

DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE  
PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2020

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE



**MINISTRE CHEF DE FILE**  
MINISTRE DE L'INTÉRIEUR



## NOTE EXPLICATIVE

---

Cette annexe au projet de loi de finances est prévue par l'article 128 de la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005, complété par l'article 169 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006, par l'article 104 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, par l'article 183 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre de finances pour 2009, par l'article 137 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances pour 2010, par l'article 7 de la loi n° 2010-832 du 22 juillet 2010 de règlement des comptes et rapport de gestion pour 2009, par l'article 159 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011, par l'article 160 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, par l'article 262 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019.

Sont institués 22 documents de politique transversale (DPT) relatifs aux politiques suivantes : action extérieure de l'État, aménagement du territoire, défense et sécurité nationale, développement international de l'économie française et commerce extérieur, inclusion sociale, justice des mineurs, lutte contre l'évasion et la fraude fiscales, lutte contre le changement climatique, outre-mer, politique de l'égalité entre les femmes et les hommes, politique de lutte contre les drogues et les conduites addictives, politique du tourisme, politique en faveur de la jeunesse, politique française de l'immigration et de l'intégration, politique française en faveur du développement, politique immobilière de l'État, politique maritime de la France, prévention de la délinquance et de la radicalisation, prévention en santé, sécurité civile, sécurité routière, ville.

Conformément à cet article, ce document comporte les éléments suivants :

■ Une **présentation stratégique de la politique transversale**. Cette partie du document expose les objectifs de la politique transversale et les moyens qui sont mis en œuvre pour les atteindre dans le cadre interministériel. Outre le rappel des programmes budgétaires qui concourent à la politique transversale, sont détaillés les **axes de la politique**, ses **objectifs**, les **indicateurs de performance** retenus et leurs valeurs associées. S'agissant des politiques transversales territorialisées (par exemple : Outre-mer, Ville), les indicateurs du document de politique transversale sont adaptés de façon à présenter les données relatives au territoire considéré.

■ Une **présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année à venir 2020, l'année en cours (LFI 2019) et l'année précédente (exécution 2018), y compris en matière de dépenses fiscales et de prélèvements sur recettes, le cas échéant.

■ Une présentation de la manière dont chaque **programme budgétaire** participe, au travers de ses différents **dispositifs**, à la politique transversale.

Sauf indication contraire, **les montants de crédits figurant dans les tableaux du présent document sont exprimés en euros**. Les crédits budgétaires sont présentés, selon l'article 8 de la LOLF, en autorisations d'engagement (AE) et en crédits de paiement (CP). Les prélèvements sur recettes sont présentés de manière à s'additionner aux CP.



## TABLE DES MATIÈRES

---

### LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Liste des programmes concourant à la politique transversale	8
Présentation stratégique de la politique transversale	10
AXE 1 : La réduction de l'accidentalité routière	16
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	16
AXE 2 : L'éducation routière à tous les âges	31
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	31
AXE 3 : Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules	51
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	51
AXE 4 : La lutte contre le non-respect du code de la route	57
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	57
Présentation des crédits par programme	83
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	83
Autres programmes concourant à la politique transversale	84
Présentation des programmes concourant à la politique transversale	85



