

Projet de loi de finances pour 2005

Effort de la Nation
en faveur
de la sécurité routière

Table des matières

Note de présentation	5
La politique de sécurité routière en 2002, 2003 et perspectives pour 2004	7
Les instances chargées de la politique de sécurité routière	9
Le comité interministériel de sécurité routière (CISR) et la délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR)	9
L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)	9
Le conseil national de sécurité routière (CNSR)	9
Les textes législatifs et réglementaires	10
Les actions des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière en 2003 et 2004	11
La politique nationale de sécurité routière	11
La diffusion des connaissances et la politique de communication	13
La politique locale de sécurité routière et les partenariats nationaux	14
L'éducation routière	16
La route	17
Le véhicule	18
État récapitulatif général de l'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière	19
Les crédits ouverts par département ministériel	23
Équipement, transports, aménagement du territoire, tourisme et mer.	24
Les actions de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière	24
L'entretien, le développement et les mesures de sécurisation du réseau routier	27
Les crédits de personnel et de fonctionnement	30
Défense	35
Effectifs et moyens mis en œuvre	36
Activité des unités en 2003 et résultats obtenus	37
Intérieur, sécurité intérieure et libertés locales.	38
La Direction Générale de la Police Nationale (DGPN)	41
La Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques (DLPAJ)	41
L'action des préfetures	42
L'intervention de la Direction des Systèmes d'Information et de Communication (SG-DSIC)	42
Institut des Hautes Études de la Sécurité Intérieure (IHESI)	42
La mise en place du système de contrôle automatisé	44
Justice	47
La politique pénale de lutte contre l'insécurité routière	47
Évaluation des moyens consacrés par le ministère de la Justice à la lutte contre l'insécurité routière	48
Éducation nationale, enseignement supérieur et recherche - Éducation Nationale	52
A l'école	52

Au collège	52
Les outils pédagogiques	53
Les ressources	53
Un réseau de correspondants	53
Plans départementaux d'actions de sécurité routière	54
Évolution du dispositif de l'attestation scolaire de sécurité routière au collège	54
Éléments financiers	54
Estimation des moyens humains consacrés à l'éducation à la sécurité routière	55
Jeunesse, sports et vie associative	56
Santé et protection sociale	57
Étude épidémiologique liée à la mise en place du dépistage systématique des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans les accidents mortels de la circulation	57
La diminution de l'accidentologie routière chez les jeunes	58
La contribution des Fonds d'Aide aux Jeunes à l'obtention du permis de conduire	59
Recherche	60
L'action du ministère de la Recherche en matière de sécurité routière	60
Le laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC)	61
L'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)	62
Économie, finances et industrie	64

L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière 67

L'action des départements en faveur de la sécurité routière	68
Les actions des sociétés concessionnaires d'autoroutes en faveur de la sécurité routière	69
Dépenses de fonctionnement	69
Dépenses d'entretien	70
Dépenses d'investissement	70
Les secours aux accidentés de la route	70
Les SMUR	71
Les sapeurs-pompiers	71
L'action associative en faveur de la sécurité routière	71
L'action des entreprises d'assurance en faveur de la sécurité routière	72
Les efforts des constructeurs français d'automobiles en faveur de la sécurité routière	73
L'équipement de sécurité des véhicules	73
Les études et recherches	75
Exemples de recherches	76
L'apport d'expertise	76
Mécénat et partenariats extérieurs	77
L'action des entreprises et des services de l'État en faveur de la sécurité routière	78
Les enjeux	78
Les entreprises	79
Les services de l'État	80

Les indicateurs de résultats de la politique de sécurité routière 81

L'évolution sur les trente dernières années	82
Graphique : évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation depuis 1970	82
Graphique : nombre d'accidents corporels depuis 1971	83
Graphique : évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus) depuis 1971	83
Graphique : évolution du taux de tués (pour 100 millions de km parcourus) depuis 1971	84
Graphique : évolution de la gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents corporels) depuis 1971	84
L'évolution en 2003	85
Les résultats provisoires pour l'année 2004	85

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 également retracer 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 récapitule les différentes composantes de l'effort financier consenti en 2002, 2003, 2004 et 2005 (prévisions) en faveur de la sécurité routière par l'État et les protagonistes de la sécurité routière.

L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière recouvre les actions dirigées vers l'usager de la route – principalement le conducteur –, l'infrastructure et le véhicule.

Actions dirigées vers l'usager de la route

Elles comprennent des actions d'éducation, de formation, d'information et de sensibilisation aux risques routiers. Les usagers 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 par ailleurs à sanctionner par des mesures administratives et des décisions judiciaires le comportement de l'usager.

Actions dirigées vers les infrastructures

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. L'amélioration de la signalisation et l'information des conducteurs sont aussi des éléments contribuant à réduire l'insécurité routière.

Actions dirigées vers les véhicules

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. Les prescriptions qui s'imposent aux industriels du secteur automobile garantissent la conformité des véhicules mis en circulation.

Au-delà de cette approche sectorielle, forcément 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 2003 et 2004.

La deuxième partie récapitule l'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière. Le montant total s'élève, en 2004, à 1 803 millions d'euros. Il atteindrait 1 807 millions d'euros en 2005.

La troisième partie détaille l'utilisation des crédits concernant la sécurité routière inscrits au budget des différents départements ministériels compétents en la matière.

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 de sécurité routière.

**La politique de sécurité routière
en 2003 et 2004**

UNE BAISSÉ HISTORIQUE DU NOMBRE DES VICTIMES DE LA ROUTE EN 2003

L'année 2002 s'était achevée par une diminution spectaculaire du nombre de tués au mois de décembre (- 30,4 %). Cette baisse s'est poursuivie au cours des quatre premiers mois de 2003, et même amplifiée en janvier et février, puis s'est amoindrie jusqu'en août. Octobre et novembre ont renoué avec les excellents résultats enregistrés en début d'année. Décembre a continué à montrer une bonne tenue, pourtant difficile à maintenir avec la très bonne référence de décembre 2002.

Au total, avec un bilan de 5 731 tués, ce sont 1 511 vies qui ont été épargnées en 2003, par rapport à 2002

Cette amélioration spectaculaire confirme le changement de comportement amorcé en 2002 à la suite du débat sur l'amnistie et de la décision du Président de la République de faire de la Sécurité routière un des trois grands chantiers de son quinquennat.

2003 a vu la mise en place effective des mesures prises au cours du Comité interministériel de la sécurité routière du 18 décembre 2002 avec l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité ou du casque, pour l'utilisation du téléphone portable au volant et pour la conduite en état d'alcoolémie. Sur le terrain, ont été multipliés les contrôles sur la vitesse et sur l'alcool. De plus, le contrôle-sanction automatisé a commencé à être mis en place à partir de novembre. Toutes ces mesures dont l'effet a été amplifié par une forte couverture médiatique, ont incité au changement de comportement qui a été observé en matière de conduite en état d'alcoolémie, de vitesse et de port de la ceinture, changement qui est à l'origine des très bons résultats de l'année 2003.

En ce qui concerne les résultats détaillés, on notera que les principales baisses du nombre de tués en 2003 par rapport à 2002 concernent la rase campagne (- 21,6 %), les routes nationales (- 27,0 %), les piétons (- 27,7 %), les automobilistes (- 23,8 %) et la classe des 25-44 ans (- 23,7 %).

Les plus mauvais résultats sont enregistrés pour les cyclomotoristes (+ 1,6 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 1,4 %).

Une baisse spectaculaire de l'ensemble des indicateurs

En 2003, ont été enregistrés 90 220 accidents corporels, 5 731 tués à six jours, soit 6 058 tués à trente jours, 115 929 blessés dont 19 207 blessés graves.

La baisse des nombres d'accidents corporels et de victimes constatée en 2003 par rapport à 2002 est spectaculaire puisque ce bilan est en retrait de 14,5 % pour les accidents corporels, de 15,0 % pour les blessés légers et de plus de 20 % pour les victimes les plus graves : - 20,3 % pour les blessés graves et - 20,9 % pour les tués.

Une diminution d'une telle ampleur n'avait encore jamais été observée.

LES INSTANCES CHARGÉES DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR), et la délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR) Et le groupement interministériel permanent de la sécurité routière (GIPSR)

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

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. Le groupe interministériel permanent de la sécurité routière (GIPSR), composé de représentants des ministres membres du CISR, étudie les projets de textes législatifs et réglementaires touchant au domaine de la sécurité routière.

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. Pour l'aider dans ses missions, il est entouré de conseillers techniques mis à sa disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation Nationale, Justice et Santé.

L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)

L'ONISR, directement rattaché au délégué, a pour principales missions la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales (issues du fichier des accidents, qui constitue la principale source d'informations sur l'accidentologie, ou des campagnes de mesures de vitesse et d'interdistance réalisées par l'observatoire) et internationales.

Il assure d'autre part l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées et le suivi des études sur l'insécurité routière (la ceinture de sécurité, l'alcool, les feux de jour, les boîtes noires, le rôle de l'amnistie). Son site (www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire/) présente la totalité des informations produites, notamment en matière d'accidentologie locale.

Le conseil national de sécurité routière (CNSR)

Le CISR du 25 octobre 2000 a décidé la création d'un conseil national de sécurité routière (CNSR), qui a été mis en place le 26 octobre 2001. Cet organisme indépendant, doté d'un conseil scientifique, a pour mission :

- de proposer des mesures en faveur de la sécurité routière, notamment au gouvernement, aux assureurs, aux constructeurs ;

- de procéder à des évaluations des actions engagées;
 - de commander des études permettant d'améliorer la connaissance de la sécurité routière.
- Il est composé de représentants du Parlement, du Conseil économique et social, des collectivités locales, des acteurs économiques et sociaux et des associations.

LES TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

Du point de vue législatif et réglementaire, l'année 2003 a été marquée par les mesures suivantes :

Les sanctions pour le non-port de la ceinture de sécurité et du casque ainsi que pour l'usage du téléphone portable ont été aggravées (décret n° 2003-293 du 31/03/2003) et **l'obligation du port de la ceinture de sécurité** a été étendue aux occupants des poids lourds et des autobus et autocars (décrets n° 2003-40 du 14/05/2003 et n° 2003-642 du 11/07/2003).

La loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière **donne à l'État les moyens de parvenir à ses objectifs de mieux faire respecter les règles et de responsabiliser le conducteur afin de rendre les routes plus sûres**. En sanctionnant plus sévèrement les usagers et en mettant fin au permis de conduire à vie, ses dispositions entendent sensibiliser et éduquer l'ensemble des usagers de la route pour un meilleur respect des règles et plus grande de sécurité pour tous. Certaines de ses dispositions sont applicables depuis le 13 juin 2003, date de parution de la loi au *Journal Officiel*, d'autres ont été mises en œuvre dans les mois suivants, après la parution de décrets d'application dont le décret n° 2003-642 du 11/07/2003 qui fixe notamment **les modalités du permis probatoire et prévoit le retrait de 6 points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang**.

L'immatriculation des cyclomoteurs et les coupons détachables de carte grise ont été mis en œuvre par le décret n° 2003-1186 du 11/12/2003.

Depuis le 1^{er} janvier 2004 le dispositif législatif et réglementaire concernant la sécurité routière a été complété par les dispositions suivantes :

La loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, dans ses dispositions concernant la sécurité routière, assouplit les délais pour les infractions relevées sans interception du véhicule (amendes forfaitaires) et correctionnalise les défauts de permis de conduire et d'assurance. Sont également visés par la loi le refus d'obtempérer avec violences et l'usurpation de plaque d'immatriculation. Est également prévue une mesure de sûreté en cas d'infraction pouvant entraîner la confiscation du véhicule.

La loi renforçant la lutte contre la violence routière, et complétant le code de la route **est étendue et adaptée** en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna par **l'ordonnance n° 2004-567 du 17/06/2004**.

LES ACTIONS DES POUVOIRS PUBLICS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2003 ET 2004

La politique nationale de sécurité routière

Le Comité interministériel de la sécurité routière

Deux Comités interministériels se sont tenus les **31 mars et 9 juillet 2003** afin de décider des mesures concrètes de mise en œuvre du programme pluriannuel d'actions de lutte contre l'insécurité routière, lancé par le comité interministériel du 18 décembre 2002. Les décisions prises s'articulent autour des thèmes suivants :

- Se donner les moyens de lutter contre l'insécurité routière : examen du projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière, signature d'un décret relatif à la sécurité routière et constitution de deux groupes de travail en charge de l'aptitude médicale à la conduite ;
- Informer et responsabiliser pour faire émerger une culture de sécurité routière : mise en place progressive de l'éducation routière tout au long de la vie (Attestation Scolaire de Sécurité Routière - ASSR) et réforme de l'épreuve théorique du permis de conduire, extension des compétences des juges de proximité, lancement d'une campagne de promotion des éthylotests : immatriculation des cyclomoteurs avec prise d'effet de la mesure en 2004 et élargissement de la composition et des missions du Conseil national de la sécurité routière ;
- Assurer le suivi des décisions des précédents CISR : approfondissement des travaux des deux groupes de travail en charge de l'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite, déploiement du dispositif de contrôle automatisé, élaboration d'une charte d'accueil des familles de victimes en milieu hospitalier ;
- Élargir la mobilisation en faveur de la sécurité routière : signature de la convention État/Assurances prévoyant de consacrer annuellement 0,5 % des cotisations de responsabilité civile automobile perçues pour des actions de sécurité routière et organisation dans tous les départements des assises départementales de la sécurité routière, en partenariat avec les assureurs.

Le Comité interministériel du **13 janvier 2004** a procédé à un point d'étape et à un bilan des mesures mises en place depuis le CISR du 18 décembre 2002. Il a également dressé les perspectives de l'action à venir, décisive puisqu'elle conditionnera l'inscription dans la durée des résultats marquants obtenus en 2003.

Deux axes d'actions de prévention ont été privilégiés pour l'année 2004 :

les jeunes, dont la sur-représentation dans les accidents (26 % des tués alors qu'ils ne représentent que 13 % de la population) est inacceptable ;

la prise en compte du risque routier en entreprises (plus de 60 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la circulation, souvent sur le trajet domicile-travail).

Le Comité interministériel du **7 juillet 2004** a permis de dresser un bilan des actions engagées et d'adopter plusieurs mesures susceptibles de consolider et d'amplifier la tendance favorable observée depuis l'été 2002.

Les résultats exceptionnels enregistrés depuis deux ans (en comparaison avec les deux années qui précèdent, plus de 3000 vies ont été épargnées en 24 mois) sont dues au changement de comportement, lié à une réelle prise de conscience par les Français.

Les mesures décidées s'articulent autour des thèmes suivants :

- La recherche d'un comportement plus responsable du conducteur : poursuite du déploiement du contrôle automatisé de la vitesse, harmonisation de la politique pénale,

exigence accrue pour les transports collectifs de personnes, avec l'instauration pour les conducteurs d'un taux d'alcool de zéro gramme dans le sang ;

- Des actions de partenariat pour concrétiser la mobilisation des acteurs : organisation de deux tables rondes : « alcool, lieux festifs et sécurité routière », « deux roues motorisés et sécurité routière » et mobilisation des partenaires au niveau local ;

- La sensibilisation des jeunes : ASSR, mobilisation de tous les acteurs éducatifs auprès des jeunes allongement de l'épreuve pratique du Brevet de sécurité routière (BSR) et aide envisagée à l'obtention du permis de conduire ;

- Une attention particulière aux accidentés et un soutien du milieu médical : modernisation du fichier national des accidents de la route, prise en charge des blessés par traumatisme crânien ou lésion de la moelle épinière et semaine de la sécurité routière 2004 consacrée aux victimes ;

- L'infrastructure et les véhicules : expérimentation nationale sur l'utilisation des feux de croisement de jour, signalisation arrière et chronotachygraphe électronique pour les poids lourds, cartographie de l'accidentologie routière pour renforcer la transparence, amélioration de la sécurité des infrastructures sur le réseau national et dispositions pour les deux roues.

Le Conseil national de la sécurité routière

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 31 mars 2003 a souhaité que le CNSR tienne désormais toute la place qui doit être la sienne dans l'élaboration et l'évaluation de la politique menée en matière de sécurité routière. À cet effet, le décret du 31 mars 2003 a institué une mission d'information permanente chargée de préparer et de faire connaître les travaux du Conseil.

Ainsi, l'année 2003 a vu la mise en place du nouveau Conseil par le ministre des Transports et la création de quatre commissions permanentes : usagers, véhicules, infrastructures et connaissances.

Leurs réflexions portent sur l'amélioration des connaissances en matière d'accidentologie routière, l'accompagnement des usagers dans le respect de la loi, l'amélioration des infrastructures, la sensibilisation des entreprises au risque routier et l'aide aux victimes et à leurs familles.

Par ailleurs, le CNSR a été saisi par le Ministre des Transports afin d'examiner la question de l'adéquation entre l'expérience acquise et la puissance du véhicule automobile.

Enfin, le comité des experts a étudié les effets de l'abaissement de la limite légale du taux d'alcool et conduit une évaluation du Contrôle Sanction Automatisé.

