993, conformément aux programmes d'enseignement, une formation théorique générale est donnée aux élèves, sanctionnée par une Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) de premier niveau en classe de cinquième et de second niveau en classe de troisième. Chaque année, au mois de mars, plus de 1 500 000 collégiens passent ce contrôle de connaissances, organisé sous forme de QCM à partir de cassettes vidéo.

L'attestation scolaire de premier niveau, complétée par une formation de 3 heures de conduite dispensée hors du milieu scolaire, est obligatoire depuis 1997 pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

Le dernier comité interministériel de sécurité routière du 25 octobre 2000 prévoit d'étendre cette obligation au-delà de 16 ans et sans limite d'âge.

Il prévoit par ailleurs que l'attestation scolaire de second niveau constituera le premier module du permis de conduire.

Pour aider les enseignants à mettre en œuvre cette éducation à la sécurité routière au collège, un livret pédagogique (« la sécurité routière dans les disciplines au collège ») de 80 pages est diffusé chaque année à l'ensemble des établissements préparant aux épreuves de l'attestation scolaire de sécurité routière.

Le tirage de ce document dépasse annuellement les 100 000 exemplaires.

### ***Dans les instituts universitaires de formation des maîtres***

Les enseignants en formation dans les IUFM sont également destinataires de ces deux documents d'éducation à la sécurité routière.

### ***Site Internet***

Un site d'auto-formation sur internet reprenant l'ensemble de ces contenus pédagogiques, ainsi que des actions innovantes, a été ouvert en mai 1999 à l'adresse suivante : <http://www.educnet.education.fr/securite/index.htm>

### ***Un réseau de correspondants***

Afin de contribuer à la mise en œuvre effective de l'enseignement des règles générales de sécurité dans les établissements scolaires, un correspondant sécurité est désigné dans chaque académie par le recteur et dans chaque département par l'inspecteur d'académie.

Ces correspondants sont principalement recrutés dans les corps des personnels d'inspection et de direction. Les Recteurs et les Inspecteurs d'académies ont toute liberté pour leur attribuer les moyens nécessaires à l'exercice de leur mission, qui consiste à :

- Coordonner les actions d'éducation au sein des établissements scolaires du département ou de l'académie (notamment en participant, sous l'autorité du Préfet, à l'élaboration du plan départemental d'actions de sécurité routière - PDASR -) ;
- Recenser les actions réalisées et en évaluer l'efficacité ;
- Apporter leur concours à des actions de formation ;
- Assurer une fonction de médiateur avec les partenaires de l'éducation nationale.

Chaque année, des réunions nationales et interacadémiques permettent la formation de ces correspondants sécurité et sont le lieu d'échanges d'expériences.

### ***Plans départementaux d'actions de sécurité routière***

L'ensemble des actions conduites dans un département est regroupé chaque année dans un Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) élaboré sous l'autorité du Préfet. L'éducation nationale est présente, aux côtés des autres acteurs de la sécurité routière (forces de l'ordre, secours, infrastructure, collectivités locales...), dans tous les PDASR.

Le financement des actions de sécurité routière est imputé sur les crédits du chapitre 36-10 (Établissements publics) sous la forme d'une subvention au Centre national de documentation pédagogique (CNDP) d'un montant de 0,26 million d'euros.

Depuis 3 ans et dans le cadre d'une convention, l'association Prévention MAIF apporte une subvention à la DESCO pour la production des outils pédagogiques. Le montant prévu en 2001 est de 68 600 euros et permet à la fois d'augmenter le nombre des livrets diffusés dans les collèges et d'effectuer un envoi direct à chaque école.

## EMPLOI ET SOLIDARITÉ

### Ministère : Emploi et Solidarité

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.						
<b>Titre III</b>								
34-94 Statistiques et études générales						0,31		0,23
34-98 Moyens de fonctionnement des services								0,06
<b>Sous-total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>0,28</b>						
<b>Sous-total titre IV</b>	<b>0,00</b>							
<b>Sous-total titre V</b>	<b>0,00</b>							
<b>Sous-total titre VI</b>	<b>0,00</b>							
<b>TOTAL</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,31</b>	<b>0,00</b>	<b>0,28</b>

### **Étude épidémiologique liée à la mise en place du dépistage systématique des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans les accidents mortels de la circulation**

La loi du 18 juin 1999, relative au dépistage systématique des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans les accidents mortels de la circulation, prévoit la mise en place d'une étude épidémiologique.

Le ministère de la justice prend en charge les frais de dépistage et d'analyse, le ministère de la santé se charge de l'étude épidémiologique ainsi que de l'achat de matériel de prélèvement sanguin et de fiches de renseignements destinés aux forces de l'ordre.

L'étude épidémiologique, dont le pilotage a été confié à l'OFDT, se fonde sur les données biologiques et d'enquêtes contenues dans les procédures transmises par les Parquets. L'exploitation de ces données sur 18 mois a été estimée à 0,533 million d'euros sur la base d'un cahier des charges réalisé par l'OFDT.

L'OFDT procédera à un appel à projets fin avril 2001. La sélection de l'équipe scientifique interviendra fin juin, l'enquête devrait donc pouvoir démarrer début juillet et se poursuivre jusqu'à la fin 2002.

Le dépistage systématique des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans les accidents mortels de la circulation, doit commencer en juin 2001 selon le décret d'application de la loi du 18 juin 1999. Dès cette date, l'OFDT sera destinataire des documents transmis par les Parquets afin de les communiquer ultérieurement à l'équipe de recherche retenue.

Le matériel, à la charge du ministère de la santé, sera commandé par les DDASS, qui devront donc bénéficier de crédits supplémentaires sur leur budget de fonctionnement chapitre 34-98/90.

Le coût du matériel nécessaire pour une année s'élève à environ 56 400 euros.

Les résultats attendus de cette étude sont l'obtention de données épidémiologiques sur la consommation de stupéfiants par les conducteurs impliqués dans des accidents mortels de la circulation.

## **La contribution des Fonds d'Aide aux Jeunes à l'obtention du permis de conduire**

La loi du 29 juillet 1992 réformant le RMI a généralisé à l'ensemble de la France les fonds départementaux d'aide aux jeunes créés par la loi du 19 décembre 1989, article 9. Complété par un décret du 27 mars 1993, le dispositif prévoit la possibilité de verser aux jeunes en difficulté d'insertion sociale et professionnelle âgés de 18 à 25 ans des secours temporaires d'urgence, des aides financières destinées à soutenir un projet d'insertion, complétées le cas échéant par des mesures d'accompagnement, afin de permettre à ces jeunes d'accéder aux dispositifs de droit commun.

Le financement du dispositif est paritaire entre l'État (Préfet - DDASS) et le Conseil Général. Une convention à laquelle peuvent également s'associer les municipalités et des organismes concourant sur une base volontaire au financement du F.A.J., détermine les modalités et les conditions d'attribution des aides financières.

Le dispositif est inscrit à l'article 43 de la loi du 29 juillet 1992 comme moyen de réponse à l'urgence sociale et de lutte contre la pauvreté. L'article 43.2 inscrit les FAJ dans une perspective d'insertion sociale et professionnelle des jeunes en difficulté. À ce titre le dispositif est étroitement associé au réseau d'accueil des jeunes.

Le dispositif est également inscrit par la loi en renfort des autres dispositifs d'insertion des jeunes. Les aides sont accordées à titre subsidiaire (art. 43.2).

La loi du 29 juillet 1998 a prévu, à l'article 5, deux dispositions complémentaires à la loi du 29 juillet 1992 :

- l'extension de l'ouverture des FAJ aux jeunes âgés de 16 ans inscrits dans un parcours TRACE ;
- l'examen systématique de la situation de ces jeunes pour les périodes où ils ne perçoivent pas de rémunération.

L'articulation entre les F.A.J. et le programme TRACE a fait l'objet de la circulaire DAS/DIJ n° 99291, du 20 mai 1999. Les F.A.J. se sont pas exclusivement dédiés aux jeunes bénéficiaires de TRACE, mais ils doivent être utilisés de façon systématique dans le cadre du programme.

### **Nature et modalités d'attribution des aides**

Les FAJ versent des aides de courte durée, renouvelables, de façon subsidiaire et en renfort des moyens d'action de droit commun, à des jeunes âgés de 18 à 25 ans (16 ans dans le cadre de TRACE).

Les fonds d'aide aux jeunes peuvent intervenir sous trois formes :

- Des secours temporaires pour faire face à des besoins urgents.
- Une aide financière pour aider à la réalisation du projet d'insertion qui fait l'objet d'un engagement de la part du bénéficiaire.
- Des actions d'accompagnement du jeune dans sa démarche ou son projet d'insertion.