LA POLITIQUE TRANSVERSALE

---

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

## LISTE DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme et de la mission ou numéro et intitulé du prélèvement sur recette au profit des collectivités locales	Responsable du programme
P107 – <a href="#">Administration pénitentiaire</a> Justice	Stéphane BREDIN <i>Directeur de l'administration pénitentiaire</i>
P111 – <a href="#">Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail</a> Travail et emploi	Yves STRUILLLOU <i>Directeur général du travail</i>
P140 – <a href="#">Enseignement scolaire public du premier degré</a> Enseignement scolaire	Edouard GEFFRAY <i>Directeur général de l'enseignement scolaire</i>
P141 – <a href="#">Enseignement scolaire public du second degré</a> Enseignement scolaire	Edouard GEFFRAY <i>Directeur général de l'enseignement scolaire</i>
P159 – <a href="#">Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie</a> Écologie, développement et mobilité durables	Thomas LESUEUR <i>Commissaire général au développement durable</i>
P152 – <a href="#">Gendarmerie nationale</a> Sécurités	Général d'armée Richard LIZUREY <i>Directeur général de la gendarmerie nationale</i>
P166 – <a href="#">Justice judiciaire</a> Justice	Peimane GHALEH-MARZBAN <i>Directeur des services judiciaires</i>
P174 – <a href="#">Énergie, climat et après-mines</a> Écologie, développement et mobilité durables	Laurent MICHEL <i>Directeur général de l'énergie et du climat</i>
P176 – <a href="#">Police nationale</a> Sécurités	Eric MORVAN <i>Directeur général de la police nationale</i>
P182 – <a href="#">Protection judiciaire de la jeunesse</a> Justice	Madeleine MATHIEU <i>Directrice de la protection judiciaire de la jeunesse</i>
P190 – <a href="#">Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables</a> Recherche et enseignement supérieur	Thomas LESUEUR <i>Commissaire général au développement durable</i>
P203 – <a href="#">Infrastructures et services de transports</a> Écologie, développement et mobilité durables	Marc PAPINUTTI <i>Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer</i>
P204 – <a href="#">Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins</a> Santé	Jérôme Salomon <i>Directeur général de la santé</i>
P207 – <a href="#">Sécurité et éducation routières</a> Sécurités	Emmanuel BARBE <i>Délégué à la sécurité routière</i>
P214 – <a href="#">Soutien de la politique de l'éducation nationale</a> Enseignement scolaire	Marie-Anne LEVÉQUE <i>Secrétaire générale</i>
P216 – <a href="#">Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur</a> Administration générale et territoriale de l'État	Christophe MIRMAND <i>Secrétaire général du ministère de l'intérieur</i>
P217 – <a href="#">Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables</a> Écologie, développement et mobilité durables	Régine ENGSTRÖM <i>Secrétaire générale du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.</i>
P219 – <a href="#">Sport</a> Sport, jeunesse et vie associative	Gilles QUENEHERVE <i>Directeur des sports</i>
P354 – <a href="#">Administration territoriale de l'État</a> Administration générale et territoriale de l'État	Christophe Mirmand <i>Secrétaire général du ministère de l'intérieur</i>
P751 – <a href="#">Structures et dispositifs de sécurité routière</a> Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	Emmanuel BARBE <i>Délégué à la sécurité routière</i>



Numéro et intitulé du programme et de la mission ou numéro et intitulé du prélèvement sur recette au profit des collectivités locales	Responsable du programme
P753 – <a href="#">Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</a> Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	Emmanuel BARBE <i>Délégué à la sécurité routière</i>
P754 – <a href="#">Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</a> Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	Stanislas BOURRON <i>Directeur général des collectivités locales</i>

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

La stratégie de la politique transversale de sécurité routière a pour objectif de réduire le nombre d'accidents, de personnes tuées et blessées sur les routes de France. Cet objectif qui traduit la performance globale de la politique de sécurité routière, répond à plusieurs enjeux :

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour une personne tuée sur les routes, on estime à 7 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes adultes ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière (hors accident uniquement matériel) étant estimé à 33,4 milliards d'euros en 2018 selon le bilan de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.

### LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La politique de sécurité routière vise à prévenir les accidents de la route. Elle cherche en particulier à responsabiliser les usagers de la route à la fois vis-à-vis d'eux-mêmes (se protéger) et vis-à-vis des autres (protéger les autres). Elle doit aussi contribuer à l'amélioration des infrastructures et à l'évolution des moyens de mobilité (tous types de véhicules) vers une meilleure sécurisation de tous les usagers de la route.

1) S'agissant de l'usager de la route, l'action portera sur :

- sa formation, envisagée tout au long de la vie ;
- son information et sa sensibilisation par une communication mobilisant l'ensemble des acteurs sur le plan local et national ;
- l'obligation de respect des règles de la sécurité de tous qui sera garantie par le contrôle et le cas échéant la sanction.

2) S'agissant de la route, l'action portera sur l'optimisation de la gestion du trafic, l'amélioration des moyens de signalisation et sur la sécurisation des infrastructures.

3) S'agissant des moyens de mobilité, l'action visera à soutenir l'évolution technologique permettant d'accroître le niveau de sécurité de leurs passagers et des autres usagers de la route (piétons) par exemple en facilitant par la réglementation, les dispositifs d'aide à la conduite et de prévention des situations accidentogènes (survitesses, collisions).