Le contrôle-sanction automatisé

Le CISR du 18 décembre 2002 a décidé de procéder au déploiement du système de Contrôle Sanction Automatisé sur l'ensemble du territoire. L'objectif fixé était d'installer 100 appareils en 2003 et 1 000 avant fin 2005. 30 % des appareils sont mobiles (embarqués dans des véhicules de police et de gendarmerie). Les critères de localisation retenus pour le choix des sites sont : le caractère accidentogène des lieux, le lien établi entre les accidents et les vitesses excessives pratiquées sur ces lieux et la difficulté d'effectuer des contrôles humains ; pour les sites autoroutiers, les localisations ont été choisies en fonction d'une logique d'itinéraire de manière à avoir la même probabilité d'être contrôlé sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Afin d'assurer la crédibilité et l'efficacité du système, le choix a été fait dès le départ d'automatiser l'ensemble de la chaîne.

L'objectif de transparence vis-à-vis des usagers a été respecté par la mise en place d'une politique de communication à plusieurs niveaux : l'information des conducteurs est assurée

par une diffusion auprès du grand public de l'implantation des dispositifs ; la carte des radars est publiée et mise à jour sur les sites Internet des ministères de l'équipement et de l'intérieur ; des dépliants expliquant le fonctionnement du dispositif de contrôle automatisé ont été largement diffusés ; sur tous les sites, les radars sont annoncés par des panneaux de signalisation spécifiques ; lors de la mise en service, des actions de communication sont réalisées par les autorités locales dans les différents médias ; afin de répondre aux questions des usagers, une boîte mails a été ouverte sur le site de la sécurité routière et un standard téléphonique a été mis en place.

Dès l'installation des premiers radars, les vitesses ont baissé de manière radicale sur les sites contrôlés et de manière générale sur l'ensemble des réseaux. On observe en particulier une réduction très importante des grands excès de vitesse.

Les prochaines évolutions du dispositif porteront en priorité sur la reconnaissance des plaques étrangères. Pour la 2^e phase de déploiement 2004-2005, seront installés des dispositifs permettant de prendre en compte les poids lourds. Parallèlement, sont en cours d'expérimentation et de développement des appareils de contrôle du non-respect des feux rouges, des interdistances, des passages à niveau et des voies de bus.

La diffusion des connaissances et la politique de communication

La diffusion des connaissances

En 2003, le site Internet de la sécurité routière (www.securiteroutiere.gouv.fr) a été totalement renouvelé et le site Internet de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire) a enrichi sa rubrique concernant les données locales avec une base de données régionales.

Un effort important a été consenti pour mieux utiliser les travaux de l'ONISR dans le cadre de la communication de la délégation interministérielle.

L'Observatoire a engagé un projet de modernisation du fichier des accidents. Ce projet consiste en la mise en place d'un plan qualité, la simplification du fichier et sa déconcentration.

La politique de communication

La communication de la Sécurité Routière a évolué pour contribuer à résoudre un problème majeur : l'écart entre bonne conscience morale et mauvaise foi individuelle.

Plusieurs campagnes de communication ont été réalisées **en 2003** :

Campagne « vitesse » : parce que la vitesse est un facteur déterminant et/ou aggravant dans un accident mortel sur deux, ce thème prioritaire a fait l'objet d'une action de sensibilisation de grande envergure. Cette campagne, pluri-média, était fondée sur la mise en parallèle du gain de temps dérisoire et – à contrario – du risque majeur lié à un excès de vitesse.

Campagne « vitesse aux abords d'un chantier » : face au constat alarmant du non-respect des limitations spécifiques de vitesses aux abords des chantiers, les partenaires de la route (ministère de l'Équipement l'Association Française des sociétés d'autoroute et le Syndicat des équipements de la route) ont décidé d'unir leurs efforts pour sensibiliser les Français à cette

insécurité routière. Ils ont signé ainsi conjointement une campagne sur le thème « La conduite aux abords des chantiers : Respecter les hommes, respecter les règles ».

Campagne « départ en vacances » : afin d'accompagner les départs en vacances d'été, une nouvelle campagne radio sur le thème de la vitesse a été diffusée durant les week-ends de fort trafic.

Campagnes « Alcool » : plusieurs campagnes contre l'alcool ont été menées. En octobre 2003, l'accent a été mis sur l'alcool au volant, deuxième facteur responsable des accidents mortels. Le spot télévisé interpellait directement les conducteurs avec la question : « Qu'êtes-vous prêt à risquer pour un verre ? ». En fin d'année, deux visuels présentaient cette accroche : « Dès deux verres, le risque existe ».

Enfin, de nombreux documents ont été édités et la sécurité routière a participé à plusieurs salons et manifestations.

Depuis le **1^{er} janvier 2004** les campagnes de communication suivantes ont été réalisées : **Campagne sur le permis de conduire** : la campagne d'information rappelle les changements relatifs au permis de conduire. Le nouveau permis probatoire a pour objectif de rendre les conducteurs plus responsables : « Pour que les comportements changent, le permis change ». La campagne a été visible dans l'ensemble des médias et a été complétée par un dispositif spécifique destiné aux jeunes conducteurs.

Campagne contre les trois principaux facteurs d'accidents : afin de poursuivre la sensibilisation des conducteurs et passagers de véhicules aux trois grands facteurs de risque que sont la vitesse, l'alcool et le non-port de la ceinture de sécurité, les dangers que représente le non-respect des règles ont été rappelés à travers trois messages : « Il n'y a jamais de bonnes raisons de rouler vite », « Et vous, qu'êtes-vous prêt à risquer pour un verre ? » et « A l'arrière comme à l'avant, la ceinture sauve des vies ». Ces messages ont pour but de faire prendre conscience aux conducteurs et à leur entourage de l'absurdité inhérente à la prise de risque à bord d'un véhicule.

Campagne sur le respect des règles de sécurité aux abords des chantiers : pour sensibiliser les Français aux risques encourus par ceux qui interviennent pour entretenir les routes et autoroutes, le ministère de l'Équipement et ses partenaires se sont associés pour mener une campagne d'information nationale : « Je travaille pour vous, attention à moi ». Les Directions Départementales de l'Équipement et les sociétés d'autoroute ont également organisé des actions de sensibilisation sur le terrain.

Campagne « Éthylotest à un Euro » : une campagne radio invite les Français à se procurer des éthylotests chimiques à bas prix dans les pharmacies. Cette opération est rendue possible par la mobilisation, aux côtés des pouvoirs publics, de l'Ordre national des pharmaciens, des syndicats pharmaceutiques, des répartiteurs et des fabricants d'éthylotests chimiques.

La politique locale de sécurité routière et les partenariats nationaux

L'organisation départementale et l'animation régionale

Dans leur circulaire commune aux Préfets du 30 janvier 2003, le ministre de l'Intérieur et le ministre de l'Équipement ont demandé que la sécurité routière soit traitée dans le cadre des nouveaux dispositifs territoriaux de prévention et de lutte contre la délinquance : le Conseil départemental de prévention, les Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance, la Conférence départementale de sécurité.

La circulaire du Délégué interministériel à la sécurité routière aux Préfets du 30 janvier 2004 précise les cinq axes prioritaires sur lesquelles doit se concentrer l'action départementale :

- Renforcer et évaluer les plans de contrôle
- Développer la protection des jeunes
- Mettre en œuvre une politique contractuelle avec les collectivités territoriales
- Professionnaliser l'organisation et l'action de la Sécurité routière et développer le partenariat
- Renforcer la mobilisation des associations et des bénévoles.

Chaque préfecture devra en 2004 évaluer les plans de contrôle mis en œuvre depuis 4 ans et établir le plan 2004 en intégrant dans cette réflexion l'implantation des dispositifs de contrôle automatique.

La protection des jeunes est un objectif prioritaire, fixé par le Président de la République. Les cellules d'éducation routière des DDE auront un rôle prépondérant pour la mise en œuvre du continuum éducatif.

Le partenariat avec les collectivités territoriales doit permettre de développer leur implication dans l'ensemble de leurs champs de compétence, et pas seulement sur l'infrastructure. Ce partenariat pourra se concrétiser en 2004 et 2005 par la signature de contrats d'action.

La coordination entre la sécurité routière et les autres politiques publiques

La brochure « conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance et sécurité routière » a été très largement diffusée aux collectivités territoriales et aux services de l'État. Par ailleurs une étude a permis de préciser les champs d'intervention communs entre la sécurité routière et la politique de la ville.

Les Assises Départementales de la Sécurité Routière

Les Assises départementales tenues entre le 15 et le 22 octobre 2003 ont permis aux responsables de l'État et des collectivités territoriales de débattre, ensemble et avec les acteurs locaux, des principaux enjeux du département dans la lutte contre l'insécurité routière et souvent d'arrêter collectivement les choix prioritaires d'actions.

Les partenariats nationaux

La mobilisation autour de la prise en compte et de la prévention du risque routier s'est poursuivie en 2003 avec les différents partenaires concernés (CNAMTS, entreprises, assurances, préventionnistes) sous diverses formes. De nombreuses associations ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2003. Enfin, les ministres de la santé et de la famille ont signé la charte d'accueil des familles des victimes d'accidents de la route.

L'éducation routière

Réorganisation de l'examen du permis de conduire

L'année 2003 a été marquée par la déconcentration en DDE du service des examens du permis de conduire et par la réorganisation de la sous-direction de la formation du conducteur, devenue sous-direction de l'éducation routière.

L'examen du permis de conduire a vu, en 2003, la mise en place et la réalisation de plusieurs actions pour une meilleure formation des conducteurs et un encadrement plus efficace des conducteurs novices :

- Profond remaniement de l'épreuve théorique générale dont le contenu a été adapté pour mettre l'accent sur les comportements des apprentis conducteurs dans le sens du partage de la route avec les autres usagers et d'une conduite apaisée ;
- Importante réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire, grâce notamment à un allongement significatif de la durée de conduite qui sera désormais de 25 minutes effectives.

Enfin, pour améliorer la sécurité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur les centres d'examens, une disposition sanctionnant sévèrement tout agresseur d'un inspecteur a été introduite dans la loi contre la violence routière.

Le développement du continuum éducatif

Il s'agit de s'assurer que tous les jeunes, qu'ils soient scolarisés, sortis du système scolaire ou nouvellement arrivés en France, ont bénéficié d'une formation à la sécurité routière et ont acquis un niveau minimum de connaissances théoriques des risques routiers et des règles applicables à la circulation avant d'accéder à la conduite d'un véhicule à moteur.

Sont désormais obligatoires :

- L'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) de niveau 1 ou l'Attestation de sécurité routière (ASR) pour l'inscription à la formation pratique à la conduite d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger à moteur (voiturette) et l'obtention du brevet de sécurité routière (BSR) ;
- l'ASSR de niveau 2 ou l'ASR pour l'inscription au permis de conduire (voiture ou moto).

Le permis probatoire

Tous les nouveaux titulaires du permis de conduire à partir du 1^{er} mars 2004 ainsi que les conducteurs qui ont été condamnés à une annulation du permis par le juge ou dont le permis a été invalidé par la perte totale des points et qui souhaitent recouvrer le droit de conduire sont concernés par le permis probatoire. Le permis probatoire s'inscrit dans une démarche avant tout pédagogique, signalant que le permis n'est plus acquis une fois pour toutes.

De manière générale, en 2004, l'organisation des examens du permis de conduire sera améliorée et les liens entre l'organisation des examens et la formation des usagers renforcés. Des actions à destination des jeunes seront développées ainsi que l'accompagnement du citoyen au long de sa vie de conducteur.

La route

Amélioration des politiques de sécurité routière dans les DDE

Le projet « management et pratiques de sécurité routière » expérimenté depuis fin 2001 a permis d'identifier en 2003 plus de 200 actions et d'en mettre en œuvre une centaine dans les différents domaines d'activités des services déconcentrés de l'Équipement. Son application est poursuivie en 2004.

Le contrôle de sécurité des projets routiers

Le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR) vise à améliorer la qualité des infrastructures neuves ou réaménagées. Il comprend trois composantes : une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes du projet, une inspection comprenant un audit de sécurité avant mise en service, des bilans de sécurité immédiatement après la mise en service et en situation d'usage courant.

Les premières applications de ce contrôle, partie audit avant mise en service, ont été réalisées en 2002 et 2003. Elles font l'objet d'une analyse en 2004 afin d'en tirer les premiers enseignements.

Une signalisation routière sans défaut

Plusieurs actions contribuant à l'amélioration de la qualité de la signalisation routière ont été réalisées en 2003 et seront poursuivies en 2004 : sensibilisation des élus et des techniciens et lancement d'une campagne de sensibilisation des autorités sur la pertinence de la signalisation de police.

Les aménagements de sécurité sur le réseau national

Les contrats État-régions du XII^e plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité élaboré à partir des Plans régionaux d'aménagement de sécurité. La part État de ce volet s'élève globalement à 134 millions d'euros. Avec la participation des collectivités, cela représente plus de 300 millions d'euros de travaux de sécurité (le double du XI^e plan). D'autre part, le montant consacré aux aménagements de sécurité d'initiative locale, qui s'élève chaque année à 12,2 millions d'euros, a été complété en 2003 par 3 millions d'euros supplémentaires consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes. Enfin, une priorité est accordée dans ces programmes d'aménagements de sécurité sur le réseau routier national au traitement des obstacles latéraux.

Les transports intelligents

Initié en 2000, le projet ACTIF vise à élaborer une Architecture-Cadre pour les Transports Intelligents, en France. Les années 2002 et 2003 ont été des années charnières pour la diffusion du projet : mieux faire connaître ACTIF de ses utilisateurs potentiels, faciliter son utilisation. Par ailleurs, les actions engagées dans les programmes européens Southern European Road Telematics Implementation (SERTI), Central European road transport telematics Implementation Coordination (CENTRICO) et Advanced Road Traffic System (ARTS) sont poursuivies. Elles concernent plus spécifiquement : la mise en œuvre des plans de gestion de trafic transfrontaliers, les échanges de données automatisés Data Exchange (DATEX) avec nos partenaires européens, le déploiement d'un portail Internet européen d'information routière ainsi que celui des systèmes et services télématiques sur le réseau routier trans-européen.

Le véhicule

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires pris en 2003 concernent :

- Le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans tous les véhicules qui en sont équipés ;
- L'immatriculation des cyclomoteurs ;
- L'introduction de la carte grise européenne.

Parmi les travaux communautaires et internationaux, il convient de souligner l'adoption de la directive sur la protection des piétons en cas de choc par une voiture. En 2004 ont commencé des travaux relatifs à l'enregistreur de données en cas d'accident et des concertations européennes sur le limiteur avertisseur modulable.

Contrôle technique

En 2003, 17,27 millions de contrôles dont 14,87 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 5 128 centres de contrôle agréés (4 633 centres spécialisés et 495 centres auxiliaires). Les 14,87 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 12,92 millions pour les voitures particulières et 1,95 million pour les utilitaires légers. Ces résultats traduisent une diminution de 2,2 % du nombre de contrôles par rapport à 2002.

EuroNCAP

L'EuroNCAP est un consortium européen, auquel peuvent adhérer soit des associations de droit privé concernées par la sécurité routière, soit les ministères chargés de la sécurité routière. Il vise à donner aux médias et aux consommateurs des informations coopératives sur la sécurité des modèles les plus vendus. Le ministère des transports (DSCR) adhère au consortium depuis le 1^{er} janvier 2000.

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

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

(en millions d'euros)

Ministères	2002	2003	2004	2005
Équipement, transports, logement, tourisme et mer	606,22	658,85	679,60	657,99
Défense	514,49	473,22	462,93	471,45
Intérieur, sécurité intérieure et libertés locales	232,63	261,07	348,80	284,24
Justice	141,19	209,57	215,21	215,38
Éducation nationale, enseignement supérieur et recherche	52,80	55,28	55,28	55,56
Santé et protection sociale	0,44	0,36	0,21	-
Jeunesse, sports et vie associative	0,12	0,12	0,13	0,13
Recherche	20,50	23,35	24,79	24,88
Économie, finances et industrie	21,37	18,79	16,11	14,93
Total ministères	1 589,76	1 700,61	1 803,06	1 724,56

**Les crédits ouverts
par département ministériel**

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, TOURISME ET MER

La lutte contre l'insécurité routière est une mission prioritaire du ministère de l'Équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

Au travers des nombreuses missions qui lui incombent dans le domaine de l'infrastructure routière, des transports et de l'urbanisme, le ministère contribue à l'effort de l'État en faveur de la sécurité routière aussi bien par l'activité de ses services centraux que déconcentrés. Les crédits contribuant au financement d'actions de sécurité routière au sein du ministère de l'Équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer relèvent de deux sections différentes : « Services communs », d'une part et « Transports et sécurité routière », d'autre part

Ministère de l'Équipement – Total

(en M€)

Titre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Personnel	-	197,52	-	209,96	-	214,16	-	218,44
Fonctionnement	-	193,18	-	198,74	-	202,67	-	203,58
Total III								
Titre IV	-	3,10	-	1,83	-	2,15	-	2,10
Titre V	257,83	203,68	254,27	237,45	251,25	250,10	237,30	223,77
Titre VI	8,75	8,74	12,15	10,87	11,02	10,52	10,64	10,10
Total général	266,58	606,22	266,42	658,85	262,27	679,60	247,94	657,99

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 des mesures d'application sur le réseau national.

La DSCR s'exprime dans un cadre interministériel : son directeur, également DISR, est entouré de conseillers techniques qui assurent auprès de lui des liaisons privilégiées avec les principaux ministères intéressés dont ils sont issus : (Intérieur, Défense, Éducation Nationale, Justice, Santé).