### **Bilan**

L'analyse du public a fait ressortir 4 groupes de jeunes relativement homogènes :

- Des jeunes vivant chez leurs parents le plus souvent en stage et à l'école ;
- Des jeunes sans logement, le plus souvent en situation précaire ;
- Des jeunes hébergés par des tiers, qui oscillent entre l'emploi et le chômage ;
- Des jeunes relativement autonomes et disposant d'un logement.

Environ la moitié des jeunes ne perçoivent aucune ressource, ni personnelle ni familiale ni en provenance d'un revenu social et 30 % connaissent des conditions précaires ou incertaines, 13 % vivent en foyer, CHRS garni ou sont SDF, 17 % sont hébergés chez des amis ou des

membres de la famille autres que les parents. Près de 75 % des aides relèvent de procédure d'urgence, Les aides du FAJ concernent presque une fois sur deux des problèmes de subsistance, et servent pour un tiers à couvrir des frais de transport.

### **Les actions en faveur de l'obtention du permis de conduire**

Les actions en faveur de l'obtention du permis de conduire peuvent être engagées soit dans le cadre d'aides individuelles, soit dans le cadre de la mise en forme collective d'actions individuelles. Le montant des sommes ainsi dépensées n'est pas connu.

## **AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT**

Dans l'effort du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement en faveur de la sécurité routière, la sous-direction de la chasse, de la faune et de la flore sauvages est la plus directement concernée en raison des collisions de véhicules avec des animaux sauvages. Les conséquences les plus graves sont dues aux collisions avec les grands mammifères. Les enquêtes réalisées avec la participation de l'Office national de la chasse en 1984-1986 et 1993-1994 ont révélé que l'accroissement des populations d'ongulés sauvages et leur extension géographique, confrontés à l'augmentation du trafic automobile, ont entraîné le développement des accidents impliquant la grande faune. Les plans de chasse au grand gibier (cervidés principalement) fixent le nombre d'animaux à prélever pour limiter les populations de ces espèces, mais malgré un nombre d'animaux à prélever en régulière augmentation, l'efficacité de ces plans reste relative en matière de sécurité routière.

La mise en œuvre de moyens spécifiques destinés à limiter ces types d'accidents implique une concertation avec le service d'études techniques des routes et autoroutes du ministère de l'équipement, des transports et du logement qui a engagé en 1999 des réflexions au sujet de dispositifs anti-collisions. La multiplication des passages à gibier sur les autoroutes, sous réserve que leur implantation et leur conception soient étudiées en tenant compte des comportements des animaux, est sans nul doute un moyen efficace.

S'agissant d'espèces animales sauvages plus petites, les nécessités de la sécurité routière et de la préservation des espèces convergent pour recommander le développement de techniques visant à éviter les collisions avec les véhicules. Il en est ainsi d'espèces nocturnes dont les populations sont menacées et dont les spécimens tués lors de collisions routières sont nombreux : loutre, vison d'Europe, certains amphibiens...

Le ministère ne dispose pas de réelles données chiffrées concernant la sécurité routière proprement dite, cette politique s'exerçant dans le cadre des plans de restauration des milieux naturels et de sauvegarde des espèces pour lesquels les crédits sont délégués aux services déconcentrés. Il n'en reste pas moins que le ministère, tant pour la sécurité routière que pour la préservation de la faune, invite vivement les directions régionales de l'environnement à mettre en place des passages souterrains adaptés aux espèces, et les directions départementales de l'équipement à associer à leurs travaux de réflexion sur ces aménagements des naturalistes spécialisés.

Le ministère est par ailleurs amené à intervenir en matière de sécurité routière de par sa politique de prévention des pollutions et des risques, notamment pour ce qui relève du transport de matières dangereuses. En 2000, il a conduit avec la société APSYS (Aérospatiale Protection Systèmes) une étude sur l'interface entre la sécurité de tels transports et la sécurité des installations classées. En 2001, l'aboutissement des travaux du Secrétariat permanent sur les risques industriels de l'agglomération lyonnaise (SPIRAL) a permis la mise en place d'un itinéraire de contournement de la ville de Lyon.

De même en matière de sécurité des tunnels, le ministère a financé la participation de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) au groupe de travail de la sécurité civile sur les systèmes de brumisation.

Bien qu'il s'agisse d'une politique visant la prévention de l'ensemble des risques liés aux inondations d'origine fluviale et qu'il soit difficile d'identifier dans ce type d'intervention la quote-part affectée en propre à la sécurité routière, de même que les données chiffrées correspondantes, la direction de l'eau concourt, elle aussi, à l'effort en faveur de la sécurité routière au travers de ses interventions dans le domaine de la prévention des inondations d'origine fluviale, causes de nombreux accidents de la route. C'est notamment le cas de sa politique d'annonce des crues qui permet d'anticiper la fermeture à la circulation d'un certain nombre de voies inondées et d'éviter que les véhicules ne s'y engagent.

Enfin on peut signaler que dans le cadre de sa politique de verdissement des administrations, le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, avec la contribution du ministère de l'équipement, des transports et du logement qui depuis 1996 encourage la formation des conducteurs automobiles, a organisé au Centre de la sécurité routière de Nevers un module de deux jours de formation à la conduite économique et en sécurité.

## RECHERCHE

### *L'action du ministère de la Recherche en sécurité routière*

L'action du Ministère de la Recherche en sécurité routière, dans le cadre du PREDIT (Programme national de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres), est effectuée en concertation avec la DSCR. Elle est organisée autour des directives retenues par le CISR d'octobre 2000. Dans le futur les relevés de conclusions du CNSR fourniront des informations qui permettront aussi d'orienter les activités de recherche.

En matière de recherche, les orientations du dernier CISR sont les suivantes :

- associer les recherches technologiques avec des disciplines et thématiques nouvelles : psychologie, science cognitive, intelligence artificielle, télématique, économie et surtout science de l'éducation ;
- développer les thématiques de l'éducation, de la formation, des nouvelles technologies d'aide à la conduite, de la connaissance des accidents, de l'évaluation des politiques publiques, de la santé des usagers et de l'adaptation du triptyque « conducteur-véhicule-infrastructure » ;
- renforcer les collaborations entre les instituts, les industriels et surtout l'université.

Les projets subventionnés ont permis de mettre en collaborations des industriels provenant de groupes et aussi des PME avec les laboratoires de recherche. L'origine des laboratoires de recherche représente un spectre très large : établissements publics, universités, CNRS. Cette variété d'industriels et de laboratoires a permis de mettre en place une réelle dynamique de recherche qui est aujourd'hui consolidée.

Il est important de citer les travaux conduits en vue de mieux comprendre les phases de pré-collision et en particulier le comportement des conducteurs en situations accidentogènes (LAB, INRETS, CEESAR). Ceux-ci s'appuient sur l'analyse détaillée d'accidents mais également sur des simulateurs et sur des expérimentations en vraie grandeur sur piste d'essai. Tout en donnant la priorité aux projets orientés vers l'amélioration de la sécurité active (INRETS, LCPC, Scetauroute, Isis, LAB, Thomson, Siemens), le groupe a néanmoins poursuivi des travaux en matière de sécurité passive (protection) (RVI, LAB) qui reste un enjeu au plan de la réglementation (compatibilité). L'amélioration des outils de simulation (ISIS, Oktal, LAB) est certainement une des avancées remarquables du programme dans le domaine de la biomécanique et des conséquences des traumatismes.

**Ministère : Recherche**

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.	AP	D.O. / C.P.	AP	D.O. / C.P.	AP	D.O. / C.P.
<b>Titre III</b>								
36-19 Recherche dans le domaine de l'équipement (LCPC, INRETS)		3,35		3,53		8,61		10,36
<b>Sous-total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>3,35</b>	<b>0,00</b>	<b>3,53</b>	<b>0,00</b>	<b>8,61</b>	<b>0,00</b>	<b>10,36</b>
<b>Sous-total titre IV</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Sous-total titre V</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Titre VI</b>								
63-00 Recherche dans le domaine de l'équipement (LCPC, INRETS)	0,77	0,75	0,77	0,76	1,80	1,74	3,22	2,90
66-21 Centre National de la Recherche Scientifique	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
66-04 Soutien à la recherche et à la technologie	3,51	3,50	1,80	1,80	2,28	2,20	3,04	3,00
<b>Sous-total titre VI</b>	<b>5,18</b>	<b>5,15</b>	<b>3,47</b>	<b>3,46</b>	<b>4,98</b>	<b>4,84</b>	<b>7,16</b>	<b>6,80</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5,18</b>	<b>8,50</b>	<b>3,47</b>	<b>6,99</b>	<b>4,98</b>	<b>13,45</b>	<b>7,16</b>	<b>17,16</b>

Les crédits relevant du Ministère de la Recherche concourent au financement des activités des deux organismes de recherche suivants dans le domaine de la sécurité routière :

### ***Le laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC)***

Le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC) est un établissement public à caractère scientifique et technologique d'environ 600 personnes sous la tutelle conjointe du ministère chargé de l'Équipement et du ministère chargé de la Recherche. Sa mission est de réaliser des recherches appliquées dans les domaines des infrastructures et de leur usage. L'organisation des recherches du LCPC se fait sur la base de six pôles qui sont à la fois des lieux de savoir, d'animation et d'impulsion, d'échange et de production.