La politique de la sécurité routière est par essence interministérielle

- Le ministère de l'intérieur intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationale, la délégation à la sécurité routière (DSR). Cette délégation, dirigée par le délégué à la sécurité routière, prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. Le délégué est également délégué interministériel à la sécurité routière.
- Le ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier, et de réglementation des véhicules.
- Le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse assure le continuum éducatif de la maternelle à l'enseignement supérieur, en passant par le collège, le lycée et les centres de formation d'apprentis. Il délivre notamment les attestations scolaires de sécurité routière.
- Le ministère de la justice gère le contentieux de la circulation routière : non-respect des règles de conduite, atteintes involontaires à la personne, infractions pour absence de papiers liés à la conduite du véhicule ainsi que celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre.
- Le ministère des solidarités et de la santé sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne des secours et de soins d'urgence.
- Le ministère du travail anime au plan national et local la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie (CNAM).
- Le ministère des outre-mer veille à la bonne prise en compte des spécificités des territoires ultramarins dans le suivi des enjeux et l'aide à l'amélioration de la sécurité.

La coordination interministérielle est assurée par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) qui, présidé par le Premier ministre, fixe les orientations en matière de sécurité routière.

Afin d'éclairer leurs décisions, les pouvoirs publics et le CISR bénéficient des travaux conduits dans le cadre du Conseil national de sécurité routière (CNSR). Cette instance qui regroupe des acteurs privés, publics et associatifs œuvrant en matière de sécurité routière a été renouvelée en 2017 (modification du décret n° 2016-1511 du 8 novembre 2016 qui définit, sur de nouvelles bases, les missions, la composition et l'organisation du CNSR).

Dans sa nouvelle configuration, le CNSR dispose de 4 commissions (usagers vulnérables, éducation routière et risque routier professionnel, véhicules — technologies innovantes — infrastructures, santé et déplacements sur la route). Il peut s'appuyer sur un Comité des experts pour examiner des problématiques spécifiques.

Par ailleurs, les pouvoirs publics disposent également de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Placé auprès du délégué à la sécurité routière, il s'agit d'un organisme indépendant qui collecte et analyse toute donnée liée à l'accidentalité.

### **LES RÉSULTATS DE L'ACCIDENTALITÉ POUR L'ANNÉE 2018**

3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2018 (- 5,3 % par rapport à 2017), dont 3 248 en France métropolitaine (- 5,8 %) et 240 dans les outre-mer (+ 1,7 %). La mortalité a fortement baissé avec 196 décès de moins par rapport à 2017. **C'est le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur les routes de France**, soit 7 de moins qu'en 2013, précédente année de référence.

La France (métropole + outre-mer) est au 14<sup>e</sup> rang de l'Union européenne : 52 personnes ont été tuées par million d'habitants. Ce taux est de 50 en métropole et de 87 en outre-mer. En métropole sur la période 2014-2018, seuls 32 départements sont en dessous de la moyenne nationale. La mortalité rapportée au trafic (en milliards de km parcourus par les véhicules) diminue et s'établit pour la France métropolitaine à 5,4 en 2018. **C'est un minimum historique.**

Les années 2016 à 2018 ont été consacrées à la traduction effective des mesures actées dans le plan d'action de la sécurité routière de janvier 2015 ou décidées lors du Comité interministériel de la sécurité routière des 2 octobre 2015 et 9 janvier 2018.

À ce jour, la plus grande partie des mesures du plan gouvernemental de janvier 2015 a été mise en œuvre : elles concernent notamment l'abaissement du taux d'alcoolémie pour les conducteurs novices, l'interdiction du port de tout écouteur au volant ou au guidon, le renforcement de la protection des usagers les plus vulnérables, l'observation de la diminution de la vitesse maximale autorisée sur des routes bidirectionnelles, l'expérimentation du double prélèvement salivaire en matière de contrôle de l'usage des stupéfiants, ou l'amélioration de la signalisation (support de panneaux « fusibles »).

Parallèlement, l'essentiel des mesures décidées par le CISR du 2 octobre 2015 est aujourd'hui mis en œuvre. Sont en particulier concernés la refonte de la stratégie radar, le renforcement de la lutte contre les conduites addictives et les comportements dangereux, la protection des usagers vulnérables (cyclistes, deux-roues motorisé), mais également l'adaptation des outils à disposition de la sécurité routière aux nouvelles technologies.

Cependant, après douze années de baisse continue, la mortalité routière augmentait depuis 2014 pour se stabiliser en 2017. Dans ce contexte, le Premier ministre a réuni le 9 janvier 2018, le Comité interministériel de la sécurité routière en présence de 10 ministres et secrétaires d'État. Cette réunion témoigne de l'engagement de l'ensemble du Gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière.