Équipement, transports, tourisme et mer - Sécurité routière

(En M€)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	exécution		exécution		IH		IH	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
35-42 Sécurité et circulation routières.								
Entretien et fonctionnement		24,90		26,44		27,99		27,99
37-06 Dépenses relatives aux activités du délégué interministériel à la sécurité routière		24,24		25,46		27,50		30,24
37-45 Formation à la conduite automobile et contrôle d'aptitude		8,29		9,95		11,00		10,63
Sous-total titre III	-	57,43	-	61,85	-	66,49	-	68,16
TITRE IV								
<i>Interventions</i>								
44-42 interventions dans le domaine des transports et de la sécurité routière		3,10		1,83		2,15		2,10
Sous-total titre IV	-	3,10	-	1,83	-	2,15	-	2,10
TITRE V								
<i>Investissements</i>								
53-46 Entretien préventif, réhabilitation et aménagements de sécurité des infrastructures	28,74	34,31	37,40	38,00	29,00	29,40	23,70	20,01
53-47 Développement des infrastructures, organisation des transports et études générales	4,86	3,73	9,03	6,44	14,00	11,00	13,50	10,65
Sous-total titre V	33,60	38,04	46,43	44,44	43,00	40,40	37,20	30,65
TITRE VI								
<i>Subventions d'investissement</i>								
63-48 Sécurité et circulation routières. Participations.	0,58	0,57	3,26	1,98	3,00	2,5	3,02	2,48
Sous-total titre VI	0,58	0,57	3,26	1,98	3,00	2,50	3,02	2,48
Total	34,18	99,14	49,69	110,10	46,00	111,54	40,22	103,39

Le programme Sécurité Routière 2005 s'inscrit dans le contexte du chantier prioritaire du quinquennat du Président de la République. Il s'agit, dans le prolongement des mesures déterminantes prises en 2003 et 2004, de faire naître une nouvelle culture de l'usage de la route et du véhicule et de poursuivre la sécurisation des déplacements sur la route. L'année 2005 verra se poursuivre le programme engagé par la direction de la DSCR pour aboutir à un meilleur respect des règles.

La mise en place du permis probatoire engagée en 2004 sera poursuivie, l'objectif étant d'entamer de façon significative le phénomène de sur-représentation des jeunes de moins de 25 ans dans la mortalité routière.

Des actions spécifiques pour des catégories jusqu'alors moins touchées par les campagnes de communication, notamment les motocyclistes et les conducteurs de poids lourds, seront engagées.

Durant l'année 2005, sera également mis en œuvre le contrôle de l'aptitude médicale pour l'ensemble des conducteurs.

La priorité sera donc d'accompagner cette évolution par des actions de communication, de prévention et d'éducation, en ciblant sur les populations les plus exposées.

La formation du conducteur

En matière de formation à la conduite et à la sécurité routière, l'accent sera mis en 2005 sur un meilleur accès des jeunes au service public du permis de conduire : remise à niveau des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et poursuite de leur recrutement, en liaison avec la mise en place des nouvelles épreuves de l'examen, ainsi que la poursuite des investissements pour l'installation de centres d'examen dignes de ce nom.

Une attention soutenue sera également à apporter sur la qualité des stages de récupération de points et de sensibilisation à la sécurité routière qui ne manqueront pas de se multiplier avec la réforme.

La communication et l'action locale (DISR)

Pour agir dans ce domaine, les actions de communication seront renforcées pour diffuser les messages par les médias les plus « impactants » (achats d'espace – spots télé – encarts presse écrite régionale) et selon une fréquence qui va au-delà des périodes des grandes migrations (départs et retours des vacances scolaires) et de la semaine de la sécurité routière en octobre. Cette communication sera utilement relayée si, sur le terrain le partenariat avec les collectivités Territoriales et les autres partenaires locaux fortement mobilisés ces derniers mois, est soutenu par l'État sous forme d'ingénierie (études et conseils) et de participations financières à des actions s'inscrivant dans le cadre des orientations nationales.

L'exploitation de la route et l'information routière

L'objectif affiché pour 2005 est de faire évoluer les infrastructures pour une sécurité accrue, notamment dans les sections jugées accidentogènes ; à ce titre sont financés l'entretien et le renouvellement de la signalisation, notamment la signalisation des limitations de vitesse, ainsi que des études, pour assurer la cohérence avec le dispositif du contrôle automatique. La protection des usagers contre les obstacles latéraux sera également renforcée.

Sera poursuivie également la politique de gestion du trafic et d'information aux usagers de la route ; cette politique se décline au sein du SDER (Schéma directeur de l'exploitation routière) et du SDIR (Schéma directeur d'information routière) et tourne autour de 3 axes : l'extension de l'information en temps réel sur les conditions de circulation, un meilleur écoulement du

trafic et une optimisation des interventions sur incidents et accidents pour éviter les sur-accidents.

Les priorités de recherche en sécurité routière de la DSCR

Dans le cadre du Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) 2002-2006, deux groupes opérationnels se consacrent aux questions de sécurité dans les transports terrestres et particulièrement à la sécurité routière.

Un premier groupe intitulé « Nouvelles connaissances pour la sécurité » a vocation à produire des connaissances sur les enjeux des transports en termes de sécurité et de sûreté, et sur les conditions d'efficacité des politiques publiques dans ce domaine. Ses axes de recherches prioritaires concernent :

- Les dimensions socio-politiques de ce champ (logiques d'acteurs, modèles d'action publique...),
- Les méthodes d'analyse des retours d'expérience et l'évaluation des politiques publiques,
- L'analyse des comportements individuels à l'égard du risque,
- Les approches en termes de santé
- Les conditions d'une meilleure sécurité des transports de marchandises.

Le groupe opérationnel intitulé « Technologies pour une sécurité naturelle » a pour objectifs, d'une part, de promouvoir un changement culturel par les technologies visant à échanger la vitesse contre le confort, et d'autre part d'assurer les exigences de trafic tout en améliorant la sécurité. Pour les transports routiers, les recherches porteront sur les systèmes d'alerte, la régulation en temps réel des vitesses et des débits, l'assistance aux gestionnaires d'infrastructures, des systèmes spécifiques pour les passages à risque, l'intégration des fonctions de perception, localisation et communication pour optimiser les services pour les usagers et les exploitants.

En ce qui concerne les individus, les recherches porteront sur la perception de l'environnement par le conducteur, sur des aides à la conduite participant au développement d'une conduite sûre et apaisée, la détection et la prévention de l'hypovigilance, l'information sur les niveaux de risque, les limites et précautions d'usage des technologies de l'information, et les délicats partages de responsabilité entre conducteurs, fournisseurs de systèmes, opérateurs de services et autorités publiques.

Ce groupe assurera le pilotage de l'action fédérative sur la sécurité routière (ARCOS 2003), mise en place dans le cadre du PREDIT.

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). Des moyens de fonctionnement des services techniques centraux (Service d'études techniques des routes et autoroutes – SETRA - et le Centre d'étude des tunnels - CETU) font partie de cet ensemble.

Équipement, transports, aménagement du territoire, tourisme et mer- Transports (en M€)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
35-42 Routes. Entretien et maintenance		105,36		106,51		105,80		105,04
37-46 Services d'études techniques et centre national des ponts de secours		0,29		0,27		0,27		0,27
Sous-total titre III		105,65		106,78		106,07		105,31
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-	-	-
Titre V								
<i>Investissements</i>								
53-46 Entretien préventif, réhabilitation et aménagements de sécurité des infrastructures	161,21	145,35	163,29	154,94	163,77	168,53	170,10	173,11
53-47 Développement des infrastructures, organisation des transports et études générales	29,10	19,97	44,00	37,52	44,00	40,69	30,00	20,01
Sous-total titre V	190,31	165,32	207,29	192,46	207,77	209,22	200,10	193,12
Titre VI								
<i>Subventions d'investissement</i>								
63-44 Subventions d'investissement aux transports interurbains	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62
Sous-total titre VI	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62	7,62
Total	197,93	278,59	214,91	306,86	215,39	322,91	207,72	306,05

Programmes d'entretien et de développement du réseau routier 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'État 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 x 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 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 consacrées à la sécurité routière ont été calculées par l'application de la part des dépenses de personnel également 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 ;
- Élargissement 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

Quarante-six passages à niveau préoccupants au titre de la sécurité ont été supprimés depuis la mise en œuvre, en 1998, de la politique initiée pour mettre en sécurité ce type d'équipement. Pour l'avenir, Réseau Ferré de France souhaite supprimer 12 à 15 passages à niveau par an dans le cadre d'une politique menée avec l'État et les collectivités territoriales gestionnaires de voiries.

L'État et RFF consacrent, chaque année, 15 millions d'euros à la politique d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau. Les participations des collectivités territoriales, gestionnaires des voiries routières, viennent compléter le financement de ces actions. Au total, près de 50 millions d'euros sont consacrés chaque année, par les collectivités publiques, à des opérations de suppression des passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité.

Une lettre-circulaire du 12 mai dernier demande, à cet effet, aux préfets de réunir les différentes collectivités territoriales intéressées afin d'examiner en liaison avec les services locaux de l'État, de RFF et de la SNCF la situation des passages à niveau jugées préoccupants au regard de la sécurité et de parvenir à un accord sur les équipements à traiter en priorité et sur les moyens à y consacrer.

Les crédits de personnel et de fonctionnement

Les crédits relevant de la section « services communs » du budget du ministère de l'Équipement 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, aménagement du territoire, tourisme et mer - Services communs (en M€)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
<i>Total dépenses de personnel</i>		197,52		209,96		214,16		218,44
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
34-97 Moyens de fonctionnement des services déconcentrés		29,50		29,50		29,50		29,50
34-98 Moyens de fonctionnement des services centraux et d'intérêt commun		0,60		0,61		0,61		0,61
Sous-total titre III		- 227,62		- 240,07		- 244,27		- 248,55
Sous-total titre IV		-		-		-		-
Titre V								
<i>Investissements</i>								
57-58 Recherche scientifique et technique, études, audit, expertises	0,32	0,32	0,55	0,55	0,48	0,48		
Sous-total titre V	0,32	0,32	0,55	0,55	0,48	0,48	-	-
Titre VI								
<i>Subventions d'investissement</i>								
67-58 Recherche scientifique et expertise, subventions d'équipement. Aides à l'équipement à caractère technique	0,55	0,55	1,27	1,27	0,40	0,40		
Sous-total titre VI	0,55	0,55	1,27	1,27	0,40	0,40	-	-
TOTAL	0,87	228,49	1,82	241,89	0,88	245,15	-	248,55

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

Les services déconcentrés du ministère de l'Équipement 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, à travers notamment la mise en œuvre de veilles qualifiées, les interventions sur accidents, les patrouilles de sécurité, le suivi des manifestations sur route et des travaux sous circulation, les travaux de viabilité hivernale, le traitement des obstacles latéraux et la 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'État, soit pour celui de maîtres d'ouvrage locaux sur la base de mise à disposition ou de prestation de service.

Enfin les services du ministère de l'Équipement participent à 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 ministère de l'Équipement, différents organismes d'études consacrent une part de leurs activités à la sécurité routière.

Le Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA)

La mission 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. Le champ du SETRA en matière de sécurité routière peut se structurer autour de deux secteurs visant tous 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 regroupe :

- 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 des bordereaux d'analyse des accidents corporels (BAAC), parfois associé à d'autres fichiers (fichier météo et fichier population par exemple) ;
- La relation entre sécurité et infrastructure ;
- 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.

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

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.

Dans le domaine de la sécurité des usagers et des déplacements, qui fait l'objet de l'un des grands chantiers du Gouvernement, l'année 2003 a été marquée par une participation active à l'élaboration de méthodes et d'outils pour aider à une meilleure prise en compte de la sécurité par les DDE et les collectivités locales. Ce travail s'est traduit par l'élaboration de documents pour les audits de sécurité, la réalisation de journées d'échanges avec les élus locaux et la production de guides de recommandations et de bonnes pratiques. La sécurité des deux roues légers, des personnes âgées et à mobilité réduite a été particulièrement prise en compte.

Le Centre d'études des tunnels (CETU)

Le CETU est un service central du ministère de l'Équipement, qui 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 CETU 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 CETU. 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 grandeur réelle, 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 CETU 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.

Le CETU est intervenu de manière encore plus intensive dans la sécurité après l'incendie dans le tunnel du Mont Blanc du 24 mars 1999. Il a conduit au printemps 1999 le diagnostic de sécurité des 40 tunnels routiers français de longueur supérieure à un kilomètre ; il a proposé la rédaction de la circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national, et notamment de l'instruction technique qui l'accompagne ; il assure depuis la fin de l'année 2000 le secrétariat du comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers installé par cette circulaire. Son activité internationale s'est encore renforcée par sa participation très active au Réseau Thématique européen FIT (Fire In Tunnels) et aux Projets de Recherche Européens UPTUN (UPgrading methods for fire safety in existing TUNnels) et VIRTUALFIRE (VIRTUAL real time FIRE emergency simulator). Il a joué un rôle de premier plan dans la mise au point de la directive européenne 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier trans-européen et jouera également un grand rôle dans sa transposition.

Le CETU 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 CETU de confronter les résultats de ses recherches aux réalités du terrain et d'en assurer la mise en œuvre.

Les centres d'études 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'Île-de-france (Melun et Trappes) rattachés à la direction régionale de l'Équipement.

Services déconcentrés de l'État 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 la sécurité routière.

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 dans 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.

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 ministère de l'Équipement 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.

DÉFENSE

Le ministère de la Défense est un acteur de premier plan dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière notamment au travers de l'action de la gendarmerie nationale.

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.

Défense

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
<i>Dépenses de personnel</i>								
31-31 Personnels militaires des armées et de la gendarmerie.								
Rémunérations principales		223,66		188,30		191,90		193,24
31-32 Idem.								
Indemnités et allocations diverses		91,84		103,38		105,53		106,2
31-61 Volontaires.								
Rémunérations principales		19,43		15,30		17,38		17,50
31-62 Indemnités et allocations diverses		5,13		6,70		7,05		7,10
33-90 Cotisations sociales								
Part de l'État		23,40		18,99		19,69		19,83
33-91 Prestations sociales versées par l'État		9,35		7,87		8,08		8,13
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
34-06 Gendarmerie. Fonctionnement		83,30		78,54		81,24		81,81
34-07 Gendarmerie. Maintien de l'ordre		8,30		6,92		6,34		6,38
34-10 Alimentation		5,52		4,86		4,92		4,96
Sous-total titre III	-	469,93	-	430,86	-	442,13	-	445,22
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-	-	-
Titre V								
<i>Investissements</i>								
53-71 Équipements communs, interarmées et de la gendarmerie	0,45	0,45	1,33	1,33				
55-11 Soutien des forces et entretien du matériel	44,11	44,11	41,03	41,03	20,80	20,80	26,23	26,23
Sous-total titre V	44,56	44,56	42,36	42,36	20,80	20,80	26,23	26,23
Total titre VI	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	44,56	514,49	42,36	473,22	20,80	462,93	26,23	471,45

Effectifs et moyens mis en œuvre

Les missions de sécurité routière sont essentiellement assurées par les unités de la gendarmerie départementale.

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

- 135 pelotons d'autoroute, 49 brigades rapides d'intervention et 15 brigades motorisées autoroutières, regroupant 4 054 militaires,
- 341 brigades motorisées agissant sur le réseau national et départemental à fort trafic, soit un effectif de 3 574 militaires.

Ces unités sont regroupées en 96 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 8 057 militaires de la gendarmerie en métropole et 111 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 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 8,4 % de l'activité des BT et 6 % de l'activité des PSIG.

Le nombre total de militaires de la gendarmerie engagés dans la mission de sécurité routière comprend, outre les 8 168 militaires des unités spécialisées, l'effectif équivalent, en temps plein, aux 4 315 600 heures consacrées à l'activité sécurité et circulation routière par les personnels des autres unités de la gendarmerie départementale.

Pour mener à bien ces missions, la gendarmerie s'est dotée en 2003 des matériels spécifiques suivants :

- 498 motocyclettes ;
- 912 véhicules de grande capacité ;
- 265 véhicules banalisés ;
- 8 cinémomètres à technologie laser ;
- 517 éthylomètres ;
- 5 000 éthylotests électroniques ;
- 1 253 333 éthylotests chimiques ;
- 2 885 projecteurs de barrage et de recherche ;
- 3 399 lampes torche pour véhicules.

Activité des unités en 2003 et résultats obtenus

En 2003, la gendarmerie a consacré directement 13,36 % de son activité à la sécurité routière¹. À ce chiffre, il convient d'ajouter une part des services de sécurité publique générale (41,13 % 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, départs 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 2003, par :

- Des opérations de police de la circulation et des transports, qui ont notamment permis de relever 896 784 infractions à la vitesse et 426 204 défauts de port de ceinture de sécurité. Par ailleurs, les unités de gendarmerie ont procédé à 8 382 499 contrôles d'alcoolémie dont 179 458 se sont révélés positifs ;

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

- 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.

- Des escortes et services d'ordre : 396 320 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 ainsi que le bon déroulement des épreuves sportives sur route ;

- L'éducation routière : avec la Prévention routière, la gendarmerie a animé :

- 181 pistes d'éducation routière scolaire qui ont accueilli 335 457 jeunes,
- 5 pistes destinées à sensibiliser les jeunes à la conduite des véhicules à moteur (quatre pistes régionales « 10 de conduite jeunes » et une piste nationale « 10 de conduite accompagnée ») qui ont permis de former 8 620 personnes.

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 151 391 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 80 % 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 recueils 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 de l'accidentologie est très satisfaisant. Ainsi, en 2003, ont été enregistrés :

- 30 981 accidents, en baisse de 17,38 % ;
- 4 326 tués, en baisse de 19,87 % ;
- 42 716 blessés, en baisse de 19,32 %, par rapport à l'année précédente.