Le pôle Exploitation et sécurité routières est plus spécialement chargé de constituer un élément d'appui aux politiques publiques dans le cadre de l'orientation prioritaire « Impliquer l'infrastructure dans la sécurité de la route » de son schéma directeur. Trois unités de recherches sont particulièrement concernées : la Division exploitation, signalisation éclairage (D/ESE), le Laboratoire commun avec l'INRETS sur les interactions véhicule, infrastructure conducteur (LIVIC) et la Division gestion de l'entretien des routes (D/GER).

Le pôle ESR a également un rôle de pilotage des études et recherches menées par les Centres d'études techniques de l'équipement dans son champ de compétence.

### ***L'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)***

L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) est un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère chargé de la Recherche et de la Technologie et du ministère chargé des Transports.

Les missions de l'INRETS sont les suivantes :

- recherche et développement technologique pour l'amélioration des systèmes et des moyens de transports et de circulation,
- travaux d'expertise et d'aide à la décision,
- promotion et diffusion des résultats,
- participation à la formation par et à la recherche.

L'Institut, d'un effectif d'environ 400 collaborateurs permanents, est organisé en 17 unités de recherche réparties sur 5 sites. Parmi ces unités, 6 travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le DERA et le LPC implantés à Arcueil, l'UMRETTE et le LBMC à Lyon-Bron, le LBA à Marseille et MA à Salon-de-Provence.

### Département évaluation et recherche en accidentologie (DERA)

Ce département a pour vocation de développer des problématiques de recherche sur l'accident, le risque routier et l'action de sécurité routière à des fins de progrès des connaissances et d'aide à la gestion du risque.

### Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC)

Ce laboratoire a pour objet de recherche central l'identification et l'analyse des principaux déterminants des comportements dans la circulation routière. Le LPC mène des recherches dans quatre principaux domaines :

- la psycho-ergonomie de la conduite,
- l'éducation et la formation à la sécurité routière,
- les professionnels du transport routier,
- **la psychosociologie de la circulation et des risques**

### Unité Mixte de Recherche Epidémiologique Transport Travail Environnement (UMRETTE)

L'UMRETTE est une unité mixte de recherche avec l'université Claude Bernard Lyon I. Cette unité privilégie l'étude des accidents corporels de la route à travers une approche épidémiologique des victimes. Ses recherches s'appuient notamment sur le « registre des victimes corporelles d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône ». L'UMRETTE participe par ailleurs à divers travaux sur l'état de santé des populations lié aux activités de transport (pollution atmosphérique, conditions de travail des professionnels des transports).

### Département mécanismes d'accidents (MA)

Ce département a développé une approche de l'accident, objet d'études et de recherches. L'activité scientifique porte en premier lieu sur l'étude des mécanismes générateurs d'accidents et des processus de dysfonctionnement du système de circulation pour déboucher sur le champ plus large de l'analyse de l'insécurité routière et proposer des aides à la conception (infrastructure, véhicule) et à la formation (concepteurs, aménageurs, usagers).

### Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC)

Le LBMC a pour mission essentielle de contribuer à l'amélioration de la protection des usagers des transports contre les effets néfastes des accidents, en particulier ceux de la route. C'est le domaine de la sécurité secondaire. Pour atteindre cet objectif, le LBMC mène des recherches sur la caractérisation biomécanique de l'être humain et sa modélisation, sur le comportement au choc des structures de véhicules et sur les performances des dispositifs de protection.

### Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA)

Le LBA est une unité mixte de recherche avec la faculté de médecine de l'Université de la Méditerranée (Aix-Marseille II). Ses travaux se situent également dans le domaine de la sécurité secondaire. Ils ont pour objectif d'étudier la tolérance du corps humain et les mécanismes lésionnels d'une part et, d'autre part, la modélisation biofidèle de l'être humain, sa validation et le caractère prédictif des lésions et sa simulation. Les résultats sont utilisés pour proposer des solutions visant à diminuer la gravité des accidents réels. D'autres unités mènent également des travaux dans le domaine de la sécurité routière, notamment du LESCOT implanté à Lyon-Bron, du LEOST à Lille - Villeneuve-d'Ascq et du LIVIC à Sartory.

### Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT)

Ses missions consistent à développer des recherches en vue d'améliorer la qualité du travail des professionnels des transports et la qualité de vie des utilisateurs. Ceci se traduit par des recherches plus spécifiquement sécurité routière concernant les capacités fonctionnelles des conducteurs et leur activité, par la prise en compte des particularités des conducteurs âgés et handicapés, par l'analyse expérimentale des effets induits insécuritaires des technologies et la participation à la conception d'assistances coopératives visant à améliorer la sécurité.

### Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST)

Ce laboratoire constitue une unité de recherche de l'INRETS à orientation technologique où sont étudiés de nouveaux composants susceptibles de favoriser le développement de l'automatisation dans les transports guidés ainsi que certaines applications de télécommunications et télématiques applicables aux transports routiers. Ces activités de recherche visent à participer à l'effort de réduction de l'insécurité routière et plus généralement à améliorer la sécurité et l'efficacité des transports terrestres.

## Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructure-conducteurs (LIVIC)

Cette unité mixte avec le LCPC s'articule autour du développement de dispositifs permettant une amélioration de la sécurité et la réduction des difficultés de conduite au moyen de dispositifs coopératifs véhicules-infrastructure, pouvant aller à terme jusqu'à l'automatisation de la conduite.

## ÉCONOMIE, FINANCES ET INDUSTRIE

La direction de l'action régionale, de la petite et moyenne industrie (DARPMI) du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, à travers le réseau des directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) contribue de manière déterminante à l'effort de la nation en matière de sécurité routière.

Cette activité qui s'exerce pour le compte du ministère de l'équipement, du logement et des transports consiste à vérifier la conformité des véhicules aux prescriptions du code de la route.

À ce titre, elles contrôlent annuellement :

- avant leur mise en circulation : plus de 4 500 véhicules fabriqués en série et environ 240 000 véhicules modifiés ou importés à titre isolé ;
- à intervalles réguliers, de l'ordre de 1 300 000 véhicules poids lourds, de transports en commun de personnes et de matières dangereuses.

Depuis 1992, elles contrôlent aussi la qualité de fonctionnement des réseaux nationaux et des centres de contrôle technique des voitures particulières.

### Ministère : Économie, Finances et Industrie - Industrie

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	1999		2000		2001		2002	
	AP	D.O. / C.P.						
<b>Titre III</b>								
37-30 Direction régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement. Dépenses diverses		13,80		14,37		14,84		15,25
<b>Sous-total titre III</b>	<b>0,00</b>	<b>13,80</b>	<b>0,00</b>	<b>14,37</b>	<b>0,00</b>	<b>14,84</b>	<b>0,00</b>	<b>15,25</b>
<b>Sous-total titre IV</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Titre V</b>								
57-90 Équipements administratifs et techniques	0,00	3,76	0,00	7,05	0,00	4,88	8,06	15,47
<b>Sous-total titre V</b>	<b>0,00</b>	<b>3,76</b>	<b>0,00</b>	<b>7,05</b>	<b>0,00</b>	<b>4,88</b>	<b>8,06</b>	<b>15,47</b>
<b>Sous-total titre VI</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,00</b>	<b>17,56</b>	<b>0,00</b>	<b>21,42</b>	<b>0,00</b>	<b>19,72</b>	<b>8,06</b>	<b>30,72</b>

Les tableaux suivants retracent, sur la période 1999-2002 :

- les dépenses de fonctionnement et d'entretien courant des installations des centres de contrôle technique et de fonctionnement courant des DRIRE imputables à cette activité, proportionnellement au nombre d'agents qui l'exercent ;
- les dépenses d'investissement des DRIRE qui concernent l'activité de contrôle des véhicules et qui sont destinées à la construction de nouveaux centres de contrôle technique de véhicules ainsi qu'à l'extension, à la rénovation ou au gros entretien des centres de contrôles technique existants ;
- le nombre d'unités d'œuvres, en équivalent agents à temps plein, consacré à l'activité de contrôle technique des véhicules.