### **LA STRATÉGIE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Le CISR du 9 janvier 2018 a retenu 18 mesures qui s'articulent essentiellement autour de deux axes majeurs :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;

- la protection de l'ensemble des usagers de la route.

### L'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière

Le CISR a souhaité ainsi favoriser la prise de conscience de chaque nouveau jeune conducteur à l'ampleur de ses responsabilités. Préalablement à l'obtention du certificat permettant de conduire, tout lauréat devra signer une charte numérique qui l'engage à respecter et protéger l'ensemble des usagers de la route.

### Protéger l'ensemble des usagers de la route

- **Réduction de la vitesse maximale autorisée sur certaines routes.** La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2018 dans 27 % des accidents (en causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (45 %). La réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central est entrée en application le 1er juillet 2018 et sera évaluée durant deux ans.
- L'évaluation de cette mesure a été confiée par la délégation à la sécurité routière au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), en lien avec l'ONISR et l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar). Un point d'étape est réalisé dans le rapport « *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Évaluation 12 mois, Cerema juillet 2019* ».
- Un an après la mise en œuvre de la mesure, le bilan de la mortalité routière sur le réseau concerné, par rapport à la moyenne des années 2013 à 2017, est le suivant : **206 vies ont été épargnées** sur le réseau hors agglomération hors autoroutes, alors que le reste du réseau enregistre 37 tués de plus, si le réseau hors agglomération hors autoroutes avait suivi la même évolution que le reste du réseau, on aurait enregistré 270 tués de plus sur 1 an (206 +64). Dès le dimanche 1er juillet 2018, les vitesses moyennes pratiquées des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL) ont chuté respectivement de 3,9 km/h et de 1,5 km/h. Cependant, depuis novembre, début d'un vandalisme important sur les radars fixes, la vitesse est remontée de 1 km/h.
- **Lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool.** L'alcool constitue une des premières causes de mortalité sur la route. Dans 30 % des accidents mortels, un conducteur est alcoolisé. Cette part est stable depuis 2000 et monte à 50 % la nuit. D'une part, le premier objectif du CISR du 9 janvier 2018 est d'inciter tous les usagers de la route à l'auto-évaluation de leur taux d'alcoolémie afin de leur permettre d'objectiver leur aptitude ou non à la conduite. D'autre part, le CISR rend obligatoire la pose d'un éthylotest antidémarrage avec suivi médico-psychologique en cas de récurrence d'infraction de conduite en état alcoolique.
- **Protéger les piétons.** En 2018, les accidents de la route ont provoqué la mort de 470 piétons, soit 14 % de la mortalité routière. La moitié des piétons tués a 65 ans ou plus ; ces derniers décèdent pour 88 % en agglomération. Les trois quarts des piétons tués de 18 à 44 ans le sont de nuit hors agglomération. La mortalité des piétons et le vieillissement de la population nécessitent une adaptation des infrastructures routières. La visibilité des piétons pourra être améliorée en aménageant les abords immédiats des passages piétons, notamment par la matérialisation d'une ligne d'effet des passages piétons en amont de ceux-ci qui indique aux véhicules l'endroit où ils doivent s'arrêter. La protection des piétons mal ou non-voyants sera renforcée par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux rouges.
- **Accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité.** Depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route a augmenté de 18 % pour atteindre le nombre de 175 cyclistes tués en 2018. La mortalité est en augmentation depuis 2015 (149 tués). En 2018, les cyclistes représentent 5 % de la mortalité routière. Il convient de sensibiliser deux publics différents, jeunes et adultes, à une pratique sûre du vélo et préconiser le port du casque.
- **Protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés.** En 2018, les usagers des deux-roues motorisés (cyclomotoristes et motocyclistes) représentent 23 % de la mortalité routière pour seulement 2 % du trafic. Il est donc indispensable de continuer à améliorer la pratique du motocyclisme, en agissant à la fois sur la formation, l'équipement (encourager le port des bottes et d'une protection gonflable thorax/abdomen) et sur la visibilité (autoriser l'allumage de jour des phares antibrouillard.). Une communication d'envergure sur ces dispositifs et sur la trajectoire de sécurité à adopter par les motards a été réalisée en 2018 et 2019.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) s'est réuni le 9 juillet 2019 en séance plénière. À cette occasion, le ministre de l'Intérieur a souligné le bon avancement de la mise en œuvre des 18 mesures décidées par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018.