INTÉRIEUR, SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET LIBERTÉS LOCALES

La lutte contre l'insécurité routière figure plus que jamais au nombre des missions prioritaires du ministère de l'Intérieur, dont les moyens d'action ont été renforcés par la mise en synergie de l'activité de la police et de la gendarmerie nationale sous une direction d'emploi unique, dans le cadre des missions de sécurité générale.

- Les décisions arrêtées par les différentes réunions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière depuis le 18 décembre donnent au renforcement des contrôles et des sanctions des infractions routières un rôle central dans la lutte contre la violence routière, afin de changer les comportements dans leur ensemble vis-à-vis du respect de la règle dans ce domaine.

Améliorer la détection des infractions et renforcer les sanctions des comportements dangereux supposent en particulier :

- L'adaptation des plans départementaux de contrôle routier pour permettre une meilleure coordination des services intervenants. Une mission « contrôle de la circulation » est ainsi assignée aux polices municipales dans le cadre de conventions de coordination passées entre les villes et l'État ;

- L'accentuation de l'action répressive des forces de l'ordre par l'augmentation du temps de présence sur la voie publique, y compris d'adjoints de sécurité (des dispositions d'emploi leur permettent de participer davantage aux contrôles de sécurité routière et de constater certaines infractions au code de la route). Des outils juridiques ou techniques nouveaux élargissent les possibilités d'action des forces de l'ordre, notamment en matière de lutte contre le débridage

des cyclomoteurs, la détection de l'usage d'appareils destinés à perturber les contrôles, la répression de la conduite sous l'empire de stupéfiants. L'immatriculation des cyclomoteurs neufs à compter du 1^{er} juin 2004 complète ce dispositif cohérent ;

■ La modernisation et l'augmentation du parc d'appareils de contrôle mis à disposition, conformément à un plan d'équipement accéléré. Ainsi, depuis 2003 se poursuit le plan triennal d'acquisition de 910 radars lasers, 15 143 éthylotests électroniques, 1 500 éthylomètres et 333 véhicules banalisés dédiés aux contrôles routiers dans le flux de circulation, en complémentarité avec la mise en place du système de contrôle et de sanction automatisés, rendue possible par la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière.

Ce système repose sur une automatisation de la chaîne contrôle-sanction, de la constatation de l'infraction à l'envoi de la contravention. Il s'appuie sur des radars fonctionnant de façon permanente, dans les lieux recensés comme les plus dangereux, pour détecter dans un premier temps les infractions à la vitesse, et ultérieurement, les franchissements de feux rouges ainsi que les interdistances. Certains radars sont par ailleurs embarqués dans les véhicules des forces de l'ordre.

La mise en fonction des 100 premiers radars dans le quatrième trimestre 2003 (70 fixes et 30 embarqués) sera suivie de 450 supplémentaires d'ici la fin 2004 et de 450 autres en 2005.

Intérieur, sécurité intérieure et libertés locales

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
<i>Dépenses de personnel</i>								
31-01 Administration centrale et services techniques communs								
Rémunérations principales								
31-02 Idem. Indemnités et allocations diverses								
Total 31-01+31-02		0,90		0,97		1,02		0,98
31-11 Administration territoriale. Rémunérations principales								
31-12 Idem. Indemnités et allocations diverses								
Total 31-11+31-12		11,62		12,55		13,22		12,69
31-41 Police Nationale. Rémunérations principales								
31-42 Indem. Indemnités et allocations diverses								
Total 31-41+31-42		214,36		231,59		244,03		234,29
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
34-01 Administration centrale et services communs. Moyens de fonctionnement		0,91		0,98		1,03		0,99
34-41 Police Nationale. Moyens de fonctionnement		4,28		14,38		4,87		34,68
34-42 Police Nationale. Sécurité routière*						84,00		**
34-82 Dépenses d'informatique et de télématique		0,06		0,06		0,06		0,06
37-10 Administration préfectorale. Dépenses diverses		0,50		0,54		0,57		0,55
Sous-total titre III	-	232,63	-	261,07	-	348,80	-	284,24
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre V	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre VI	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	232,63	-	261,07	-	348,80	-	284,24

* Les dépenses de fonctionnement courant ont été calculées en fonction d'un ratio, sauf en ce qui concerne la maintenance informatique et les dépenses de correspondance du fichier national des permis de conduire. 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 la Police Nationale (DGPN)

Cette direction est 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, participation 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).

La Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques (DLPAJ)

La sous-direction de la circulation et de la sécurité routières de la DLPAJ, en liaison notamment avec la délégation interministérielle pour la sécurité routière, est particulièrement impliquée à travers :

- Le bureau des usagers de la route et de la réglementation des véhicules (modifications du code de la route, réglementation de l'immatriculation des véhicules, statistiques de sécurité routière en matière d'infractions, de contrôles effectués par les forces de l'ordre et les radars automatisés et de retraits de points...);
- Ce bureau a été renforcé depuis le 1^{er} juillet 2004 par le rattachement du service d'immatriculation des cyclomoteurs. Cette nouvelle structure composée de 16 agents (un attaché, un secrétaire administratif, douze adjoints administratifs, deux personnels techniques) traite les opérations d'immatriculation des cyclomoteurs pour l'ensemble du territoire et délivre les titres de circulation de cette catégorie d'engins.

Les coûts liés à cette structure seront précisés l'an prochain au regard du fonctionnement du nouveau service.

- Le bureau de la surveillance du réseau routier (plans de circulation, autorisation des épreuves sportives, mises en fourrière...);
- Le 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 2003 le suivi de plus de 1 660 000 dossiers de retrait de points.

(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 ».

L'action des préfetures

La direction des ressources humaines met en place, en coordination avec la sous-direction de la circulation et de la sécurité routières de la DLPJ ainsi que la délégation interministérielle à la sécurité routière, des stages « sécurité routière » en faveur des sous-préfets chefs de projet dans chaque département, permettant de donner à ces responsables de terrain une information de fond, des points d'actualité et des outils pratiques. 173 d'entre eux ont été formés depuis juin 2000, ce stage étant obligatoire à la suite de leur désignation en tant que chef de projet.

Les préfetures et les sous-préfetures constituent, au niveau régional, départemental et dans les arrondissements, le lieu de la coordination et de la mobilisation des initiatives de l'État et de l'ensemble des acteurs participant aux actions pour faire reculer l'insécurité routière : activités du corps préfectoral sur le terrain ; initiatives et suivi en matière 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 ; 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)

L'intervention de la Direction des Systèmes d'Information et de Communication (SG-DSIC)

L'exploitation des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAACC) est assurée par cette direction. Les travaux effectués par la DSIC concernent aussi la maintenance et l'exploitation de l'application nationale (ACC) qui produit les statistiques hebdomadaires, mensuelles et annuelles à partir des fiches d'analyse des accidents corporels de la circulation produites par les différents services : commissariats de sécurité publique, compagnies républicaines de sécurité et préfeture 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 DSIC effectue des diffusions régulières de l'application PACTOL qui permet à la police nationale de réaliser la saisie des procédures d'accidents et génère automatiquement la fiche BAACC (d).

Institut des Hautes Études de la Sécurité Intérieure (IHESI)

Des conventions sont conclues entre l'I.H.E.S.I. et le ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer (Direction de la sécurité et de la circulation routières) :

(c) L'évaluation du coût en personnel a été faite suivant le critère « fonctionnaires temps plein ».

(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 effectuée sur le système au centre d'exploitation informatique national (CEIN).

Thèmes

(en millions d'euros)

Imputation budgétaire	2003	Montant 2004	2005
37-50 art. 10			
- La gendarmerie et la police de la route : « verbalisation » ; « peur du gendarme » et « éducation routière »			<i>Pas de projets prévus</i>
- La police de la route institutionnalisée	88 173	52 987	
- Tenir la route, régulation du contrôle routier par les polices urbaines françaises et impact d'une spécialisation éventuelle sur le travail policier			
- Les déterminants endogènes et exogènes d'une politique policière de la route	50 690	50 690	
- Analyse comparée des forces policières en Europe			
Total	138 863	103 677	

La police des routes en France et la régulation des délinquances routières

Cette première convention recouvre trois recherches :

- Tenir la route, régulation du contrôle routier par les polices urbaines françaises (Jérôme Ferret, IHESI) ;
- La gendarmerie et la police de la route : verbalisation, peur du gendarme et éducation routière (François Dieu, CERP, Toulouse) ;
- Les polices de la route institutionnalisées (Vincent Spenlehauer, INRETS).

L'objet de ces travaux est l'étude de la régulation des délinquances routières. Il s'agit d'une part, d'explicitier comment est organisé (plus ou moins grande spécialisation, par exemple), comment fonctionne (rapports des acteurs entre eux, avec d'autres acteurs), et ce que produit (prévention, répression, éducation) le système français de contrôle et de régulation de la circulation routière (police d'un côté (a), gendarmerie de l'autre (b)). Il s'agit d'autre part, à titre comparatif, de se pencher sur deux systèmes de police de la route dont la caractéristique est d'être institutionnalisés : la California Highways Patrol et la New South Wales Highways Patrol Police australienne (c).

Ces trois premières recherches sont en cours de réalisation.

Les déterminants endogènes et exogènes d'une politique policière de la route Analyse comparée de forces de polices européennes

Cette seconde convention prend place dans l'appel à proposition PREDIT 3, groupe « nouvelles connaissances pour la sécurité », et a pour objet l'étude des polices de la route de divers pays européens.

- Recueil de données documentaires, du type « bilan de connaissances » sur la police de la route dans 7 pays : France, Espagne, Pays-Bas, Allemagne, Angleterre, Belgique, Suède

■ Monographies (à partir d'enquêtes de terrains) dans trois pays (France, Angleterre et Espagne), avec deux terrains (zone urbaine et zone rurale) pour chacun d'eux. Il s'agit de s'interroger sur la façon dont les tâches concernant la lutte contre la délinquance routière s'inscrivent dans l'ensemble de l'appareil policier (organigramme, effectifs, répartition des tâches, formation, savoir-faire, etc.) en France et dans les divers pays européens mentionnés.

La mise en place du système de contrôle automatisé

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, tenu le 18 décembre 2002, avait affirmé la ferme volonté du Gouvernement d'assurer le respect des règles, de se donner les moyens de relever plus fréquemment les infractions, et de rendre ainsi véritablement effectives leurs sanctions.

C'est pourquoi, il a annoncé un programme d'installation de 1 000 appareils automatisés dans un délai de trois ans, dont 100 d'ici la fin de l'année 2003.

Moins d'un an après cette décision, conformément aux engagements, le dispositif du contrôle sanction automatisé a commencé son déploiement, puisque 10 appareils ont été installés dès le 31 octobre dernier, à l'occasion du week-end de la Toussaint, et qu'à la fin de l'année, 66 appareils étaient installés. À la même date, 30 dispositifs mobiles ont été mis à la disposition de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale.

Déploiement

– En 2003

Les premiers marchés passés en 2003 ont permis la mise en place de 101 radars se répartissant ainsi :

- 71 radars fixes pris en charge par le ministère de l'Intérieur (chapitre 34-41) pour un montant de 7,5 M€;
- 30 radars embarqués pour moitié dans les véhicules de la police nationale (1,060 M€) et pour moitié dans ceux de la gendarmerie nationale (1,197 M€).

La fabrication et la mise en place de ce matériel ont par ailleurs été accompagnées de plusieurs marchés ou contrats pour permettre notamment le fonctionnement de la chaîne de traitement automatisé.

Cette première phase a concerné 36 départements.

– En 2004

Le marché dit « des 1 000 » a été notifié en mai 2004 pour un montant minimum de 160 M€. Il doit permettre l'acquisition sur la période 2004-2007 de 630 radars fixes et 270 mobiles. Pour 2004, il est financé en totalité sur le chapitre 34-42 du ministère de l'Intérieur, doté de 30 M€ en Loi de Finances Initiale et qui doit être abondé de 54 M€ par arrêtés de transfert. Au total, 331 radars fixes et 182 embarqués devraient être installés fin janvier 2005 et chaque département de métropole disposera d'au moins un radar fixe.

Bilan du contrôle sanction automatisé

Le programme se poursuit avec l'installation, en 2004 et 2005, d'une tranche supplémentaire de 900 appareils.

Si le premier marché des 100 appareils a permis de faire fonctionner l'ensemble du dispositif, de l'infraction constatée par des appareils homologués jusqu'à l'envoi automatique de l'avis de contravention, le marché des « 900 » supplémentaires sera, lui, plus complet encore puisque :

- Il permettra d'assurer une reconnaissance automatique des camions, permettant ainsi, notamment sur autoroutes, de les différencier par rapport aux véhicules légers ;
- Il devrait pouvoir commencer à assurer, conformément à la loi du 12 juin 2003 sur la violence routière, le traitement des véhicules étrangers et leur sanction ;
- Enfin, il s'agit d'un système d'information complet, en réseau entre les quatre ministères concernés (Intérieur, Économie et Finances, Justice et Équipement). Ainsi, à tout moment, il sera possible de savoir si l'ensemble des procédures ont été traitées, dans quel délai, et de détenir des indications qualitatives constamment actualisées sur les comportements des conducteurs, ce qui permettra d'assurer un meilleur redéploiement des forces de l'ordre, soit à certains moments de la journée soit sur d'autres causes d'insécurité que la vitesse.

En ce qui concerne les feux rouges, des premières expérimentations commenceront dans 5 villes afin de tester le dispositif technique envisagé, en vue d'un déploiement possible vers la fin de l'année 2004.

S'agissant de cette deuxième phase de déploiement, les préfets ont reçu, par circulaire commune des ministres de l'Intérieur et de l'Équipement, des instructions afin que l'ensemble des dispositifs soient placés dans les lieux les plus accidentogènes et que, d'autre part, dans un délai de trois mois après l'installation de ces appareils, et après une concertation approfondie, les préfets jugent de l'opportunité de reconsidérer les limitations de vitesse imposées sur l'ensemble du parcours où est implanté le dispositif de contrôle automatisé.

– Bilan quantitatif

Les premiers résultats : Un dispositif d'évaluation a été mis en place sur les 71 sites équipés de radars automatiques fixes afin de permettre le suivi du nombre d'accidents, de blessés et de tués. Des résultats partiels portant sur 45 sites indiquent d'ores et déjà une forte baisse du nombre des accidents. Ainsi, sur le premier trimestre 2004, il a été divisé par 2,5 par rapport aux premiers trimestres 2002 et 2003.

À ce jour, 748 390 avis de contravention ont été envoyés. 538 681 ont déjà fait l'objet d'un paiement ou d'une consignation soit 71,98 % pour une recette totale de 49,878 M€.

– Bilan qualitatif

On observe que 90 % des infractions relèvent d'un excès de vitesse entre 0 et 20 km/h, passible seulement du retrait de 1 point.

En second lieu, les infractions supérieures à 50 km/h sont devenues peu importantes (0,3 % de l'ensemble), et depuis la mise en place du dispositif, elles ont tendance à se réduire de manière très nette, voire à disparaître sur certains axes.

En troisième lieu, le nombre de dépassements de vitesse constatés depuis la mise en place des dispositifs a baissé de manière très significative et les vitesses moyennes pratiquées sur ces axes également, ce qui montre que l'immédiateté et la certitude de la sanction ont tendance à modifier le comportement des usagers de la route.

C'est d'ailleurs ce qui avait été constaté dans tous les pays étrangers lors de la mise en place de ces dispositifs, et l'on atteint là l'un des objectifs de ce programme qui est essentiellement destiné à modifier le comportement des conducteurs.

Enfin, il convient de noter que, dès la mise en place du programme des 100, ont été mis en fonctionnement des sites permettant le télépaiement, soit par internet soit par téléphone, et cela pour la première fois s'agissant des amendes de police. Sur les premiers mois, on constate que ce sont près de 25 % des personnes concernées qui utilisent cette télétransmission qui, à l'évidence, répondait à un besoin.

- Les améliorations apportées au dispositif

Des efforts ont été réalisés très rapidement afin d'améliorer le fonctionnement du système et « d'humaniser » le rapport avec l'utilisateur.

Un central téléphonique a été mis en place dès le 22 décembre 2003 et il traite désormais une moyenne de 700 appels par jour.

Le formulaire d'avis de contravention, lui-même, a déjà été simplifié et rendu plus clair dans sa présentation.

Enfin, les délais de paiement ont été rallongés (la mesure ne sera effective qu'après publication de la loi au *Journal Officiel*), afin de permettre au contrevenant de demander sa photo sans que cela entraîne pour lui un dépassement des délais, préjudiciable au paiement de l'amende minorée.

Enfin, un site internet interactif, qui répond aux questions principales que se posent les contrevenants, a été également mis en place sur le site de la sécurité routière.

- La suite du déploiement du programme

Durant l'année 2004, le programme automatisé poursuivra son déploiement. Le contrôle des interdistances deviendra possible et l'arrêté qui définit les normes d'homologation devrait être publié de manière imminente au *Journal Officiel*. Les premiers systèmes automatisés vont pouvoir se mettre en place, notamment dans les tunnels les plus dangereux dès la fin du premier semestre 2004.

Enfin, les ressources provenant du produit des contraventions constatées par des appareils de contrôle automatique doivent venir financer le programme global.