## Dépenses de fonctionnement et d'investissement

(en K d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	Exécution		Prévisions	
	1999 D.O. / C.P.	2000 D.O. / C.P.	2001 D.O. / C.P.	2002 D.O. / C.P.
<b>Titre III - Moyens de services</b>				
<b>Chapitre 37-70 - DRIRE. Dépenses diverses</b>				
– Dépenses consacrées à l'activité de contrôle des véhicules	13 795	14 374	14 842	15 245
– Part des dépenses consacrées à l'activité de contrôle des véhicules dans les dépenses de fonctionnement des DRIRE (en %)	34,60 %	35,50 %	36,00 %	37,00 %
<b>Titre V - Investissements exécutés par l'État</b>				
<b>Chapitre 57-90 - Équipements administratifs et techniques</b>				
– Dépenses consacrées à l'activité de contrôle des véhicules	3 765	7 046	4 884	15 474
– Part des dépenses consacrées à l'activité de contrôle des véhicules dans les dépenses de fonctionnement des DRIRE (en %)	48,10 %	73,30 %	71,90 %	86,40 %

## Moyens en personnel

Imputation par titre et par chapitre	Exécution		Prévisions	
	1999	2000	2001	2002
<b>Activité de contrôle des véhicules*</b>	819	872	900	925
<i>* évaluée en agent équivalent temps plein, au 31 décembre de l'année</i>				
<b>Part de l'activité de contrôle des véhicules dans l'activité totale des DRIRE (en %)</b>	28,14 %	29,08 %	29,30 %	29,90 %

Données au 31 décembre

**L'effort de la Nation en faveur  
de la sécurité routière**

---

## L'ACTION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les collectivités territoriales (communes et départements) sont des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans la gestion de leur voirie.

Le réseau départemental d'une longueur de 359 000 km et le réseau communal (y compris le réseau urbain) d'une longueur de 590 000 km représentent plus de 96 % de la longueur totale du réseau routier et supportent en 1999 62,9% de la circulation totale. Les accidents survenus sur ces deux réseaux, en 1999, représentent 79,2 % du total avec 67,5% des tués.

En 1998, les dépenses en infrastructures routières des collectivités locales ont été de 4,47 milliards d'euros sur une dépense totale de la Nation égale à 8,32 milliards d'euros. Des collectivités locales se sont associées à l'État pour mener des actions d'éducation, de formation et de communication dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Les plans départementaux d'actions de sécurité routière constituent un cadre de cohérence de la politique départementale menée sous l'autorité des préfets avec les collectivités territoriales en matière de sécurité routière.

Ces plans sont les supports essentiels des politiques locales, ils visent à coordonner les actions et initiatives publiques et privées développées en matière de sécurité routière. Dans le cadre de ces plans, une procédure de contrats de programme locaux de sécurité routière, faisant suite au programme « objectif – 10 % », a été proposée aux collectivités locales entre 1990 et 1993.

Ces contrats concernaient toutes les collectivités locales d'au moins 30 000 habitants : départements, communes, groupements ou associations de communes. Ils se concrétisaient par un programme annuel d'actions financées par l'État et les collectivités territoriales.

L'État a décidé, en 1994, de déconcentrer ses responsabilités au niveau du préfet de département, ce qui s'est traduit notamment par la déconcentration de l'approbation du PDASR et l'affectation de dotations financières en début d'année.

Le principe d'actions paritaires pouvant faire l'objet d'un contrat, dont les modalités sont définies localement, a été maintenu avec les collectivités locales sans limite de population, et ouvert à d'autres partenaires.

L'examen des PDASR 2000 a montré comme en 1999 une implication inégale des collectivités dans près de neuf départements sur dix. Leur participation financière de l'ordre de 2,43 millions d'euros pour des actions inscrites dans le plan départemental, est en sensible progression (+ 14 %).

La politique du Gouvernement est de renforcer, à travers la concertation au plan local, la politique de prévention menée en partenariat avec les collectivités locales.

Suite aux décisions du comité interministériel de la sécurité routière du 26 novembre 1997, une réflexion relative à la mise en place d'organisations locales permettant à chacun et principalement aux collectivités locales de trouver sa place dans la définition et la mise en œuvre de la politique au sein de chaque département a été engagée.

La délégation interministérielle à la sécurité routière en concertation avec le Ministère de l'Intérieur a été chargée de remobiliser les préfets et l'ensemble des services de l'État de manière à refonder les bases contractuelles d'une action délibérément orientée sur la recherche d'une amélioration des résultats constatés.

En 2000, suite à l'expérimentation menée dans 23 départements en 1999, l'ensemble des départements ont mis en place une nouvelle organisation locale, les collectivités territoriales étant associées à la réflexion.

## LES ACTIONS DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dépenses, en Millions d'euros

	1999	2000	2001 prévisions	2002 prévisions
Dépenses de fonctionnement				
Personnel	73,94	77,25	81,00	83,40
Dépenses de fonctionnement	64,62	62,44	71,42	74,70
<b>Sous-total</b>	<b>138,56</b>	<b>139,69</b>	<b>152,42</b>	<b>158,10</b>
Dépenses d'entretien	108,18	115,77	121,59	124,50
Dépenses d'investissement	57,47	73,66	146,69	140,60
<b>Total général</b>	<b>304,21</b>	<b>329,12</b>	<b>420,70</b>	<b>423,20</b>

### Dépenses de fonctionnement

Outre les dépenses de formation du personnel, cette rubrique recense les dépenses liées à :

- Information locale ou nationale auprès des usagers (plaquettes, reportages vidéo, distribution de dépliants, placardage d'affiches aux péages).
- Campagnes de sensibilisation des conducteurs et des futurs conducteurs (Pause « récré-sécurité », opération « voiture-tonneaux » en partenariat avec la gendarmerie et les Rectorats, opération « CALMOS » pour les motards en période de Grands Prix,...).
- Organisation ou participation à des tables rondes avec les usagers.
- Assistance au gonflage et contrôle gratuit des pneumatiques dans les stations-service et les aires de repos en période estivale.
- Opérations ponctuelles de contrôle gratuit des organes de sécurité essentiels des véhicules sur les aires de repos ou parkings.
- Exercices de simulation d'incendie dans les tunnels.

Enfin, les dépenses de fonctionnement courant ont été calculées par l'application de la part des dépenses de personnel consacrées à la sécurité routière, aux dépenses globales de fonctionnement.

### Dépenses d'entretien

- Entretien des espaces verts (fauchage, élagage...) pour améliorer la visibilité et diminuer les risques d'incendies.
- Renouvellement des équipements (glissières, éclairage, clôtures, signalisation horizontale et verticale).
- Entretien des équipements dynamiques de détection
- Entretien des dispositifs de drainage.

- Maintenance des équipements des tunnels : éclairage, ventilation, signalisation.
- Réparations localisées de la chaussée.
- Service de viabilité hivernale (salage curatif, déneigement).

### **Dépenses d'investissement**

- Aménagements de refuges, notamment au droit des postes d'appel d'urgence, et d'aires de stockage des poids lourds aux abords de zones sensibles.
- Rectifications de virages.
- Mise en sécurité des tunnels par la construction d'abris et de galeries d'évacuation, de dispositifs de ventilation, de détection, de fermeture automatique des accès en cas d'événement grave...
- Elargissement de bandes d'arrêt d'urgence.
- Aménagement des terre-pleins centraux par des travaux de minéralisation et d'amélioration des capacités de retenue des dispositifs, afin d'augmenter la vigilance des conducteurs et de diminuer les risques de franchissement et d'accidents par choc frontal.
- Implantations de marquages à protubérance (marquages sonores) destinés à diminuer le nombre d'accidents dus à la somnolence et améliorer la sécurité du personnel stationnant sur la bande d'arrêt d'urgence.
- Implantations d'écran anti-éblouissement.
- Mise en place d'éclairages du tracé dans des secteurs accidentogènes.
- Mise en place d'une signalisation spécifique (panneaux à message variable, signalisation lumineuse de rappel de vitesse, signalisation au sol type VSVL,...).
- Implantations de clôtures à gibiers.
- Mise en œuvre de dispositifs de détection de contresens, de détection automatique des incidents, de détection de verglas et d'alerte des automobilistes.
- Extension de la vidéo-surveillance sur des secteurs accidentogènes.
- Tests, études techniques et bilans statistiques sur la sécurité des infrastructures en exploitation et des chantiers, études sur l'organisation des secours ou sur l'évacuation du public en cas de coupure du réseau.

## **LES SECOURS AUX ACCIDENTÉS DE LA ROUTE**

Les secours aux accidentés de la route relèvent pour l'essentiel de l'action concertée des Services Mobiles d'Urgence et de Réanimation (SMUR) et des sapeurs-pompiers.

### **Les SMUR**

En 1955 furent créées les premières équipes mobiles de réanimation françaises. Leurs missions étaient initialement d'assurer les secours médicalisés aux accidentés de la route ainsi que les transferts interhospitaliers pour les malades atteints de paralysie respiratoire.