Ainsi, la plupart des mesures du CISR impliquant l'adoption d'une disposition législative sont intégrées au projet de loi

d'orientation des mobilités (LOM). Il s'agit notamment de l'invisibilité temporaire de certains contrôles routiers par les forces de l'ordre sur les applications communautaires d'aide à la conduite ou de la suspension du permis de conduire en cas d'infraction commise en même temps que l'usage du téléphone portable tenu en main.

Cette future loi offrira également aux présidents de Conseil départemental, aux présidents d'intercommunalité et aux maires, la possibilité de relever sur certaines portions de leur domaine routier la vitesse maximale à 90 km/h.

Au-delà des mesures du CISR, de nombreuses actions sont menées.

La sécurité routière concerne chacun et la délégation à la sécurité routière a l'ambition de mobiliser le plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique en faveur de la sécurité routière : jeunes, étudiants, seniors, partenaires sociaux, agents de l'État, etc. À cet effet, les campagnes de communication permettent de sensibiliser les Français pour mieux susciter leur adhésion à un projet collectif d'amélioration de la sécurité routière en expliquant les dangers et les risques encourus.

Les entreprises sont également mobilisées contre le risque routier professionnel : chaque année, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient effectués lors de trajet professionnel ou liés à des déplacements des missions professionnelles occasionnelles) sont la première cause de mortalité au travail. En 2018, ce sont 482 (contre 480 en 2017) personnes qui ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail, dont 335 (346 en 2017) lors d'un trajet domicile-travail et 147 (134 en 2017) lors d'un déplacement réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle. Dans le cadre de sa politique de sensibilisation du monde professionnel à ce risque, la DSR a mobilisé plus de 1 270 entreprises représentant plus de 3 millions de salariés autour de l'Appel national « 7 engagements pour une route plus sûre ». Parallèlement, depuis le 1er janvier 2017, les employeurs sont tenus de désigner tout conducteur, salarié ou non, auteur d'une infraction routière commise au moyen d'un de leurs véhicules d'entreprise et sont sanctionnés d'une amende le cas échéant si cette désignation n'est pas formalisée.

Au niveau local, la mobilisation s'effectue sous la responsabilité du préfet de département qui préside le comité départemental de sécurité routière et coordonne les services de l'État. Son action est facilitée par la mise en place d'un nouveau document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022 sur la base des orientations définies au niveau national (risque routier professionnel, conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants, public jeune et publics seniors) complétées en fonction des enjeux locaux. Cosigné par l'État et les collectivités territoriales, ce document définit les orientations locales et traduit la mobilisation des acteurs en faveur de la sécurité routière pour quatre ans. À partir de ce document, est élaboré annuellement le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) pour le volet sensibilisation, prévention et communication. Ce plan bénéficie dans le cadre d'un dialogue de gestion bisannuel de moyens budgétaires au titre du programme 207. Est également élaboré le plan départemental des contrôles routiers (PDCR) qui a vocation à guider et à optimiser l'action des forces de l'ordre dans leur mission de contrôle de l'application du Code de la route par les usagers et de constatation des infractions et délits routiers.

Par ailleurs, la conduite sous stupéfiants est également une cause majeure de mortalité routière. En 2018, elle a concerné 23 % des personnes tuées dans les accidents où l'information stupéfiants est connue. Depuis 2017, le contrôle de la conduite sous l'emprise des stupéfiants est désormais facilité par l'usage d'un prélèvement salivaire sans recours à une prise de sang.

La tenue en main du téléphone pendant la conduite et plus généralement l'usage du téléphone constitue également une addiction. Or, une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et, selon l'expertise collective Ifsttar-Inserm, près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

À l'avenir, comme prévu dans un article de la Loi dite « LOM » (Loi d'Orientation des Mobilités), les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage de téléphone tenu en main dès lors qu'en même temps est commise une infraction menaçant la vie d'autrui.

En outre, sont récemment apparus dans l'espace public, des engins de déplacement personnels (EDP) motorisés comme les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, etc. Un décret est actuellement en cours de finalisation pour donner un cadre juridique aux EDP motorisés et interdire leur utilisation sur les trottoirs.