JUSTICE

Justice

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2004	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
<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								
Total 31-90 + 31-92 + 31-96 + 33-90 + 33-91		95,23		107,23		111,82		111,45
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
37-11 Frais de justice		3,35		4,67		5,35		6,15
37-92 Services judiciaires. Moyens de fonctionnement et de formation		11,31		12,80		13,17		12,91
37-98 Services pénitentiaires. Moyens de fonctionnement et de formation		31,30		84,87		84,87		84,87
Sous-total titre III	-	141,19	-	209,57	-	215,21	-	215,38
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre V	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre VI	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	141,19	-	209,57	-	215,21	-	215,38

La politique pénale de lutte contre l'insécurité routière

La politique du garde des sceaux, en matière de circulation routière, s'inscrit dans les priorités gouvernementales que sont la prévention, la sévérité accrue des sanctions et l'harmonisation des politiques mises en œuvre.

Ces priorités concernant tant le fond du droit applicable à la délinquance routière que les moyens procéduraux mis à la disposition de la Justice pour traiter ce contentieux volumineux. À ce titre, la volonté de mieux faire respecter les règles et d'assurer l'égalité de tous les usagers devant le contrôle et la sanction a été au centre des travaux consacrés au dispositif de contrôle sanction-automatisé de la vitesse. Le ministère de la Justice a apporté son expertise juridique au montage du système et s'est fortement impliqué dans le suivi de sa mise en place.

Les parquets relèvent, dans leur rapport de politique pénale de 2003, que les réformes successives de procédure donnent une plus grande efficacité à la réponse pénale en matière

de circulation routière (extension des domaines de l'amende forfaitaire en matière contraventionnelle, de la comparution immédiate et du champ d'intervention du juge unique, création de l'ordonnance pénale correctionnelle, de la composition pénale et du juge de proximité). Ils font ainsi valoir que la procédure de comparution immédiate peut désormais être utilisée pour les homicides involontaires en matière routière. Ils soulignent que le stage de sensibilisation à la sécurité routière comme peine complémentaire ou comme modalité du sursis avec mise à l'épreuve a pu être mis en œuvre. Dans le cadre de la composition pénale, l'accomplissement d'un stage de sensibilisation aux risques de la conduite et de l'alcool a été souvent proposé comme stage dans un service ou un organisme sanitaire, social ou professionnel.

L'arsenal juridique contre la violence routière a été complété de nouveau par la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004, portant adaptation de la Justice aux évolutions de la criminalité. Elle apporte plusieurs innovations en matière de sécurité routière : correctionnalisation de la conduite sans assurance et de la conduite sans permis, aggravation des peines pour certaines infractions telles que l'usurpation de plaques d'immatriculation.

Enfin, le ministère de la Justice a diffusé fin juillet une circulaire d'harmonisation de l'action publique en ce domaine. Cette circulaire donne aux procureurs de la République des directives d'harmonisation de la politique pénale propre au traitement de la délinquance routière : critères de choix pour les différentes modalités de réponse, plus grande sévérité dans les réquisitions pour certaines infractions.

L'institution judiciaire continuera en 2005 à assurer une répression adaptée et ferme tout en veillant à mieux responsabiliser les auteurs d'infractions.

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 jugement que sont les tribunaux correctionnels ou de police, jusqu'aux juges de l'application des peines et aux services pénitentiaires chargés de l'exécution des peines prononcées. Enfin, au bout de la chaîne, les personnels du casier judiciaire sont chargés de l'enregistrement des décisions mais aussi de répondre aux demandes 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) sur la base des données statistiques obtenues à partir des dispositifs nationaux existants.

À compter de l'année 2004, la correctionnalisation des infractions de défaut de permis de conduire et de défaut d'assurance opère un transfert de charge des tribunaux de police vers les tribunaux correctionnels. On estime ce transfert à 75 % en 2004 et à 100 % en 2005, soit 37 500 procédures délictuelles en 2004 et 50 000 en 2005 sur la base des condamnations 2 002. Les charges ainsi transférées n'affecteront ni la situation des parquets ni celle des juges d'instruction.

L'estimation des ressources humaines

Les juridictions de premier ressort

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

Deux traits caractérisent le contentieux de la circulation routière délictuel et contraventionnel de la 5^e classe :

- Il est quasiment toujours élucidé, c'est-à-dire avec auteur connu (le temps de traitement de ce type de procédure est de fait plus lourd) ;
- Il 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.

Aussi, 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 relatives à la circulation routière² s'élève à 128 653 (en matière délictuelle) + 60 439 (pour les contraventions de la 5^e classe) = 189 092 affaires soit 10 % de l'ensemble des affaires reçues avec auteur connu soit en équivalence magistrats et fonctionnaires des parquets en 2004, 134 magistrats et 351 greffiers pour un coût de 18,13 M€.

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 représente 2,3 % des affaires instruites chaque année soit en 2004 14 juges d'instruction et 15 greffiers pour un coût de 1,27 M€.

Le contentieux de la circulation routière au stade du jugement de 1^{re} instance

- Jugement des délits

Si 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 35,7 % de l'ensemble des décisions rendues et donc du « temps » des magistrats des juridictions de jugement, la correctionnalisation des infractions liées au défaut de permis de conduire et d'assurance fera évoluer cette part à la hausse dès l'année 2004 (41,4 % en 2004 et 43,1 % en 2005).

Un tiers des magistrats du siège des tribunaux de grande instance et des fonctionnaires mène une activité de nature pénale. De fait, c'est plus d'un tiers de ce groupe qui se trouve mobilisé dans le domaine de la circulation routière soit en 2004, 232 magistrats et 608 fonctionnaires pour un coût de 30,94 M€.

- Jugements des contraventions par le tribunal de police

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

(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.

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).

Sur ces bases, la part de la circulation routière est de l'ordre de 77 % en 2002 (69 299 condamnations sur 90 194). Cette part, hors année d'amnistie, est de l'ordre de 68 %, ce qui servira de base pour estimer la charge budgétaire en 2003. Les années 2004 et 2005 seront affectées par la correctionnalisation des défauts de permis de conduire et d'assurance entraînant une diminution du nombre de condamnations rendues par les tribunaux de police. En conséquence, la part contraventionnelle de la circulation routière s'établira à la baisse en 2004 à 53,6 % et en 2005 à 45,7 %.

Pour sa part, le contentieux des quatre premières classes de contraventions est d'une grande stabilité depuis 3 ans avec 580 000 décisions dont les 2/3 relèvent de la circulation routière. Un tiers du temps des magistrats et fonctionnaires des tribunaux de police est consacré à l'activité pénale soit, en 2004, 151 magistrats et 396 fonctionnaires pour un coût de 19,67 M€.

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

Les magistrats du parquet assistent aux audiences et prennent des réquisitions. Un tiers de leur temps est consacré à cette activité (temps de préparation compris) soit, en 2004, 281 magistrats pour un coût de 16,39 M€.

Les juridictions d'appel

Si le taux d'appel en matière de circulation routière reste constant, depuis 10 ans, à 3 %, sur cette base, on peut cependant indiquer que la correctionnalisation des défauts de permis de conduire et d'assurance devrait entraîner une augmentation d'environ 1 000 condamnations dès 2004 et 400 condamnations supplémentaires en 2005. Les estimations restent faites sur la base des 3 % d'appel soit, en 2004, 48 magistrats et 125 fonctionnaires pour un coût de 6,95 M€.

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, du fait d'une plus grande sévérité, augmentent régulièrement (en moyenne 7 % par an). Elles sont de l'ordre de 24 396 en 2002 soit, en 2004, 59 magistrats et 44 greffiers pour un coût de 4,82 M€.

Les services sociaux de l'administration pénitentiaire

Les SPIP sont chargés de suivre, à la demande des juges de l'application des peines, les condamnés à des peines probatoires, à des semi-libertés et à des travaux d'intérêt général et également à des peines privatives de liberté.

Les peines sanctionnant des faits liés à la circulation routière représentent 13 % des peines suivies par des travailleurs sociaux soit en 2004 l'équivalent de 331 travailleurs sociaux pour un coût de 10,78 M€.

Le casier judiciaire et la gestion des condamnations

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

Toutes juridictions confondues, le nombre total de condamnations prononcées s'élève à 477 935 condamnations en 2002.

Compte tenu du volume des condamnations prononcées en matière de circulation routière, l'activité du casier judiciaire consacrée à ce domaine s'établit à 40 % pour 2002. 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, les personnels du casier judiciaire mobilisés sur l'activité « routière » peuvent être évalués à 107 agents pour 2004 soit l'équivalent de 2,86 M€.

L'estimation des dépenses de fonctionnement

Les 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 à l'immobilier. Les dépenses de fonctionnement pour 2004 s'élèvent au total à 13,17 M€.

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 2004, la prévision d'exécution s'établit à 5,35 M€. Ce montant représente l'ensemble des contrôles effectués.

Les dépenses de détention

De manière régulière depuis plusieurs années, environ 14 000 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 3,4 mois soit 102 jours. Le nombre total de journées de détention lié au contentieux de la circulation routière s'élève donc à 1 428 000 journées soit un coût total pour 2004 de 84,87 M€.

Les actions spécifiques de la Protection Judiciaire de la Jeunesse

Dans le cadre de l'éducation à la citoyenneté et de l'insertion professionnelle des adolescents qui leur sont confiés, les services de la Protection Judiciaire de la Jeunesse organisent des actions d'apprentissage de la sécurité routière, du code de la route et de la conduite.

L'objectif est avant tout de développer chez les jeunes conducteurs de 2 roues ou de voitures, des comportements de « bons conducteurs », qui ne mettent en jeu ni leur sécurité, ni celle des autres. L'obtention du code et du permis de conduire se révèle souvent être, pour eux, une première situation de réussite.

Ces actions sont intégrées à l'activité d'une quarantaine de centres d'action éducative. En ce qui concerne l'apprentissage de la conduite, elles sont mises en œuvre par des personnels de la PJ titulaires du BEPECASER ou en partenariat avec des auto-écoles.

L'impact budgétaire demeure résiduel.

ÉDUCATION NATIONALE, ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RECHERCHE – ÉDUCATION NATIONALE

Le président de la République, en faisant de la lutte contre l'insécurité routière une priorité nationale, sollicite tous les services de l'État pour faire progresser la sécurité sur les routes. À ce titre, le ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche intègre cette exigence nouvelle en renforçant les mesures relatives à la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.

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, codifiée par l'article L 312-13 de l'ordonnance 2000-549 du 15 juin 2000, a été précisée 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**.

Éducation nationale enseignement supérieur et recherche : Éducation nationale (En M€)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
<i>Dépenses de personnel</i>								
<i>Dépenses de fonctionnement</i>		52,53		55,01		55,01		55,29
36-10 Établissements publics		0,27		0,27		0,27		0,27
Sous-total titre III	-	52,80	-	55,28	-	55,28	-	55,56
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre V	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre VI	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	52,80	-	55,28	-	55,28	-	55,56

À l'école

Un livret de 80 pages, destiné aux enseignants et composé de fiches pédagogiques directement utilisables dans leurs classes pour les aider à prendre en charge le thème de la sécurité routière, est élaboré et actualisé chaque année.

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 1 600 000 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 décret n° 2002-675 du 30 avril 2002, publié au *JO* du 2 mai 2002, renforce le lien entre l'éducation en milieu scolaire et la formation à la conduite.

Ce décret comporte les dispositions suivantes :

- Le brevet de sécurité routière (BSR) est obligatoire pour conduire un cyclomoteur sans limite d'âge (sauf quand les conducteurs posséderont un autre permis) ;
- L'ASSR de second niveau, passée en classe de 3e, sera exigée pour pouvoir s'inscrire à l'épreuve théorique générale du permis de conduire.
- Ces deux mesures, entrées en application au 1er janvier 2004, concernent tous les jeunes qui sont nés après le 1er janvier 1988.

Les outils pédagogiques

Pour faciliter la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière, un ensemble d'outils et de ressources est mis à la disposition des personnels, qui bénéficient également d'un accompagnement de proximité de la part des correspondants académiques et départementaux « sécurité ».

Toutes les écoles primaires publiques et privées sous contrat sont destinataires d'un nouveau livret « la sécurité routière à l'école primaire », diffusé fin 2004.

Tous les collèges et établissements publics et privés sous contrat préparant à l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) sont destinataires d'un livret de préparation « la sécurité routière dans les disciplines au collège » et du matériel d'examen nécessaire aux épreuves de l'ASSR pour les élèves des classes de 5^e et de 3^e, qui seront diffusés conjointement fin 2004. Les Instituts universitaires de formation des maîtres (IUFM) sont également destinataires des deux livrets de préparation.

Les ressources

Depuis juillet 2003, l'ensemble des informations requises pour la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière de la maternelle à la fin du collège est désormais accessible sur le site internet d'Eduscol.

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'académie 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.

Évolution du dispositif de l'attestation scolaire de sécurité routière au collège

Dès septembre 2004, pour aider les élèves dans leur préparation aux épreuves, une mise en ligne de ressources sur le site Eduscol est programmée :

- Fiches pédagogiques ;
- Batteries d'épreuves ;
- Parcours de formation.

En outre, dans tous les établissements scolaires concernés, un projet est en cours d'élaboration et de déploiement d'une application informatique relative à la sécurité routière. Cette application est destinée à remplacer, dès la session 2006, les actuels supports papier et vidéo par un support multimédia permettant la passation des épreuves des attestations scolaires de sécurité routière.

Éléments financiers

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 264 700 € en 2003.

Dans le cadre d'une convention, l'association Prévention MAIF apporte un complément de crédits dont le montant s'est élevé à 68 600 € en 2003.

L'ensemble de ces crédits correspond à la mise en œuvre de la politique du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche en matière d'éducation à la sécurité routière et, notamment, du décret et de l'arrêté du 12 février 1993 qui président à l'organisation, dans l'Éducation nationale, des épreuves de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) dans les établissements d'enseignement.

La mise en œuvre de cette politique se traduit par la publication de documents pédagogiques et leur large diffusion dans les établissements d'enseignement, sous forme de brochures ou de vidéos.

La répartition en a été la suivante en 2003 :

- Travaux d'impression (123 000 €) ;
- Duplication vidéo (26 200 €) ;
- Routage (152 700 €) ;
- Diverses dépenses de fonctionnement (31 400 €) ;
- TOTAL (333 300 €) ;

Pour l'année 2004, la répartition des postes de dépenses et des montants ne connaît pas de différence significative par rapport au budget 2003. La plupart des dépenses sont en fait exécutées en fin d'année civile, les documents conçus étant diffusés dans le courant du premier trimestre de chaque année scolaire.

Pour 2005, la dotation jusqu'ici allouée devrait être maintenue.

Estimation des moyens humains consacrés à l'éducation à la sécurité routière

Le tableau qui suit fait apparaître une estimation des moyens humains consacrés à l'éducation à la sécurité routière pour l'année scolaire 2002-2003 et la valorisation de ces moyens humains.

Estimation des moyens humains consacrés à l'éducation à la sécurité routière

Niveau	Fonctions	Total
Ministère de la Jeunesse de l'Éducation nationale et de la Recherche	1 I. A- IPR Conseiller technique éducation nationale à la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière 1 attaché d'administration centrale 1 attaché principal chargé de mission à la DESCO 1/2 temps CEC logistique secrétariat 1/2 poste (diverses personnes de la DESCO travaillant de façon intermittente sur le dossier) Pilotage et coordination de la politique d'éducation à la sécurité routière au niveau national	4 postes 0,156 M€
Académies	30 correspondants académiques (impulsion, coordination des politiques académiques, information) 2 jours regroupement national 2 jours regroupement interacadémique 6 jours de travail dans l'académie	10 jours/an pour 30 correspondants 0,040 M€
Départements	130 correspondants départementaux (mise en œuvre de projets locaux dans le cadre des plans départementaux de sécurité routière (PDASR), animation, formation) 2 jours de regroupement interacadémique 13 jours de travail dans le département	15 jours/an pour 130 correspondants 0,264 M€
Inspections académiques	100 correspondants dans les I.A. (suivi administratif des attestations scolaires de sécurité routière - ASSR) 5 jours de travail	5 jours/an pour 100 correspondants 0,054 M€
Établissements scolaires	• Personnel de direction (suivi des projets et accompagnement de la mise en œuvre de l'attestation scolaire de sécurité routière) 5 jours par an × 11 000 établissements (collèges, SEGPA, EREA, LP, IME) • Professeurs (en moyenne 2 heures/an par professeur) (prise en compte de ce domaine dans différentes disciplines)	5 jours/an pour 11000 personnes de direction 9,958 M€ 2 heures/an par professeur 12,758 M€
Écoles	Instituteurs : 10 heures/an par instituteur (prise en compte de ce domaine de manière transdisciplinaire)	10 h/an par instituteur 32,051 M€
I.U.F.M.	Formateurs : 4 heures/an par formateur dans 80 centres IUFM (prise en compte de ce domaine dans les formations pour les PE2 et PLC2)	4 jours/an pour 80 formateurs 0,008 M€
TOTAL		55,29 M€

JEUNESSE, SPORTS ET VIE ASSOCIATIVE**Ministère jeunesse, sports et vie associative****Jeunesse, sports et vie associative**

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
31-96 Encadrement des activités physiques et sportives		0,12		0,12		0,13		0,13
Sous-total titre III	-	0,12	-	0,12	-	0,13	-	0,13
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre V	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre VI	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	-	0,12	-	0,12	-	0,13	-	0,13

Le ministère de la Jeunesse, des sports et de la vie associative intervient en faveur de la sécurité routière :

- Directement en tant que membre du Comité Interministériel de la Sécurité Routière et du Conseil national de la sécurité routière. Il participe au groupe de travail « jeunesse et sécurité routière » créé en 2004 par le Comité interministériel, et est chargé d'une mission de diagnostic et de proposition pour la sensibilisation des jeunes hors du système scolaire. Des représentants du conseil national et des conseils départementaux et de la jeunesse participent à ce groupe de travail. Le ministère est également coorganisateur des « étapes sportives de l'été » avec la Société des Autoroutes du Sud de la France, opération à laquelle il contribue en 2004 pour 115 675 € (chapitre 31-96). Par ailleurs, en 2004 le ministère de la Jeunesse, des sports et de la vie associative, en liaison avec les ministères chargés de l'Intérieur et des Transports, a mis en ligne sur son site internet des fiches techniques sur la sécurité des compétitions se déroulant en tout ou partie sur la voie publique.