La réussite de ces premières expériences conduisit vers leur multiplication dans toute la France dès 1965. Cette même année parut un décret interministériel créant officiellement les Services Mobiles d'urgence et de Réanimation attachés aux Hôpitaux (SMUR).

Les Services d'Aide Médicale d'Urgence (SAMU) naissent en 1968 afin de coordonner les SMUR. Les SAMU comportent un centre de régulation médicale des appels. Il y a un SAMU par département français, soit une centaine au total, et environ 350 SMUR répartis sur l'ensemble du territoire.

### ***Les sapeurs-pompiers***

Les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6000 médecins essentiellement généralistes et libéraux participant au réseau d'urgence, interviennent tout particulièrement en rase campagne.

Les interventions des sapeurs-pompiers dans le domaine des accidents de circulation routière sont au nombre d'environ 360 000 par an (chiffres 1998), soit 10,5 % des interventions des sapeurs-pompiers.

## **L'ACTION ASSOCIATIVE EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Une centaine d'associations œuvrent en matière de sécurité routière, à titre principal ou accessoire. D'importance disparate de par leur structure ou leur poids financier, s'appuyant sur du bénévolat ou un personnel étoffé, elles se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires et constituent face à l'administration une force de proposition, de critique ou d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre. Certaines relèvent complètement du secteur privé, d'autres ont des liens institutionnalisés avec des ministères.

Outre les associations à audience locale prises en compte dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), les pouvoirs publics apportent leur appui aux associations qui montent des opérations à audience nationale ou à des actions innovantes ou expérimentales.

Les domaines d'intervention des associations agissant dans le domaine de la sécurité routière concernent la sensibilisation à la sécurité routière et la prévention, la formation, l'utilisation et le partage de l'espace public urbain en vue de l'amélioration de la sécurité, la défense des victimes des accidents de la route, la promotion de certains modes de déplacement de manière sûre. De nombreuses associations utilisent l'apprentissage de la conduite comme élément d'insertion sociale ou professionnelle. Enfin, certains instituts, ouverts indirectement à l'amélioration de la sécurité routière, apportent leurs connaissances et expertises aux instances judiciaires.

En 2000, treize associations réunies en un Collectif « Arrêtons le massacre sur la route » ont obtenu le label Grande Cause An 2000. L'objectif du collectif était d'interpeller chaque usager sur l'absurdité dramatique des accidents de la route et de l'inciter à modifier son comportement.

Le montant total de l'effort financier des associations en faveur de la sécurité routière, à titre principal ou accessoire, est estimé à 22,9 millions d'euros en 2001.

## L'ACTION DES ENTREPRISES D'ASSURANCE EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les entreprises d'assurance se sont engagées de longue date en faveur de la sécurité routière. Certaines ont créé ainsi des associations dont l'objectif est la prévention des accidents par le moyen d'actions d'éducation, de formation et de sensibilisation aux risques de la route. Elles ont désigné sur l'ensemble du territoire des correspondants locaux, intégrés au réseau local de sécurité routière.

Le partenariat avec les pouvoirs publics des deux grandes familles de l'assurance (FFSA et GEMA) se traduit par la définition d'actions communes en faveur de la sécurité routière, la mise en commun de certaines données sur les accidents corporels et l'analyse commune sur l'évaluation des mesures de sécurité routière.

Depuis 1995 les entreprises d'assurance ont signé avec l'État deux contrats de partenariat (1995-1997 puis 1998-2002) au terme desquels ils s'engagent à consacrer 0,5 % des cotisations de Responsabilité Civile Automobile aux actions de prévention des accidents de circulation. Un comité de pilotage paritaire se réunit au moins deux fois par an dans le cadre du suivi de cette convention.

Les actions de prévention routière prévues dans le cadre de cette convention prennent la forme d'actions croisées portant sur six cibles de population et cinq domaines. On peut citer, à titre d'exemple, en tant que catégorie de population visée, les jeunes de moins de 16 ans, les motocyclistes, les salariés d'entreprise utilisant professionnellement un véhicule et les personnes âgées. Parmi les domaines d'intervention concernant ces populations, peuvent être cités : le comportement à travers des actions de formation, l'évaluation des aptitudes physiques et physiologiques, les contrôles et l'entretien du véhicule.

Le montant des sommes affectées à des actions de sécurité routière en application de la convention État/Entreprises d'assurances est de l'ordre de 30,50 millions d'euros par an.

## LES EFFORTS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité des occupants des véhicules des constructeurs français ainsi que des autres usagers de la route est depuis toujours une préoccupation première des constructeurs. Aujourd'hui plus encore que par le passé, les constructeurs tentent d'améliorer ou de préserver la sécurité routière, par leurs véhicules ou en amont. Les coûts en résultant sont supportés in fine par l'environnement économique des constructeurs, au premier rang duquel leurs clients. Mais dans un environnement concurrentiel qui pèse sur les prix, cela indique aussi que des choix sont faits en faveur de la sécurité. Ces décisions constituent un réel effort des constructeurs en faveur de la sécurité routière, et a fortiori de la Nation tout entière. Évaluer l'effort de la Nation en matière de sécurité routière impose notamment de prendre en compte le contenu de sécurité des véhicules acheté/entretenu par les automobilistes. Toutefois un chiffre précis est impossible car il dépend du périmètre retenu, beaucoup d'organes ou d'équipements ayant des finalités multiples (confort, ergonomie ...)

Les efforts des constructeurs peuvent donc se décomposer en trois rubriques :

- l'équipement des véhicules en organes ou fonctions de sécurité ;
- les études et recherches portant sur la sécurité des véhicules ou la sécurité routière ;
- l'apport de leur expertise aux discussions publiques, et les manifestations publiques visant à améliorer la sécurité routière en France[P1].

## **L'équipement de sécurité des véhicules**

Cet équipement est motivé par le respect par le constructeur d'une obligation réglementaire ou la libre décision du constructeur.

Les articles L311 et R311 à R317 du code de la route imposent effectivement à tous les véhicules au moment de leur construction ou de leur commercialisation de respecter un ensemble d'exigences de sécurité. Ces exigences portent sur des équipements et des performances :

- les dispositifs obligatoires d'éclairage et de signalisation (feux de route, de croisement, de position, de brouillard arrière, d'encombrement, feux-stop, indicateurs de direction, éclairage de plaque, catadioptrés) ;
- l'avertisseur sonore obligatoire ;
- les pneumatiques ;
- les deux dispositifs de freinage ;
- la visibilité, les rétroviseurs obligatoires et les vitrages, les dispositifs de dégivrage et de désembuage ;
- les organes de direction ;
- l'accessibilité des commandes ;
- l'indicateur de vitesse et le compteur kilométrique obligatoires ;
- la limitation par construction de la vitesse de certains camions et autocars ;
- les plaques obligatoires d'immatriculation et du constructeur ;
- l'antivol obligatoire ;
- le dispositif de remorquage obligatoire ;
- la réduction des risques corporels des occupants et des autres usagers de la route en cas de collision (ceintures de sécurité obligatoires, appuis-tête obligatoires, serrures et charnières de portes, sièges et aménagements intérieurs, saillies extérieures, comportement de la colonne de direction, protection contre le choc arrière, avant et latéral, réduction des risques d'incendie) ;
- les dispositifs antiprojections pour certains camions.

Les demandes sur le contenu en sécurité d'un véhicule sont donc nombreuses, et constituent une partie importante de son coût. Les constructeurs ne s'en tiennent cependant pas à cette offre minimale.

En premier lieu, les obligations réglementaires sont souvent dépassées. L'équipement imposé par la réglementation au constructeur présente généralement, suivant les modèles de véhicules et les choix, une efficacité significativement meilleure que le minimum requis. Ce surcroît de performance représente bien évidemment un coût supplémentaire.

En second lieu, les constructeurs offrent, sur certains modèles, voire de série, des équipements de sécurité complémentaires qui se généralisent rapidement sur toutes les versions. On peut citer dans les modèles français récents :

Pour la prévention de l'accident :

- les feux additionnels, comme les feux de brouillard avant ;
- le dispositif ABS (antiblocage des roues en cas de freinage brutal) ;
- les lampes à décharges plus performantes ;
- les réglages de la position de conduite, l'amélioration de l'interface avec le conducteur ;
- la climatisation et les vitrages athermiques, pour la vigilance du conducteur ;
- les dispositifs améliorant la tenue de route et la suspension active ;
- le contrôle de trajectoire automatique ;
- l'aide au freinage d'urgence ;
- le régulateur de vitesse et d'espacement ;
- la surveillance de la pression des pneus ;
- le déclenchement automatique du signal de détresse.