Enfin, en ce qui concerne l'éducation routière, une réforme a été engagée en 2019 pour offrir un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme qui s'articule autour de dix mesures vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite. Le 22 juillet 2019, sont entrées en application, les trois premières mesures : le passage de l'épreuve pratique à 17 ans, le développement de la formation sur simulateur de conduite et la conversion facilitée du permis « boîte automatique » en permis classique.

Ces premières mesures se poursuivront en 2019 et 2020 autour de 4 axes :

- la gratuité de la préparation au code pour les jeunes qui s'engagent dans le Service National Universel ;
- le développement de modes d'apprentissage moins chers tels que la conduite encadrée ou la conduite supervisée (mesures prévues dans la loi LOM) ;
- la réduction des délais d'attente ;
- la transparence du permis pour les candidats via la mise en place d'un contrat type, d'un comparateur en ligne dès la fin de l'année 2019 et d'un livret de formation numérique permettant de suivre la progression des élèves et comportant des informations relatives à l'école de conduite, à l'enseignant et au nombre d'heures de leçons suivies.

Que les mesures et dispositifs relèvent de la sécurité routière ou concernent l'éducation routière, ils traduisent une stratégie volontaire des pouvoirs publics. En parallèle, chaque citoyen est invité à se mobiliser, comme le rappelle la signature de la délégation à la sécurité routière : « sécurité routière, tous touchés, tous concernés, tous responsables ».

## RÉCAPITULATION DES AXES, SOUS-AXES ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

### LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

OBJECTIF DPT-1699 : Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes

OBJECTIF DPT-2833 : Mieux connaître les causes et les conséquences de l'insécurité routière

### L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

OBJECTIF DPT-2834 : Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

OBJECTIF DPT-2835 : Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie

OBJECTIF DPT-2836 : Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points

OBJECTIF DPT-2837 : Développer l'éducation routière tout au long de la vie

OBJECTIF DPT-2838 : Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

### LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES

OBJECTIF DPT-2839 : Améliorer la sécurité des infrastructures de transport

OBJECTIF DPT-2840 : Améliorer la sécurité des véhicules

## LA LUTTE CONTRE LE NON-RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

OBJECTIF DPT-2841 : Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

OBJECTIF DPT-2853 : Prévenir les risques routiers professionnels

OBJECTIF DPT-2854 : Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

OBJECTIF DPT-1697 : Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé en termes de respect des règles du code de la route

OBJECTIF DPT-1698 : Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État

## AXE 1 : LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

### OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE DE CET AXE

#### OBJECTIF DPT-1699

Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes

#### INDICATEUR P152-2215-3335

Nombre de tués en zone Gendarmerie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Nombre de tués	Nb	2 629	2 540	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

#### Précisions méthodologiques

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2018 et des réalités opérationnelles.

Afin d'orienter à la baisse les accidents de la circulation routière, la gendarmerie nationale appuie son action sur :

- une politique de prévention éducative, en liaison avec ses partenaires institutionnels ou associatifs, autour de cibles thématiques comme les conducteurs de deux-roues motorisés et les jeunes conducteurs (« permis piéton », animation des pistes routières, mise en œuvre de la « piste 10 de conduite jeune ») ;
- la dissuasion, c'est-à-dire la présence ostensible des gendarmes sur les axes routiers en fonction des enjeux locaux ou nationaux de sécurité routière, aux lieux et périodes appropriés. La gendarmerie s'appuie alors sur son maillage territorial et sa mission de contrôle des grands axes de communication ;
- une répression ciblée des comportements dangereux et des infractions graves et génératrices d'accidents, liés notamment à la vitesse, à l'alcool et aux stupéfiants ;
- une communication externe choisie, afin d'étendre l'impact des contrôles et d'en faciliter la compréhension par le public.



**INDICATEUR P207-831-832****Nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer)**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nb	3 448	3 248	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nb	152	144	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

**Précisions méthodologiques**

Source des données : Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Mode de calcul :

Tout accident corporel de la circulation routière doit faire l'objet d'un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent géographiquement. Les BAAC, centralisés par les services de la police et de la gendarmerie nationales, sont ensuite envoyés à l'ONISR pour de nouveaux contrôles « qualité » s'ajoutant à ceux déjà intégrés aux logiciels de saisie utilisés par les forces de l'ordre.

Les départements d'outre-mer correspondent à la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion.