■ Indirectement grâce aux relations régulières et approfondies que la direction des sports ainsi que les services déconcentrés (DRJS et DDJS) entretiennent avec les fédérations françaises du sport automobile, de motocyclisme, de cyclisme, cyclotourisme et randonnée pédestre, mais aussi les fédérations affinitaires et multisports, ainsi qu'avec les nombreux clubs qui leur sont affiliés. Il apporte notamment un soutien financier par convention aux activités des fédérations, pour qu'elles mettent en place des actions visant à inciter les jeunes à pratiquer en club et encadrer leurs pratiques. Elles conduisent aussi des actions de prévention en faveur de la sécurité routière.

C'est ainsi que :

- La fédération française du sport automobile organise des compétitions dites de « runs » afin d'offrir une alternative aux courses inorganisées sur route ouverte ;
- La fédération française de motocyclisme lance l'opération « ta ville, c'est pas un circuit » pour inciter les jeunes cyclomotoristes et motocyclistes à un comportement plus sûr en ville ;
- Les fédérations de cyclisme et de cyclotourisme, l'UFOLEP et la FSGT mènent, en liaison étroite avec le ministère, des actions en faveur de la sécurité en vélo et notamment sur le port du casque à l'entraînement et en promenade. Un dépliant sur ce thème a été diffusé à 1 500 000 exemplaires en 2004. Sa réédition pour 2005 sera appréciée en fonction des besoins constatés.

■ Indirectement par les propositions de la commission « cadre de vie et territoire » du conseil national de la jeunesse qui, dans son rapport au Parlement en mai 2004, a proposé que les jeunes engagés durant les deux premières années du permis probatoire dans au moins six actions de prévention et de sécurité routière bénéficient d'une réduction d'un an de cette période probatoire, actuellement de trois ans. Par ailleurs, les jeunes des conseils départementaux ont participé en 2003 et 2004 aux assises départementales organisées par le conseil national de la sécurité routière.

Santé et protection sociale

Santé et protection sociale

(En millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
34-94 Statistiques et études générales		0,31		0,23		0,21		0,00
34-98 Moyens de fonctionnement des services		0,13		0,13		0,00		0,00
Sous-total titre III	-	0,44	-	0,36	-	0,21	-	-
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre V	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre VI	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	-	0,44	-	0,36	-	0,21	-	0,00

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 à la charge du ministère de la Santé.

Le ministère de la Justice prend en charge les frais de dépistage et d'analyse, le ministère de la Santé se chargeant 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'OFDT (office français des drogues et toxicomanies) est responsable de son suivi.

Le coût de cette étude épidémiologique a été estimé à 0,53 M€ sur la base d'un cahier des charges réalisé par l'OFDT.

Sur la période 2001-2003, le matériel à la charge du ministère de la Santé, a été commandé par les DDASS, sur le chapitre 34-98 article 90, pour un montant total de 55 887 €. Pour l'année 2004, à titre transitoire et par souci de ne pas interrompre le financement, le matériel a été mis à la charge des DRASS dans le cadre de la Directive nationale d'Orientation (DNO) du ministère de la Santé, *indépendamment du financement de l'étude épidémiologique réalisée par l'OFDT* [il est dit plus haut que l'OFDT est chargé du suivi], pour un montant de 213 429 € sur le chapitre 34-94, article 20. Pour 2005 et les années à venir, le financement des

kits de prélèvement ne devrait plus incomber aux DRASS, s'agissant d'opérations intervenant dans le cadre de contrôles routiers effectués par les forces de l'ordre.

Sans attendre les résultats de cette enquête épidémiologique, fin 2004, il a paru justifié de légiférer, quitte à adapter par la suite le nouveau délit de conduite sous l'influence de stupéfiants en fonction de ses résultats.

La loi n° 2003-87 du 3 février 2003 relative à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants a donc modifié les dispositions résultant de la loi du 18 juin 1999, relatives au dépistage des stupéfiants chez les conducteurs.

Désormais, la conduite, ou l'accompagnement d'un élève conducteur, après avoir fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, est interdite, quelle que soit la quantité absorbée. Le dépistage auquel procèdent les officiers ou agents de police judiciaire est obligatoire en cas :

- d'accident mortel de la circulation ;
- d'accident corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que la personne impliquée conduisait après avoir fait usage de produits stupéfiants.

Ce dépistage est facultatif dans les trois cas suivants :

- En cas d'accident matériel de la circulation,
- En cas de commission d'une infraction au code de la route punie d'une peine de suspension du permis de conduire ou relative à la vitesse des véhicules ou au port de la ceinture de sécurité ou du casque ;
- Et enfin lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur a fait usage de stupéfiants.

Toute personne qui conduit un véhicule ou qui accompagne un élève conducteur alors qu'il résulte d'une analyse sanguine qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est punie de 2 ans d'emprisonnement et de 4 500 euros d'amende. Ce délit donne lieu à la perte de six points du permis de conduire. Les sanctions sont aggravées lorsque cette infraction est couplée avec l'alcoolémie : les peines sont portées à 3 ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende. Le tribunal peut en outre décider une suspension du permis de conduire pour une durée pouvant atteindre 3 ans, voire l'annulation du permis de conduire avec interdiction d'en solliciter un nouveau pendant 3 ans au plus.

La diminution de l'accidentologie routière chez les jeunes

Cette problématique fait partie des priorités retenues dans le cadre de la stratégie alcool 2002-2004 présentée par le ministre chargé de la Santé en septembre 2001. Cette priorité est inscrite dans la stratégie sous l'objectif 2.4 « Établir des partenariats pour réduire les risques d'accidents routiers liés aux consommations festives des jeunes ».

La consommation d'alcool (et/ou d'autres produits) des jeunes lors d'occasions festives est souvent la cause directe des accidents de la circulation.

La consommation d'alcool joue un rôle dans près de la moitié des accidents mortels de la circulation. Les données 2 000 indiquent que les jeunes, qui forment 15 % de la population française, représentent plus du quart des tués sur la route et près du tiers des blessés graves. En 2003 (source : Observatoire national de la sécurité routière), sur les 6 844 conducteurs impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie supérieure au taux légal, 1 790 avaient moins de 24 ans. Ainsi les jeunes âgés de 18 à 24 ans continuent à être surreprésentés dans les accidents corporels par rapport à leur part dans la population totale.

La plupart des accidents impliquant des jeunes se produisent la nuit en fin de semaine et ont souvent lieu au retour d'occasions festives. De façon générale, les jeunes boivent moins que

les adultes et moins souvent, mais à alcoolémie égale, le risque d'accident est plus important chez un jeune que chez un adulte.

Il convient d'établir des partenariats larges avec l'ensemble des acteurs concernés, en interne avec les responsables des Plans Régionaux de Santé (PRS) dédiés, et en externe avec les autres ministères, et les représentants des professionnels, des associations et des usagers.

Un certain nombre d'actions devraient découler de ces contacts : en particulier des actions de communication, de formation, de soutien aux initiatives nationales et régionales. Le coût estimé n'a pas été défini à ce jour mais pourrait s'élever à 0,5 M€.

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 (FAJ) 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 leur permettre 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 FAJ, détermine les modalités et les conditions d'attribution des aides financières.

La loi relative aux libertés et responsabilités locales adoptée en juillet 2004 a prévu de décentraliser le pilotage des fonds aux conseils généraux à compter du 1^{er} janvier 2005.

En 2003, 111 000 jeunes ont bénéficié d'une aide pour un montant moyen de 210 €, un tiers des aides ont été accordées dans des procédures d'urgence. La moitié des aides correspondent à des besoins alimentaires. La proportion des demandeurs d'aide, par ailleurs inscrits dans le programme TRACE, a été cette année-là de 26,8 %.

Les actions en faveur 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. Les aides au transport représentent 31 % des aides et sont en moyenne de 190 € par jeune. La part de ces aides consacrées à l'apprentissage de la conduite automobile n'est pas connue.

RECHERCHE

L'action du ministère de la Recherche en matière de sécurité routière

Les récents succès des technologies françaises dans le domaine des transports terrestres démontrent que l'innovation joue un rôle essentiel. Les objectifs du Gouvernement sont clairement définis sur les thèmes suivants : la sécurité des transports, le développement de véhicules propres et économes (ce thème est renforcé en 2004 et 2005 par la mise en place du plan gouvernemental sur le véhicule propre et économe), le transport de marchandises et des personnes. L'ensemble de ces actions doit être défini en cohérence avec les priorités établies au niveau européen. L'effort de R & D du secteur, qu'il s'agisse des constructeurs, des équipementiers ou des exploitants est de plus en plus important. Aujourd'hui les équipementiers, les PME et les PMI du secteur consacrent une part allant de 5 % à 10 % de leur chiffre d'affaires dans les actions de recherche et d'innovation.

L'activité nationale de recherche et d'innovation pour le secteur des transports terrestres est coordonnée par le Programme National de Recherche et d'Innovation pour les Transports terrestres (PREDIT 2002-2006). Le PREDIT assure à la France une mutualisation et une rationalisation des crédits incitatifs et une cohérence d'actions de ses quatre ministères fondateurs et de ses deux agences d'objectifs : ministères chargés de la Recherche, des Transports, de l'Industrie, du Développement Durable ; l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et l'Agence Nationale de Valorisation de la Recherche dite « Agence française de l'innovation » (ANVAR). Ses moyens d'actions pour la période 2002-2006 sont de 305 M€. Il permet aussi de positionner la France comme un acteur important dans le déroulement du 6^e PCRD et dans la construction de l'Espace européen de la Recherche. Le PREDIT mobilise plus de 250 experts issus des laboratoires de recherche, de l'industrie, des collectivités territoriales. L'organisation thématique du PREDIT favorise les relations entre les recherches de base (produisant des connaissances), les développements technologiques, l'approche des systèmes techniques (intégration d'éléments multiples, relations entre technologies, infrastructures et services) et les expérimentations.

Sur le plan national, les recherches publiques sur les transports terrestres sont conduites par l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) et le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC). Le contrat quadriennal 2001-2004 du LCPC notamment définissait 5 priorités au nombre desquelles figurait la maîtrise du rôle de l'infrastructure dans la sécurité de la route. Dans le cadre des réflexions engagées pour la définition du prochain contrat quadriennal 2005-2008, la sécurité est identifiée comme thématique transversale prioritaire, se déclinant selon les axes suivants : contribution des infrastructures à la diminution de l'insécurité routière, maîtrise et prévention des risques naturels, sécurité structurelle des ouvrages. Le CNRS et l'INRIA mettent également en place différentes opérations collectives relevant de ce champ d'activités.

Sur le plan régional, de nombreux laboratoires répartis sur l'ensemble du territoire trouvent avec le secteur des transports terrestres une valorisation de leur recherche de base pour l'activité industrielle. Le réseau interrégional de Recherche Technologique sur les Transports Terrestres (RT3) créé en juin 2001 est constitué de sept pôles régionaux : Alsace/Franche-Comté, Nord/Pas-de-Calais, Haute-Normandie, Poitou-Charentes, Picardie, Toulouse/Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes. Il représente 47 % de la recherche nationale. Ces pôles coordonnent un continuum de recherches comportant des actions soutenues aux niveaux : régional par les CPER, national par le PREDIT et européen par le 6^e PCRD. Ces pôles sont également des lieux où le développement technologique s'articule par rapport à la recherche pour contribuer au développement des PME, qui prennent une part croissante de la Recherche-Développement sous-traitée par les constructeurs.

Sur le plan international, les organismes de recherche et entreprises françaises du secteur des transports sont impliqués dans les programmes cadres de recherche et de développement (PCRD).

Recherche

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
TITRE III						
<i>Dépenses de personnel</i>						
36-19 Recherche dans le domaine de l'équipement (LCPC, INRETS)		4,23		8,09		9,44
36-21 CNRS		9,70		10,46		10,45
Sous-total titre III	-	13,93	-	18,54	-	19,89
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-
Sous-total titre V	-	-	-	-	-	-
TITRE VI						
<i>Subventions d'investissement</i>						
63-00 Recherche dans le domaine de l'équipement (LCPC, INRETS)	0,74	0,68	1,59	1,17	1,46	1,09
63-02 CNES		0,06		0,12		
66-04 Soutien à la recherche et à la technologie	11,20	3,74	5,30	1,77	7,80	2,60
66-21 CNRS	2,09	2,09	1,75	1,75	1,21	1,21
Sous-total titre VI	14,03	6,57	8,64	4,81	10,47	4,90
TOTAL	14,03	20,50	8,64	23,35	10,47	24,79

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 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.

Son pôle Exploitation et sécurité routières (ESR) 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 » du schéma directeur du LCPC. 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 et conducteur (LIVIC) et la Division gestion de l'entretien des routes (D/GER).

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

L'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

De par leur activité de contrôle technique des véhicules, la direction de l'action régionale de la petite et moyenne industrie (DARPMI) et son réseau, composé des directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) contribuent de manière déterminante à l'effort de la nation en matière de sécurité routière.

Cette activité qui s'exerce pour le compte du ministère chargé des transports consiste à vérifier la conformité des véhicules aux prescriptions du Code de la route. À ce titre, les DRIRE 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 intervalle régulier : de l'ordre de 1 300 000 poids lourds, véhicules de transports en commun de personnes et transport de matières dangereuses.

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

L'année 2005 sera marquée par l'externalisation du contrôle technique des véhicules poids lourds.

Économie, finances et industrie – Industrie

(crédits exprimés en millions d'euros)

Imputation par titre et par chapitre	2002		2003		2004		2005	
	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.	AP	D.O./ C.P.
Titre III								
<i>Dépenses de fonctionnement</i>								
37-30 Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement. Dépenses diverses	-	14,74	-	14,64	-	15,91	-	14,93
Sous-total titre III	-	14,74	-	14,64	-	15,91	-	14,93
Sous-total titre IV	-	-	-	-	-	-	-	-
Titre V								
<i>Investissements</i>								
57-90 Équipements administratifs et techniques		6,63		4,15		0,20		-
Sous-total titre V	-	6,63	-	4,15	-	0,20	-	
Sous-total titre VI	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	-	21,37	-	18,79	-	16,11	-	14,93

Les tableaux suivants retracent, sur la période 2002-2005 :

- 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. Se rajoutent également des provisions de crédits dans le cadre du projet d'externalisation du contrôle technique des véhicules poids lourds.
- 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 contrôle technique

existants. En 2004, En raison du projet de transfert des visites techniques des poids lourds, aucun nouveau projet n'est prévu. Seuls les travaux de maintien en état du patrimoine et des équipements et de prise en compte des contraintes liées à l'hygiène et la sécurité seront engagés.

■ 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

Imputation par titre et chapitre	Exécution		2004 DO/CP	Prévisions
	2002 DO/CP	2003 DO/CP		2005 DO/CP
Titre III Moyens des services				
Chapitre 37-70 - DRIRE. Dépenses diverses				
- Dépenses consacrées à l'activité de contrôle des véhicules	14 743	14 645	15 910	14 935
- Part des dépenses consacrées à l'activité de contrôle des véhicules dans les dépenses de fonctionnement des DRIRE (en %)	37,10 %	36,40 %	35,70 %	33,90 %
Titre V - Investissements exécutés par l'État				
Chapitre 57-90 - Équipements administratifs et techniques				
- Dépenses consacrées à l'activité de contrôle des véhicules (DRIRE et Centres d'essais de véhicules)	6 626	4 155	200	0
- Part des dépenses consacrées à l'activité de contrôle des véhicules dans les dépenses d'investissement des DRIRE (en %)	81,20 %	71,00 %	6,60 %	0,00 %

Moyens en personnel

(En K d'euros)

Budget : Économie, finances et industrie	Exécution		2004 DO/CP	Prévisions
	2002 DO/CP	2003 DO/CP		2005 DO/CP
Activité de contrôle des véhicules	918	923	920	900*
Part de l'activité de contrôle des véhicules dans l'activité totale des DRIRE	30,90 %	30,10 %	29,30 %	28,50 %

* Évaluée en argent équivalent en temps plein.

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

L'ACTION DES DÉPARTEMENTS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les départements gèrent 360 000 kilomètres de routes départementales, qui supportent 37 % de la circulation totale sur le réseau routier. Compte tenu de l'importance du kilométrage, la circulation sur le réseau départemental est moins contrôlée par les forces de l'ordre que sur le réseau principal. Il en résulte une accidentologie plus importante que les conseils généraux essayent de réduire en améliorant la qualité de la route et en aménageant les tracés.

Comme chaque année, un questionnaire spécifique concernant la sécurité routière a été envoyé aux départements afin d'estimer les coûts et de recenser leurs actions. Au-delà des sommes, les réponses témoignent de l'importance du thème de la sécurité routière.