Pour la réduction des conséquences de l'accident :

- le prétendeur de ceinture de sécurité, qui rattrape le jeu au moment de la collision ;
- le limiteur d'effort de la ceinture de sécurité, qui limite la force subie par le torse ;
- les divers coussins gonflables, à déploiement unique ou différencié – tous les véhicules particuliers français neufs sont équipés d'un coussin gonflable pour le conducteur et 90% pour le passager avant;
- les ancrages spécifiques aux dispositifs de retenue pour enfants ;
- des matériaux absorbeurs d'énergie, notamment pour les genoux ;
- les sièges dessinés pour interdire le glissement (sous-marinage) sous la ceinture ;
- le pédalier rétractable ;
- le système d'appel d'urgence des secours ;
- le dispositif anti-encastrement à l'avant pour les camions, proposé à l'achat bien avant son obligation réglementaire.

On peut enfin citer dans ce domaine l'effort important des constructeurs français et européens en faveur de la protection des piétons. Pour diminuer le nombre et la gravité des collisions avec les piétons les constructeurs ont proposé à la Commission européenne un engagement volontaire d'amélioration de leurs voitures. Cette amélioration, très ambitieuse, sera vérifiée techniquement pour chaque modèle par des laboratoires indépendants. La Commission a déjà considéré que les propositions faites étaient au niveau de protection qu'elle s'était fixé. Il ne reste plus que l'avis favorable du Parlement européen et du Conseil.

### **Les études et recherches**

L'effort intellectuel des constructeurs français en matière de sécurité routière porte autant sur la compréhension des accidents que sur la mise au point de dispositifs destinés à les prévenir ou à réduire les dommages corporels éventuels. Cet effort s'exerce directement dans les départements Recherche et Développement des constructeurs ou via le LAB (Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'étude du comportement humain), organisme financé en commun par PSA Peugeot Citroën et Renault.

Les recherches menées en sécurité par les constructeurs français sont très nombreuses, tant sur le plan national que communautaire ou international ; il serait très difficile de toutes les citer, et encore plus de quantifier précisément leur coût pour les constructeurs. Pour fixer les idées toutefois, on rappellera que les dépenses de recherche totales de PSA Peugeot Citroën et Renault pour l'année 2000 dépassent les 3,6 milliards d'euros.

Il en est de même pour les études plus appliquées. Plusieurs centaines d'ingénieurs travaillent en continu sur les sujets de sécurité. De même plusieurs centaines d'essais, par exemple de sécurité passive (simulation de collision) dont le coût est élevé, sont menés chaque année par chaque constructeur.

Le LAB réunit depuis 1969 des chercheurs, ingénieurs et médecins, pour mieux comprendre les accidents réels et aider les constructeurs à concevoir leurs véhicules. Au cours des années le LAB a bâti une base de données unique en Europe, contenant de l'information sur 10 000 véhicules et 19 000 victimes d'accidents. Le laboratoire mène également des Études Détaillées d'Accidents (EDA), permettant de reconstruire des accidents réels et d'en analyser tous les aspects. Outre l'accidentologie il a une compétence mondialement reconnue dans le domaine de la biomécanique, science qui permet de mieux comprendre les mécanismes lésionnels qui interviennent lors des accidents. Il a également été chargé voici quelques années d'analyser le comportement des conducteurs et des passagers des véhicules, par exemple leur vigilance ou leurs réflexes, réactions à une situation accidentogène et d'évaluer l'impact des systèmes d'assistance à la conduite sur la sécurité.

Ces travaux contribuent souvent à étayer la politique nationale en matière de sécurité.

Le budget courant du LAB est de 9,2 millions d'euros, entièrement financé par les constructeurs. À l'automne 2000, PSA Peugeot Citroën et Renault ont choisi de doter le LAB de 2 millions d'euros supplémentaires afin de développer son analyse du comportement humain.

Un deuxième laboratoire, le CEESAR, effectue des études accidentologiques approfondies pour le compte de Renault V.I. et est le seul de sa spécialité (accidentologie des camions et autocars) en France et un des rares en Europe.

### ***Exemples de recherches***

En juin 2001, lors de la conférence mondiale ESV sur les recherches en sécurité, le LAB a présenté des recherches sur le comportement humain et la prévention des accidents, la base de données d'accidents et les résultats du projet CREST (sécurité des enfants), le potentiel d'efficacité du contrôle électronique de trajectoire ESP, le gain potentiel de sécurité amené par la généralisation de la ceinture et du coussin gonflable dans les camions (avec Renault V. I.), le développement d'un modèle numérique d'être humain pour la réduction de la gravité des accidents, l'efficacité des coussins gonflables dans les accidents réels. PSA Peugeot Citroën a présenté une étude sur la modélisation du véhicule pour accélérer les développements en sécurité passive, et sur la compatibilité entre voitures lors d'une collision. Renault, sur la conception globale de l'avant des véhicules, sur les tests consommateurs EuroNCAP, et sur l'utilisation du siège pour retenir son occupant. Renault V. I. a aussi présenté son véhicule-laboratoire VHS réunissant l'ensemble des nouvelles technologies disponibles en matière de sécurité des camions.

Le domaine des transports intelligents, où les véhicules communiquent avec l'infrastructure, fait aussi l'objet de nombreux travaux français et européens. Il permet d'entrevoir de futurs gisements d'amélioration de la sécurité routière, d'abord en complétant l'information anticipée du conducteur, puis plus tard en adaptant automatiquement le fonctionnement du véhicule à des conditions locales. Le système d'appel d'urgence n'en représente qu'un avant-goût.

### ***L'apport d'expertise***

À mi-chemin entre les études et recherche pour leur compte et la communication extérieure, un important apport d'expertise est consenti par les constructeurs français auprès de divers forums impliqués dans le domaine de la sécurité routière.

Les constructeurs français via le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) et le LAB contribuent depuis plusieurs années aux discussions du comité d'orientation et d'évaluation de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, présidé par la déléguée interministérielle à la sécurité routière.

Les constructeurs coopèrent également avec le consortium qui définit les essais consommateurs indépendants EuroNCAP, programme européen auquel le gouvernement français a adhéré en 2000. Ces essais quantifient plusieurs caractéristiques de sécurité des véhicules et en tirent un score global, qui fait alors l'objet d'une communication grand public. Cette initiative est de nature à développer la prise de conscience des questions de sécurité routière, au moment de l'achat du véhicule.

Ils consacrent un budget non négligeable aux discussions de standardisation, le plus souvent à niveau international, en y faisant participer leurs équipes à titre gracieux. Les travaux mondiaux de l'ISO sur les normes techniques de sécurité en bénéficient dans tous les

domaines. On peut citer la sécurité passive (dispositifs de retenue, en particulier des enfants, essais de choc), le freinage, l'éclairage, la dynamique du véhicule, l'ergonomie, les attelages de remorques... Ces travaux peuvent avoir un effet très sensible sur le progrès technique des équipements de sécurité. Un dernier exemple en date est l'achèvement de normes sur un mode de fixation simple et sans erreur des sièges pour enfants dans les voitures (système Isofix).

Dans un cadre plus informel, les constructeurs français s'investissent également dans les discussions sectorielles avec les autres constructeurs internationaux, avec les grands laboratoires spécialisés (notamment du Royaume-Uni et des Pays-Bas), et d'une manière générale avec tous les acteurs de cette réflexion y compris les assureurs, les automobiles-clubs ou les ministères des transports étrangers (par exemple des États-Unis, du Japon, de l'Australie).

### **La communication et les partenariats extérieurs**

Dans une partie de la communication commerciale des constructeurs, les caractéristiques de sécurité du véhicule sont clairement soulignées, participant ainsi à la sensibilisation du public et à l'émulation entre marques.

La marque Peugeot est partenaire de l'école de conduite de Jean-Pierre Beltoise, qui a pour ambition d'amener un conducteur à une meilleure compréhension de son véhicule et à une plus grande maîtrise en toutes situations.

L'usine PSA Peugeot Citroën Peugeot Citroën de Vesoul est le cadre d'une expérience pilote de formation et de sensibilisation à la sécurité routière dans l'Est de la France.

La plaquette « Quatre gestes simples pour votre sécurité » de la fédération des automobiles-clubs (AIT) est remise à chaque acheteur d'une voiture.