Il est utile de rappeler que les 3 milliards d'investissements routiers réalisés par les départements correspondent en grande majorité à de l'entretien préventif, du réaménagement et de la requalification plutôt qu'à la construction de voies nouvelles. Malgré la difficulté à qualifier les opérations liées à la sécurité routière pour ce qui concerne les infrastructures, il est évident que cette dépense progresse notablement chaque année. La moitié des investissements environ est en lien direct avec la sécurité routière. Ainsi, chaque année, un dixième du réseau est remis à niveau en intégrant les besoins de la sécurité routière.

Les Conseils Généraux conduisent aussi des actions de formation, d'information et de communication à destination de publics ciblés (scolaires, jeunes, personnes âgées par exemple) et mènent des études, enquêtes et expérimentations. Il y ont investi environ 8 millions d'euros en 2002 et les prévisions de budgets pour 2003 indiquent une tendance à l'augmentation.

Face au défi que constitue la sécurité routière, les Conseils Généraux, forts de leur longue expérience, ont proposé en 2002 un plan comportant dix actions.

D'abord en direction des intervenants, il est possible de former des spécialistes de terrain de la sécurité routière, de mettre en réseau les expériences, d'accompagner le développement des nouvelles technologies et de promouvoir les bonnes pratiques. Ces quatre actions nécessitent l'implication forte de l'État parce que ses personnels (notamment au sein du ministère de l'Équipement) sont largement concernés, et parce qu'il possède déjà des structures chargées de soutenir et d'alimenter de telles actions.

En direction des usagers, l'approche serait de cibler certaines catégories d'usagers : promouvoir la responsabilité chez les conducteurs débutants et prévenir l'accidentologie des seniors.

Enfin, quatre actions relevant plus particulièrement des missions de l'État sont avancées : améliorer la connaissance de l'accidentologie, traiter les obstacles, améliorer les dispositifs de contrôle, lutter contre la déresponsabilisation de l'usager.

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

Sociétés concessionnaires d'autoroutes

(en millions d'euros)

	2002	2003	2004 prévisions	2005 prévisions
Dépenses de fonctionnement :				
Personnel	86,6	96,7	110,0	112,6
Interventions dédiées	39,8	42,5	41,2	43,3
Autres	38,6	42,1	49,2	50,0
Sous-total	165,0	181,2	200,4	205,9
Dépenses d'entretien	109,5	112,6	121,8	117,1
Dépenses d'investissement	158,5	153,9	183,5	166,2
Total général	433,0	447,6	505,8	489,2

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.
- Mise en place d'un centre d'appels ouvert 7j/7 afin d'informer les usagers en cas de situations exceptionnelles.
- Gratuité des trajets pour les auto-écoles afin d'initier les apprentis conducteurs à la conduite sur autoroute.

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, ajouts de glissières et mise en place de protections pour les motocyclistes.
- 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...
- Élargissement 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'écrans 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 (*Voie Spécialisée pour Véhicules Lents*)).
- 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 6 000 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 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.

La sensibilisation générale sur les conséquences de l'insécurité routière, la défense et l'aide aux victimes d'accidents de la circulation, la conception d'outils éducatifs ou ludiques, la participation à des colloques ou encore l'organisation de journées d'études, la formation de bénévoles, la sensibilisation des adhérents, l'appel à projets et l'assistance à la réalisation de projets, sont les diverses activités mises en œuvre par les associations. Elles touchent un public croissant.

Outre les associations à audience locale prises en compte dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) et celles soutenant les projets de jeunes montés dans le cadre du programme LABEL VIE (dotation affectée en 2003 par l'État : 909 000 euros), 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 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 et professionnelle. Enfin, certains instituts, ouverts indirectement à l'amélioration de la sécurité routière, apportent leurs connaissances et expertises aux instances judiciaires.

En 2003, une quarantaine d'associations ont été soutenues financièrement au niveau national. Les crédits de la délégation interministérielle à la sécurité routière affectés aux actions de sécurité routière mises en œuvre par ces associations au niveau national se sont élevés en 2003 à 974 110 euros, reconduits en 2004. Ces montants ne prennent pas en compte les financements apportés par l'Etat et les collectivités territoriales au plan local, notamment dans le cadre des PDASR, ni les partenariats financiers privés, notamment ceux apportés par les assurances, ni les moyens propres de ces associations.

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, souvent intégrés au réseau local de sécurité routière.

Le partenariat entre les pouvoirs publics et les deux grandes familles de l'assurance, la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et le Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (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.

Dans ce but, des conventions ont été mises en place, successivement en 1995 et en 1998, par lesquelles les compagnies d'assurances se sont engagées à affecter aux actions de prévention routière au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité automobile perçues. La seconde convention est arrivée à son terme. La participation financière des assureurs est globalement conforme à l'objectif fixé (33 millions d'euros en moyenne annuelle consacrés à des actions de prévention ces cinq dernières années selon les indications fournies par la FFSA et le GEMA, soit 0,53 % du montant des primes responsabilité civile automobile) et au plan qualitatif, des actions intéressantes ont été menées, notamment vers la cible des jeunes conducteurs et des entreprises.

Face aux insuffisances constatées dans l'application de cette convention (lisibilité partielle de l'utilisation des fonds concernés et déficit d'harmonisation des interventions des différents partenaires d'une part, essoufflement des procédures instituées pour le suivi des actions entreprises et déficit de la concertation par rapport à leur évolution d'autre part), les parties sont convenues de la nécessité d'une relance des actions concertées entre les différents signataires dans le cadre d'une nouvelle convention signée le 9 juillet 2003 à l'issue du CISR.

Les orientations de cette nouvelle convention portent sur l'engagement par les sociétés et mutuelles d'assurances à affecter annuellement au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité civile automobile perçues, soit environ 34 millions d'euros pour 2004, aux actions de prévention routière (évaluation sur la base des primes 2002).

La moitié au moins de ces fonds est consacrée à des actions répondant à des objectifs prioritaires, soit environ 17 millions d'euros pour 2004. Ces objectifs prioritaires, fixés par la convention pour 2003 et 2004, seront ensuite actualisés par le comité mixte partenarial créé par la convention, lequel validera les programmes d'actions et les actions conduites par les sociétés et les mutuelles, dans un souci de décentralisation et de contrôle a posteriori. Le comité, présidé par le délégué interministériel à la sécurité routière, est composé de 12 membres (6 représentants de l'État, 6 représentants de la profession des assurances) et se réunira trois fois par an.

Les domaines correspondant à ces objectifs prioritaires pour 2003 et 2004 portent sur :

- L'accompagnement des campagnes de communication nationales publiques contre la vitesse, l'alcool ou les drogues au volant, et l'incitation au port de la ceinture de sécurité par

des actions complémentaires concertées et partenariales renforçant ces campagnes. En 2003, la FFSA et le GEMA ont accepté d'être partenaires de l'État pour l'organisation des assises départementales de la sécurité routière, et leur participation financière s'est élevée à plus de 1 million d'euros pour cet événement.

- L'accompagnement des nouvelles dispositions en matière de continuum éducatif et de mise en place du permis probatoire (élaboration d'outils pédagogiques, suivi d'une formation complémentaire au permis de conduire pendant la période probatoire, mise en place de formations post permis adaptées pour les salariés amenés à conduire régulièrement dans le cadre de l'exercice de leur profession).
- L'accompagnement de l'évaluation médicale à la conduite par une communication sur les mesures envisagées par le gouvernement sur ce thème auprès des conducteurs seniors, complétée par des actions de sensibilisation ad hoc.

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

La sécurité des occupants des véhicules et des autres usagers de la route est depuis toujours une préoccupation première des constructeurs français. Aujourd'hui plus encore que par le passé, les constructeurs contribuent à la sécurité routière en améliorant sans cesse leurs véhicules. Les coûts en résultant sont supportés in fine par l'environnement économique des constructeurs, et notamment leurs clients. Dans un environnement concurrentiel qui pèse sur les prix, cela montre que des choix sont faits en faveur de la sécurité. 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 ou les professionnels du transport routier. Toutefois un chiffrage 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 dans les discussions publiques et les activités de mécénat relatives à l'amélioration de la sécurité routière en France.

L'équipement de sécurité des véhicules

L'équipement des véhicules répond au respect d'une obligation réglementaire par le constructeur ou à une politique volontariste de celui-ci.

La réglementation technique européenne est régie par une directive cadre (2001/116), appelée réception communautaire, qui édicte des règles de conception des véhicules sur une cinquantaine de points, dont plus de la moitié concerne directement des dispositions sécuritaires. Ces dispositions européennes sont complétées le cas échéant par des contraintes d'usage issues des codes de la route nationaux. Les articles L. 311 et R. 311 à R. 317 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.

L'ensemble de ces exigences porte donc 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 ou de ralentissement sur les véhicules industriels ;
- Les dispositifs ABS obligatoires sur certains camions ;
- 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 et les chronos tachygraphes des véhicules industriels ;
- 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 anti-projections pour certains camions ;
- Les dispositifs anti-encastrement (latéral, avant) des 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 performances 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.

Les constructeurs automobiles élaborent la sécurité de leurs véhicules en raisonnant selon trois situations distinctes. La première consiste à éviter l'accident à un moment où le véhicule est encore en roulage normal. C'est le domaine de la sécurité primaire (ou « active »). La seconde concerne le moment du choc. Durant cette phase, il s'agit de protéger les occupants du véhicule : c'est le domaine de la sécurité secondaire (ou « passive »). Enfin, il convient aussi de travailler à la réduction des conséquences des accidents de la route en alertant les secours et en facilitant leurs interventions. C'est le domaine émergent de la sécurité tertiaire. Dans ces trois domaines, les véhicules français récents ont apporté des solutions souvent innovantes et d'une efficacité chaque fois prouvée :

En matière de sécurité primaire :

- Le dispositif ABS (antiblocage des roues en cas de freinage brutal) ;
- Les commandes de freins électriques sur certains camions ;
- L'aide au freinage d'urgence ;
- Le déclenchement automatique du signal de détresse en cas de freinage appuyé ;
- Le régulateur de vitesse et d'espacement ;
- Le limiteur de vitesse ;
- 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 ;
- La surveillance de la pression des pneus ;

- Les feux additionnels, comme les feux de brouillard avant ;
- Les dispositifs améliorant la tenue de route et la suspension active ;
- Le contrôle de trajectoire automatique.

En matière de sécurité secondaire :

- Le prétentionneur de ceinture de sécurité, qui rattrape le jeu au moment de la collision ;
- Le limiteur d'effort de la ceinture de sécurité, qui limite les efforts subis 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 dispositif anti-encastrement à l'avant pour les camions, proposé à l'achat bien avant son obligation réglementaire.

En matière de sécurité tertiaire :

- Le système d'appel d'urgence des secours.

Les constructeurs français et européens accordent aussi beaucoup d'attention aux autres usagers de la route, notamment les 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. Cet engagement a abouti à l'automne dernier à la mise en place de la première phase d'une nouvelle directive concernant les véhicules, appelée directive piéton.

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 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 depuis plus de trente ans.

Les recherches menées en matière de 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 2003 atteignent plus de 3,8 milliards d'euros.

Il en est de même pour les études plus appliquées. Plusieurs milliers d'ingénieurs travaillent en permanence sur les sujets de sécurité. De même plusieurs centaines d'essais de choc 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 fil des années, le LAB a bâti une base de données unique en Europe, portant 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, discipline 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, en réaction à une situation accidentogène et d'évaluer l'impact des systèmes d'assistance à la conduite sur la sécurité.

Les travaux du LAB 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.

Le LAB travaille en coopération très étroite avec un autre laboratoire, le CEESAR (Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques) qui effectue des études accidentologiques approfondies pour le compte des constructeurs automobiles et de Renault Trucks. Ce laboratoire 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 du carrefour du PREDIT 1996-2000, plusieurs thèmes de recherche ont été présentés.

- LAB PSA Peugeot Citroën – Renault : Etudes détaillées d'accidents, Outil de simulation informatique pour la recherche intéressant la sécurité.
- PSA Peugeot Citroën : Accidents par temps de pluie, compatibilité au choc entre véhicules légers.
- PSA Peugeot Citroën et Renault : Aida (applications pour l'information des autoroutes)
- Renault et CEESAR : dispositif anti-encastrement avec absorption d'énergie.
- Renault Trucks. : véhicule-laboratoire VHS réunissant l'ensemble des nouvelles technologies disponibles en matière de sécurité des camions.

L'apport d'expertise

À mi-chemin entre les études et la recherche, 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. Ils ont continué à prendre part aux débats du Conseil National de la Sécurité Routière, installé fin 2001.

Les constructeurs coopèrent également avec l'organisme 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.

Les constructeurs automobiles français consacrent un budget non négligeable aux négociations relatives à la normalisation / standardisation, et de plus en plus souvent au niveau mondial (WP29 de Genève), 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 des 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 Etats-Unis, du Japon, de l'Australie).

Mécénat et partenariats extérieurs

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.

À l'initiative du site de Vesoul, PSA Peugeot Citroën mène sur plusieurs sites des actions de formation et de sensibilisation à la sécurité routière.

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.
- Depuis 1999, PSA Peugeot Citroën soutient l'association Voiture & Co qui a lancé en 2000 les retours de soirées sécurisés. L'association propose aux jeunes qui participent aux fêtes et galas étudiants un service permettant aux personnes sans voiture de se faire raccompagner par des conducteurs qui se sont soumis préalablement aux tests d'alcoolémie proposés par l'association. Les passagers qui n'ont pu trouver de conducteurs sont raccompagnés par des véhicules mis à disposition par la marque Citroën.
- 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.
- Renault a lancé son programme international « Sécurité pour tous ». Opération de sensibilisation des élèves des classes primaires (7-11 ans).
- Création par Renault du site Internet www.securite-pour-tous.com.
- 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 a publié un dossier « Des progrès pour la sécurité ».
- Renault a lancé 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.

- En partenariat avec la Sécurité routière et le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA), les marques Peugeot et Citroën participent à l'opération « Défi Sécurité ». Pendant un mois, les réseaux des deux marques réalisent gratuitement quatre points de contrôles (état des pneumatiques, qualité et réglage de l'éclairage, visibilité) sur tout véhicule se présentant dans les concessions.
- En 2002 :
 - 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.
 - Participation à l'opération « Défi Sécurité » des marques Peugeot et Citroën.
- En 2003 :
 - Le CCFA a participé le 5 juin à une journée parlementaire sur le thème de l'insécurité routière.
 - Dans le cadre du renouvellement de l'accord cadre liant le groupe PSA Peugeot Citroën et l'Education Nationale, les parties se sont engagées à mettre en place des actions de sensibilisation des jeunes à la sécurité routière. Ces actions seront mises en œuvre au travers des 30 conventions académiques impliquant les sites industriels du groupe et les directions régionales des marques.
 - La démarche de « conduite sécurisée » mise au point sur le site de Vesoul est déployée sur d'autres sites industriels du groupe PSA Peugeot Citroën.
 - Participation à l'opération « Défi Sécurité » des marques Peugeot et Citroën avec pour la 1^{re} fois un contrôle supplémentaire spécifique sur la conformité des sièges enfants.
 - Le président de Renault signe avec le ministre des transports, M. Gilles de Robien, une charte sur la sécurité routière et une charte sur la prévention du risque professionnel à l'occasion du lancement du « mois de la sécurité Renault ».
 - Renault déploie son programme international « Sécurité pour tous » dans 12 pays (Autriche, Espagne, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Slovaquie, Slovaquie, Suisse, Royaume-Uni, Russie, Turquie, Grèce). Au total, 56 390 classes (1 287 000 élèves) ont participé à ce programme.
 - Renault lance pour les 12-15 ans : « Tes idées à l'affiche ! » : Concours de création d'affiches destiné aux collégiens afin de promouvoir les comportements responsables. Initiée avec le soutien de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, cette opération sera lancée en Espagne et en Suisse en 2004 puis progressivement dans d'autres pays.
 - Exposition Renault et la Sécurité Routière sur tous les sites du groupe en juin dans le cadre du mois de la sécurité routière. Lancement conjointement d'une charte interne du conducteur et d'un concours interne Renault « Sécurité routière sans frontière » qui a pour objet la création d'affiches sur les thèmes de la vitesse, de l'alcool au volant, de la vigilance et de la ceinture...). Au total, 143 actions de communication ont été menées dans le groupe Renault sur la sécurité routière dans l'année.
 - La gamme Renault compte 6 véhicules ayant obtenu 5 étoiles aux tests EuroNCAP.

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

Les enjeux

867 personnes sont mortes sur la route en 2003 dans le cadre professionnel. Une évolution très favorable des accidents routiers du travail, tous régimes confondus, est enregistrée entre 2002 et 2003 puisque la baisse est supérieure à 20 %, comparable à celle de l'ensemble des accidents routiers : 15 % des tués de la circulation restent toutefois la conséquence d'accidents routiers du travail (Source Sécurité routière – Bilan année 2003).

1301 décès par accident du travail ont été constatés parmi les travailleurs salariés en 2002, dont 803 suite à un accident de la route, (254 en mission, soit 37 % et 549 en trajet soit 63 %), ce qui représente au total 60 % environ des accidents mortels du travail des personnes salariées (Source Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés CNAMTS – Bilan année 2002). L'insécurité routière constitue aujourd'hui, et de très loin, la première cause des accidents mortels du travail. Ces accidents sont, de plus, beaucoup plus graves que les autres accidents du travail (ils représentent près de 15 % des journées de travail perdues, soit plus de 5,5 millions de journées en 2002).