En 2000, année de la Grande cause nationale :

- Le CCFA a édité le dossier du CCFA « Automobile et sécurité », labellisé par la DSCR, en français et en anglais, en 19 000 exemplaires distribués aux principaux décideurs et médias propres à assurer le meilleur retentissement du dossier
- Le CCFA a organisé le 12 septembre un forum public sur l'automobile et la société, dont un volet s'intitule « L'automobiliste est-il un frein à la sécurité ? », avec la participation du LAB et des présidents de PSA Peugeot Citroën et Renault
- PSA Peugeot Citroën et Renault ont décidé de consacrer deux millions d'euros à la recherche sur la psychologie et le comportement du conducteur.
- Citroën a réalisé un film « Votre sécurité vous appartient » destiné à sensibiliser un large public aux principes de base de la conduite d'un véhicule sur la route, et le diffuse depuis le Mondial de l'Automobile.
- Citroën a diffusé dans son réseau un million d'exemplaires de la brochure « Le permis dans tous ses états », conçue par la fondation Anne Cellier.
- Renault V. I. a réalisé une cassette vidéo sur la sécurité des poids lourds, avec les Codes Rousseau. La cassette permet à tout conducteur professionnel de faire le point sur ses connaissances et le cas échéant de les réactualiser.

En 2001 :

- le CCFA publie un dossier « Des progrès pour la sécurité ».
- Renault lance son kit pédagogique « La route et moi » et le concours international « La sécurité pour tous ». « La route et moi » vise le public des 7-11 ans et leurs enseignants. Il est offert dans sept pays d'Europe, dont la France. Le concours incite les enfants à faire œuvre de créativité sur les problèmes de sécurité routière.

## L'ACTION DES ENTREPRISES ET DES SERVICES DE L'ETAT EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### *Les enjeux*

En 1994, selon des données statistiques de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie, sur un total de 781 000 accidents du travail (travail, trajets et maladies professionnelles) les accidents de « trajet » et de « circulation-mission » sont au nombre respectivement de 84 000 et de 24 000 soit 108 000 accidents au total.

La part de ces deux types d'accidents dans les accidents du travail est relativement constante dans le temps :

- 13 à 14 % des accidents avec arrêt,
- 23 à 25 % des accidents avec incapacité permanente,
- 54 à 59 % des accidents mortels (1 060 à 1 300 par an)

La part importante des accidents mortels et des incapacités permanentes dans les risques « trajet » et « circulation-mission » fait que le coût de ces risques correspond à environ 23 % du total de la cotisation patronale soit 1,4 milliards d'euros (9,4 milliards de francs) en 1994 sur près de 6 milliards d'euros (41 milliards de francs). Ces risques sont essentiellement liés à la circulation routière comme le montre la répartition suivante concernant les « circulation-mission », (à l'exclusion des chariots automoteurs et des engins de travaux publics) :

- 80 % auto, camion, moto, vélo (dont 60 % auto et camions)
- 19 % non déterminé, avions, hélicoptères, bateaux, skis,
- 1 % train, wagons, wagonnets, lorries.

On peut estimer la part circulation routière (piétons et véhicules) à plus de 94 % sur l'ensemble des deux risques « circulation-mission » et « trajet », dont plus de 66 % pour auto-moto-vélo et 20 % pour les piétons.

Par rapport à l'ensemble de l'enjeu global de sécurité routière, les accidents mortels de circulation liés au travail représentent 15 % de l'ensemble des tués.

### *Les entreprises*

Le CISR du 2 avril 1999 a décidé que l'Etat, en partenariat avec les assurances et les caisses d'assurance maladie, encouragerait la mise en œuvre des plans de prévention des risques routiers dans les entreprises.

En mars 2000, un partenariat CNAM/DSCR a été conclu qui vise à favoriser et développer les actions de sensibilisation et de prévention des Caisses Régionales d'assurances Maladie vers les entreprises. Dans le cadre de ce partenariat, deux groupes de travail ont été constitués, l'un sur l'évaluation du risque et l'autre sur la détermination des référentiels de formation. Les entreprises, en contrepartie de leurs engagements en faveur d'une politique de sécurité routière, reçoivent des incitations financières en provenance de la Sécurité Sociale.

Par ailleurs, trois groupes de travail sont chargés des questions suivantes :

- élaboration d'un « référentiel entreprise » : un manuel de mise en place d'une politique de sécurité routière en entreprise a été rédigé,
- labellisation des sociétés spécialisées dans la prévention des risques routiers (préventeurs) et des formations,
- mise au point de propositions concernant le comité de promotion et de suivi du dispositif.

En 2000, six chartes ont été signées entre les pouvoirs publics et des entreprises (et une fédération professionnelle) dans lesquelles les entreprises concernées s'engagent sur des objectifs précis en matière de sécurité routière.

### ***Les services de l'État***

En ce qui concerne les services de l'État, une circulaire du Premier ministre du 7 mars 2000 leur a demandé de se doter, dans un délai de trois ans, d'un plan de prévention des risques routiers.

À ce jour, 60 directions départementales de l'équipement ont engagé la démarche. Les personnes désignées pour porter le projet ont suivi deux semaines de formation à la méthodologie à l'École Nationale de Sécurité Routière et de Recherches (ENSERR) de Nevers. Quelques plans ont d'ores et déjà été établis.

Un module de formation a aussi été élaboré avec l'ENSERR à destination des personnels conduisant un véhicule administratif. Ce module a été suivi par certains conducteurs professionnels et sera diffusé sur trois ans à l'ensemble des administrations.

Début 2001, six ministères autres que celui de l'Équipement ont engagé une démarche d'élaboration d'un plan de prévention des risques routiers.

**Les indicateurs de résultats de la politique  
de sécurité routière**

---

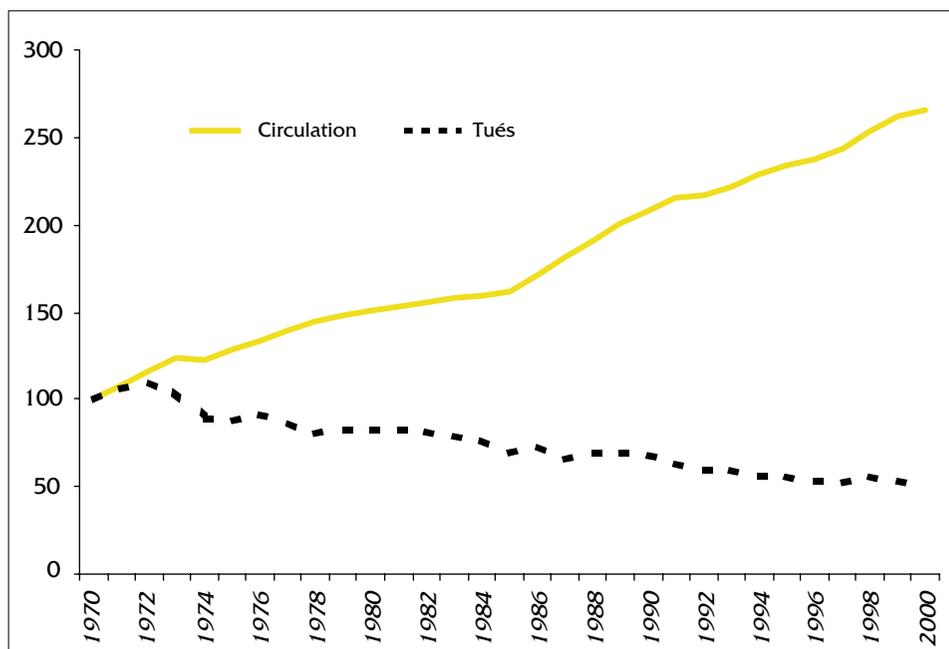
## L'ÉVOLUTION SUR LES TRENTE DERNIÈRES ANNÉES

Le nombre d'accidents de la route, de tués et de blessés (blessés graves et légers), a connu une baisse sensible durant ces trente dernières années, le chiffre maximum ayant été atteint en 1972. Depuis cette année de référence, le nombre de tués sur la route baisse en moyenne de 2,7 % tous les ans. Ce résultat doit être confronté à l'évolution de l'indice de circulation qui a considérablement augmenté. En conséquence, le taux d'accidents pour 100 millions de km parcourus sur le réseau national (routes nationales + autoroutes) est passé de 57,30 en 1971 à 8,69 en 2000. Cependant, la gravité des accidents, mesurée par le nombre de tués rapporté au nombre d'accidents corporels a connu une évolution plus contrastée. En effet cet indicateur après avoir baissé entre 1971 et 1978, a connu depuis une hausse qui l'a fait passer de 4,9 tués pour 100 accidents corporels en 1978 à 6,30 tués pour 100 accidents corporels en 2000 après avoir connu un pic en 1998 avec un indice égal à 6,78.

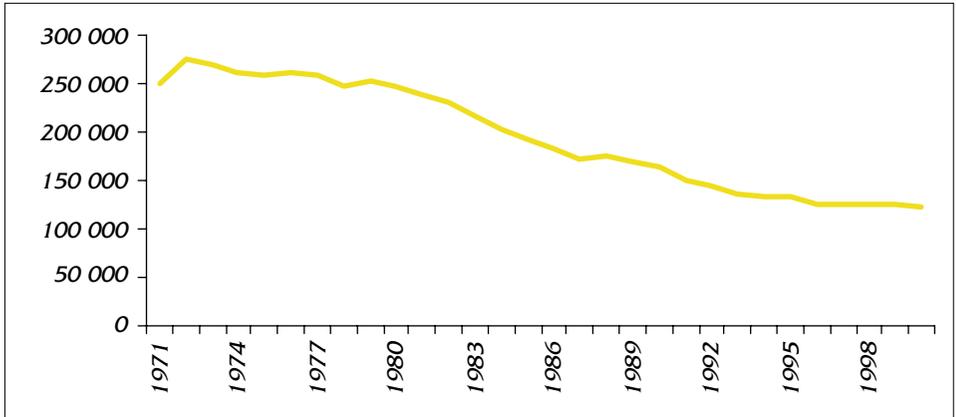
Il est à noter que le taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus est sensiblement différent selon les réseaux. Il est en 2000 de 0,47 sur le réseau autoroutier alors que son niveau est égal à 1,89 sur les routes nationales et 1,91 sur les routes départementales.

### Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation depuis 1970

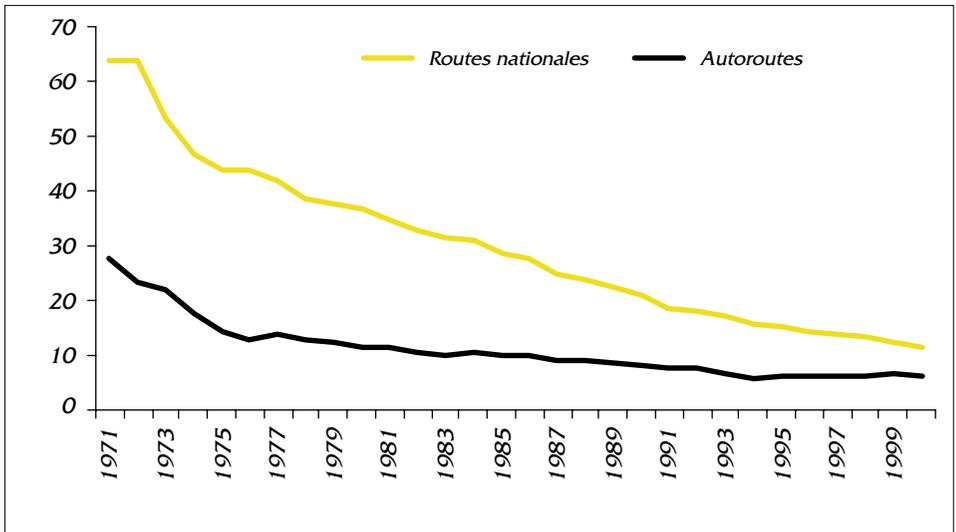
1970 - 2000 (base 100 en 1970)



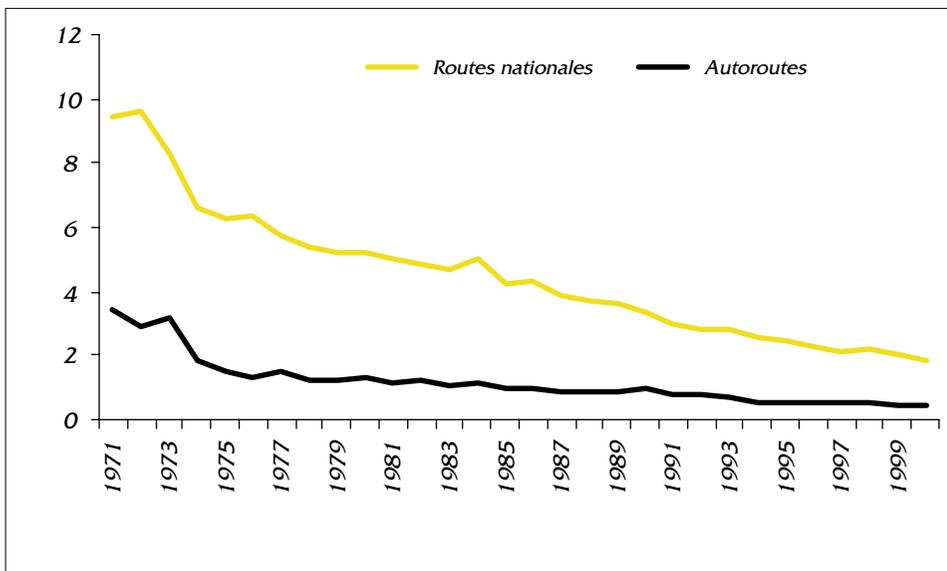
**Nombre d'accidents corporels depuis 1971**



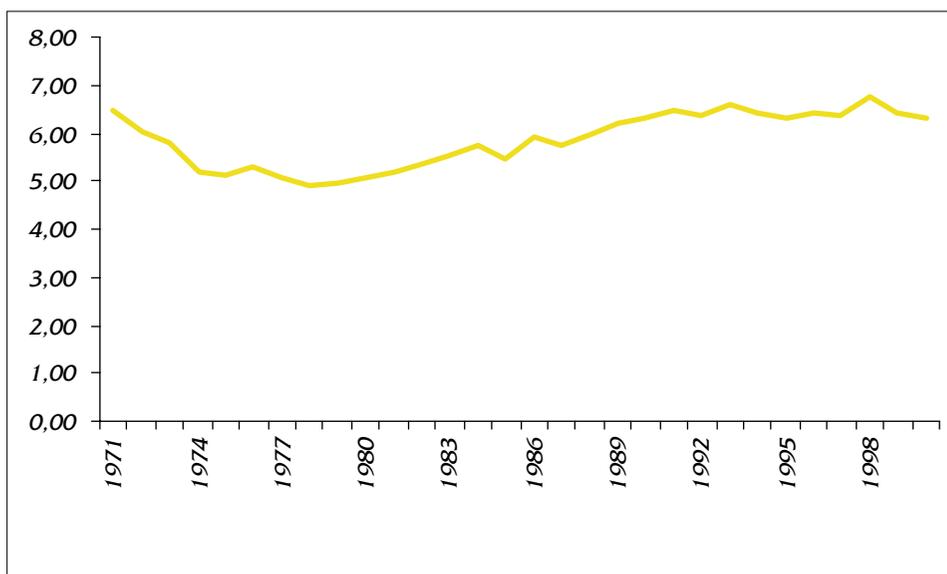
**Évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus) depuis 1971**



### Évolution du taux de tués (pour 100 millions de KM parcourus) depuis 1971



### Évolution de la gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents corporels) depuis 1971



## L'ÉVOLUTION SUR LES TROIS DERNIÈRES ANNÉES : 1998, 1999, 2000

Après une année 1998 caractérisée par de mauvais résultats, la diminution du nombre de tués sur la route s'est accélérée pour atteindre 4,8 % en 1999 et 5,5 % en 2000. L'amélioration constatée en 2000 est plus marquée chez les usagers les plus exposés : les jeunes de 20 à 24 ans (- 10,1%), ceux de 15 à 19 ans (- 7,3 %), les cyclistes (- 21 %) et les piétons (- 14,6 %). Elle atteint cependant toutes les classes d'âge et toutes les catégories de conducteurs, excepté les chauffeurs de poids lourds. Elle a été importante en milieu urbain (- 13,5 %), sur les routes nationales (- 9,6 %) et, dans une moindre mesure, sur les départementales (- 5,3 %). Enfin, c'est pendant la nuit du samedi au dimanche que la baisse a été la plus sensible (- 9,1 %). Ces bons résultats sont la traduction des efforts accomplis tout au long de l'année 2000, où la sécurité routière a été déclarée Grande Cause nationale. Peu concluants en début d'année, ils se sont nettement améliorés à partir du mois de mai alors que les contrôles s'intensifiaient sur les routes. Ils coïncident aussi avec la mise en œuvre des mesures de la loi du 18 juin 1999 et des décisions prises lors du comité interministériel de sécurité routière d'avril 1997 : application du délit de récidive de très grand excès de vitesse, responsabilité pécuniaire du titulaire de la carte grise, obligation de suivre une formation spécifique pour les conducteurs novices auteurs d'une infraction, etc. La mobilisation médiatique, celle des services de l'Etat et les nombreuses initiatives menées au plan local par les associations et les administrations, avec, en point d'orgue, la Semaine de la sécurité sur la route, ont sans doute contribué à une prise de conscience réelle de la part de la population.

## LES RÉSULTATS PROVISOIRES POUR L'ANNÉE 2001

La tendance favorable constatée en 1999 et 2000 s'est confirmée sur les six premiers mois de l'année 2001. En effet, par rapport à la même période de l'année 2000 (janvier- juin), le nombre de tués sur la route est en diminution de 5,9 %.











*IMPRIMERIE NATIONALE*

1 000164 1