Outre le drame humain que l'accident routier représente auprès des collaborateurs et/ou collègues de travail, il représente également un coût économique et social important pour les entreprises :

- En coûts directs, au niveau de l'augmentation des primes d'assurances de la flotte automobile et des cotisations accidents du travail de la sécurité sociale ;
- Surtout en coûts indirects ou induits (qui représentent deux à trois fois les coûts directs) : incidence de l'absence du salarié, perte commerciale, retards de livraison, répercussion sur le plan psychologique des salariés, altération du climat social, perte provisoire (ou définitive) de compétences, dégradation de l'image de marque de l'entreprise.

Les entreprises

Cette question de la prévention et de la maîtrise du risque routier en entreprise constitue depuis plusieurs années un axe de travail important de la part du gouvernement et le CISR du 13 janvier 2004, suite à celui du 18 décembre 2002, a confirmé la volonté du Gouvernement de développer la prise en compte du risque routier en entreprise en traitant celui-ci comme un risque professionnel. Il a saisi les partenaires sociaux de ce sujet dans deux directions :

La mobilisation de la branche accidents du travail de la CNAMTS ;

- Le développement de la négociation par branche sur ce thème.

L'action de la délégation interministérielle à la sécurité routière vis-à-vis du monde de l'entreprise se traduit sous diverses formes :

- Un partenariat institutionnel avec la CNAMTS, concrétisé par la signature d'une convention en mars 2000, la création d'un comité de pilotage national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés en mars 2001 et l'élaboration d'un programme d'actions pour les années 2002 à 2005. La branche accident du travail/maladie professionnelle a adopté, le 5 novembre 2003, un texte important précisant la politique à mener en matière des risques professionnels et qui reconnaît notamment le risque routier en entreprise comme un risque professionnel à part entière. Ce partenariat est largement décliné au plan local par la signature de conventions de partenariat entre les préfetures et les CRAM ;
- Un partenariat étroit avec les assurances, prescripteurs de prévention auprès de leurs entreprises clientes, dans le cadre notamment de la convention nationale État-assurances ; convention qui a été renouvelée avec les assureurs à l'issue du CISR du 9 juillet 2003 ;
- Un partenariat également avec le GP2R, groupement des préventeurs du risque routier, regroupant des sociétés spécialisées oeuvrant dans le domaine de la prévention ;
- Enfin, la signature de chartes nationales avec des grandes entreprises nationales, fédérations d'entreprises ou syndicats professionnels, supposant l'engagement de ceux-ci de réduire leur sinistralité en mettant en œuvre une politique de prévention du risque routier selon les principes définis par la DISR et la CNAMTS. Près de 50 chartes ont été signées depuis 8 ans, dont plus d'une quinzaine depuis l'automne 2002.

Les services de l'État

En ce qui concerne les services de l'État, la circulaire du Premier Ministre du 7 mars 2000 leur demandant de se doter, dans un délai de trois ans, d'un plan de prévention des risques routiers reste la référence réglementaire à ce jour.

Au ministère de l'Équipement, près de 80 % des services déconcentrés se sont dotés d'un plan de prévention du risque routier. Les personnes désignées pour porter le projet ont suivi deux semaines de formation à la méthodologie à l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches (INSERR) de Nevers.

Des modules de formation ont aussi été élaborés par l'INSERR, visant différents publics (conducteurs professionnels, conducteurs occasionnels autorisés à conduire un véhicule de l'administration, personnels administratifs). L'INSERR propose ces formations, quelles soient de prise de poste ou continue, aux services qui ont inscrit dans leur plan des actions de ce type.

Le bilan sur l'application des mesures relatives à l'hygiène et la sécurité dans la fonction publique de l'État - volet plan de prévention des risques routiers - fait apparaître que l'ensemble des ministères ont engagé une démarche d'élaboration d'un plan de prévention des risques routiers. Tous les ministères n'en sont pas au même niveau d'élaboration, celui de la Défense étant le plus avancé avec l'instauration d'un suivi annuel des plans.

Enfin, lors du CISR du 18 décembre 2002, le Gouvernement a décidé d'assurer l'exemplarité de l'État sur ce thème du risque routier en rappelant l'obligation de mise en œuvre d'un plan de prévention dans chaque service de l'État, telle que prescrite dans la circulaire du 7 mars 2000, et en équipant tous ses nouveaux véhicules de dispositifs de sécurité, tels que le témoin de port de la ceinture de sécurité, le limiteur de vitesse adaptable par le conducteur et l'enregistreur des paramètres de conduite avant l'accident. Ces installations se feront au fur et à mesure de la disponibilité des matériels sur le marché et du renouvellement des parcs automobiles. Un travail est conduit par la DISR en partenariat avec l'UGAP (Union des groupements des achats publics) afin que dans le cadre du renouvellement des appels d'offres, cet organisme puisse proposer aux acheteurs publics des véhicules équipés de ces différents dispositifs.

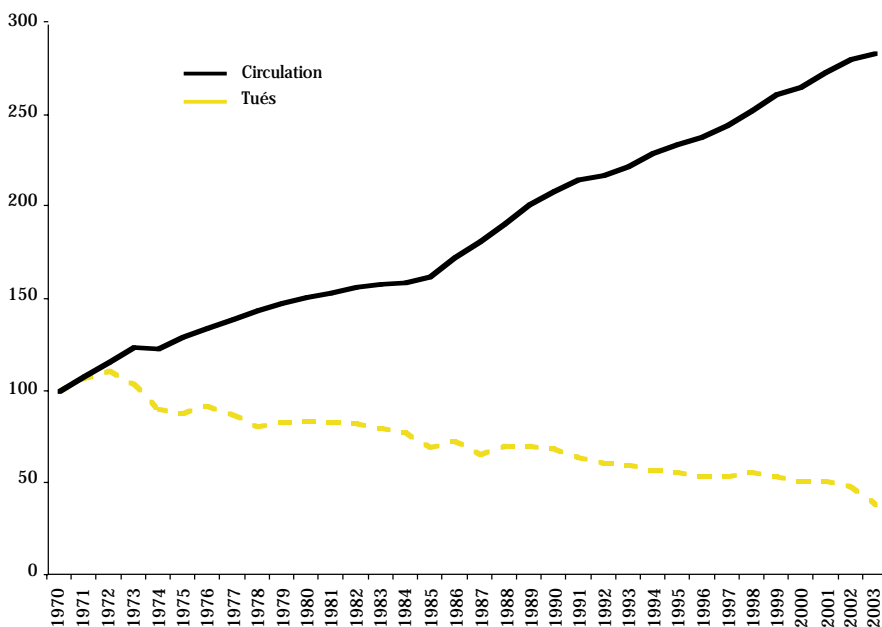
**Les indicateurs de résultats de la politique
de sécurité routière**

L'ÉVOLUTION SUR LES TRENTE DERNIÈRES ANNÉES

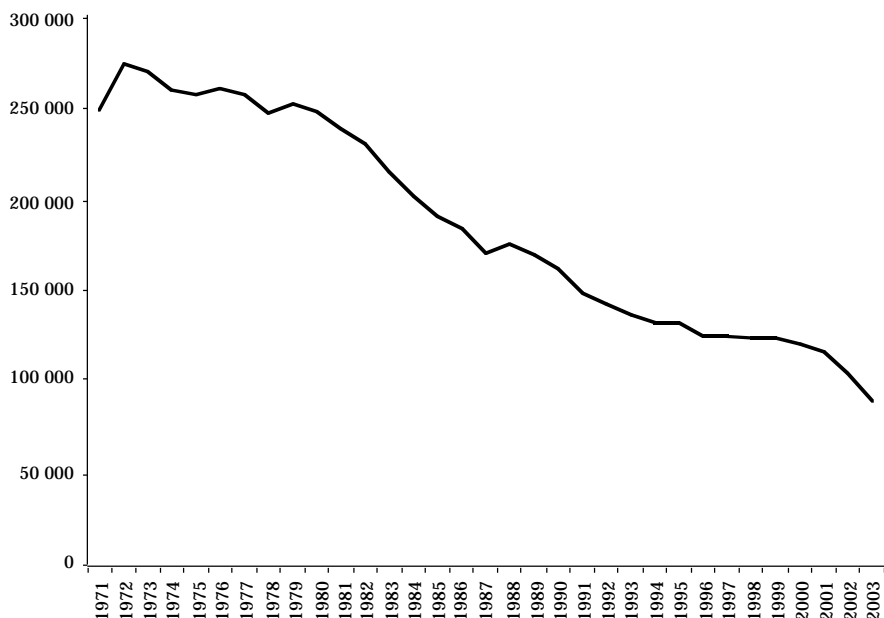
Le nombre d'accidents de la route, de tués et de blessés (blessés graves et légers), a connu une baisse sensible durant ces trente dernières années, le chiffre maximum ayant été atteint en 1972. Ce résultat doit être confronté à l'évolution de l'indice de circulation qui a considérablement augmenté. 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 5,88 en 2003. 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 4,90 tués pour 100 accidents corporels en 1978 à 6,35 tués pour 100 accidents corporels en 2003.

Il est à noter que le taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus est sensiblement différent selon les réseaux. Il est en 2003 de 0,35 sur le réseau autoroutier alors que son niveau est égal à 1,21 sur les routes nationales et 1,50 sur les routes départementales.

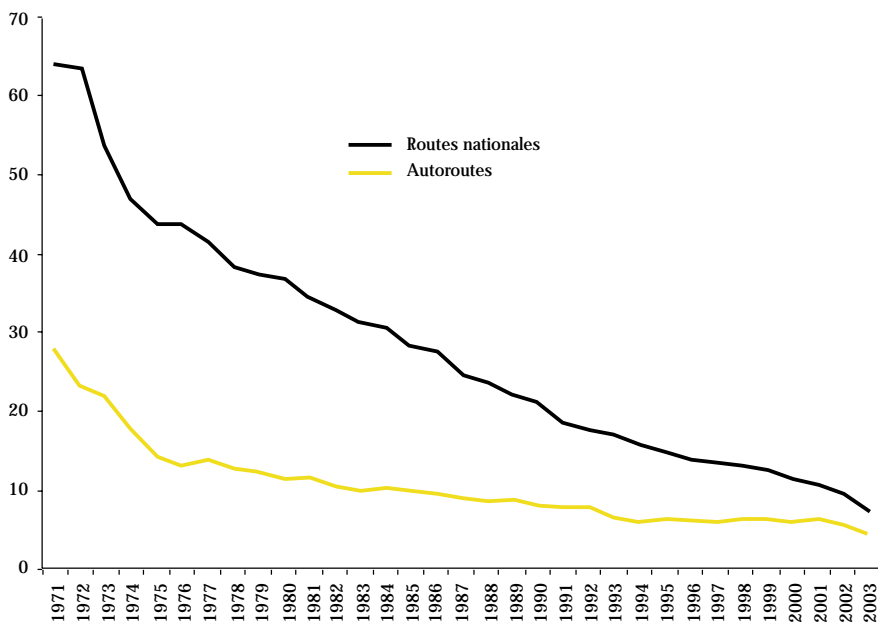
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation depuis 1970



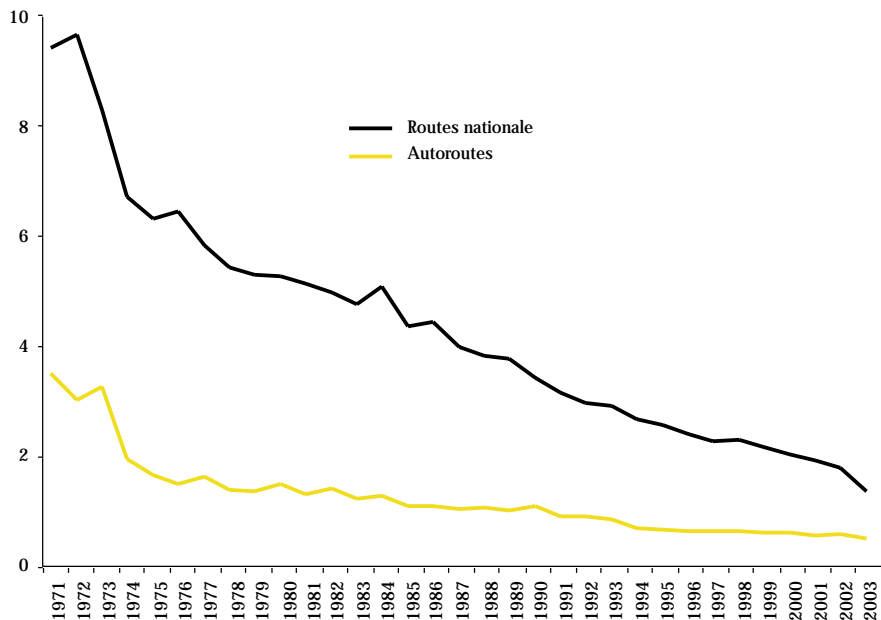
Nombre d'accidents corporels depuis 1971



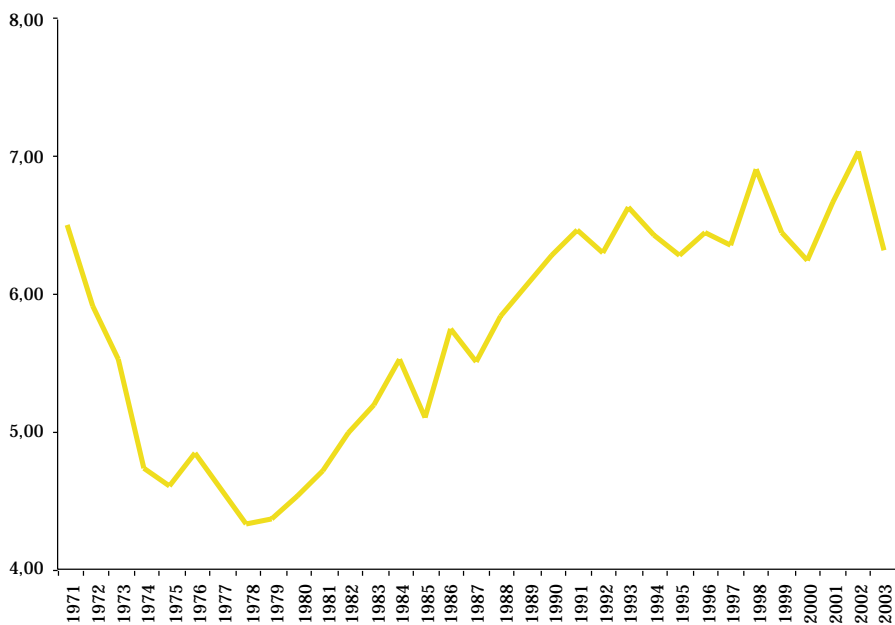
Évolution du taux d'accidents depuis 1971 (pour 100 millions de km parcourus)



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



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



L'ÉVOLUTION EN 2003

L'année 2002 s'était achevée avec une diminution spectaculaire du nombre de tués au mois de décembre (- 30,4 %). Cette baisse s'est poursuivie au cours des quatre premiers mois de 2003, et même amplifiée en janvier et février, puis s'est amoindrie jusqu'en août. Octobre et novembre ont renoué avec les excellents résultats enregistrés en début d'année. Décembre a continué à montrer une bonne tenue, pourtant difficile à maintenir avec la très bonne référence de décembre 2002.

Au total, avec un bilan de 5 731 tués, ce sont 1 511 vies qui ont été épargnées en 2003, par rapport à 2002.

Cette amélioration spectaculaire confirme le changement de comportement amorcé en 2002 à la suite du débat sur l'amnistie et de la décision du Président de la République de faire de la Sécurité routière un des trois grands chantiers de son quinquennat.

2003 a vu la mise en place effective des mesures prises au cours du Comité interministériel de la sécurité routière du 18 décembre 2002 avec l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité ou du casque, pour l'utilisation du téléphone portable au volant et pour la conduite en état d'alcoolémie. Sur le terrain, ont été multipliés les contrôles sur la vitesse et sur l'alcool. De plus, le contrôle-sanction automatisé a commencé à être mis en place à partir de novembre. Toutes ces mesures, dont l'effet a été amplifié par une forte couverture médiatique, ont incité au changement de comportement qui a été observé en matière de conduite en état d'alcoolémie, de vitesse et de port de la ceinture, changement qui est à l'origine des très bons résultats de l'année 2003.

En ce qui concerne les résultats détaillés, on notera que les principales baisses du nombre de tués en 2003 par rapport à 2002 concernent la rase campagne (- 21,6 %), les routes nationales (- 27,0 %), les piétons (- 27,7 %), les automobilistes (- 23,8 %) et la classe d'âge des 25-44 ans (- 23,7 %).

Les plus mauvais résultats sont enregistrés pour les cyclomotoristes (+ 1,6 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 1,4 %).

En 2003, on a enregistré : 90 220 accidents corporels, 5 731 tués à six jours, soit 6 058 tués à trente jours, 115 929 blessés dont 19 207 blessés graves.

La baisse des nombres d'accidents corporels et de victimes constatée en 2003 par rapport à 2002 est spectaculaire puisque ce bilan est en retrait de 14,5 % pour les accidents corporels, 15,0 % pour les blessés légers et de plus de 20 % pour les victimes les plus graves : - 20,3 % pour les blessés graves et - 20,9 % pour les tués.

Une diminution d'une telle ampleur n'avait encore jamais été observée.

LES RÉSULTATS PROVISOIRES POUR L'ANNÉE 2004

La tendance favorable constatée en 2003 en ce qui concerne le nombre d'accidents et de blessés se confirme. En effet, par rapport à la même période de l'année 2003 (janvier-août), le nombre d'accidents corporels diminue de 8,6 % et celui des blessés de 9,6 %. Le nombre de tués sur la route connaît une diminution plus marquée de 12,1 %.

IMPRIMERIE NATIONALE

4 003085 1