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2018 (-5,3 %), dont 3 248 en France métropolitaine (-5,8 %) et 240 dans les outre-mer (+1,7 %). La mortalité a fortement baissé avec 196 décès de moins par rapport à 2017. C'est le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur les routes de France, soit 7 de moins qu'en 2013, année record.

Sur la période 2010-2018, la mortalité rapportée au trafic routier (près de 600 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année) est passée de 7,1 tués par milliard de véhicules kilomètres en 2010 à 5,4 en 2018 pour la France métropolitaine. Elle est cette année à un minimum historique jamais atteint. Ce ratio était de 77 en 1972 et encore de 15 en 2001.

Une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2018 dans 27 % des accidents (en causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (45 %).

La mesure de réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central est entrée en application le 1<sup>er</sup> juillet 2018.

Depuis juin 2018, les vitesses pratiquées sur le réseau concerné ont été mesurées grâce à l'installation permanente de capteurs en 50 points du réseau bidirectionnel hors agglomération. Les vitesses de 81 millions de véhicules ont ainsi été enregistrées.

Il s'avère que les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules légers (VL) ont chuté dès le dimanche 1<sup>er</sup> juillet 2018. Si l'on compare juin et septembre 2018, la réduction est de 3,9 km/h. La vitesse des poids lourds a également baissé de 1,5 km/h alors même qu'ils ne sont pas concernés par la réduction de la vitesse maximale autorisée, car leur vitesse est déjà limitée à 80 km/h. Cependant, depuis novembre, début d'un vandalisme important sur les radars fixes, la vitesse est remontée de 1 km/h et s'est établie à -3 km/h par rapport à juin 2018.

Un an après cette mise en œuvre, les premiers résultats constatés sur le réseau concerné et comparés à la moyenne des années 2013 à 2017 permettent de constater que 206 vies ont été épargnées sur le réseau hors agglomération hors autoroutes, alors que le reste du réseau enregistre 37 tués de plus. Si le réseau hors agglomération hors autoroutes avait suivi la même évolution que le reste du réseau, on aurait enregistré 270 tués de plus sur un an.

**Sécurité routière**

DPT | LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

**INDICATEUR P176-2197-14052****Nombre de tués en zone police**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Nombre de tués en zone police	Nb	978	946	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

**Précisions méthodologiques****Source des données** : ONISR

Tout accident mortel de la circulation routière doit faire l'objet d'une fiche BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation), rempli par le service de police compétent géographiquement. Les BAAC sont centralisés puis envoyés à l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) pour enrichissement et exploitation.

**Mode de calcul** :

Nombre de tués, consolidé à 30 jours sur l'année N.

**Commentaires** :

Les consolidations effectuées par l'ONISR parfois 2 ans après la remontée de données, ainsi que la requalification de procédures entraîne des modifications de données entre RAP et PAP. Le délai de 30 jours permet de déterminer si la cause du décès est liée à un accident de la route.

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

Afin de réorienter à la baisse le nombre de tués sur les routes dans le respect des objectifs du plan 2 000 tués à l'horizon 2020, la police nationale renforce sa politique de sécurité routière autour des 3 axes du plan de sécurité routière défini par le comité interministériel (CISR) du 9 janvier 2018 :

- Susciter et encourager l'engagement de chaque citoyen ;
- Protéger tous les usagers de la route ;
- Anticiper les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

La dissuasion, c'est-à-dire la présence ostensible sur le bord des routes et la répression ciblée des infractions graves, contribue également à cette politique de lutte contre la violence routière.

**OBJECTIF DPT-2833****Mieux connaître les causes et les conséquences de l'insécurité routière**

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologie

Programme 176 : Police nationale

Programme 190 : Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Tout accident de la route résulte d'un dysfonctionnement du système de circulation composé de l'infrastructure, des véhicules et des usagers de la route. Une meilleure compréhension des facteurs d'accidents permet d'identifier des actions ciblées et de prioriser les mesures les plus pertinentes pour réduire la mortalité routière.

La détermination de ces facteurs d'accidents passe par l'analyse des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) qui sont renseignés après chaque accident. Des études seront ensuite entreprises pour approfondir ces premières données.

Au sein de la DSR, l'**Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)** pilote les études d'accidentalité routière ce qui peut l'amener à solliciter les services de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), du Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ou d'autres organismes de recherche.

## 1- Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC)

### 1-1 La première collecte de données est effectuée par les forces de l'ordre

Les unités de la Gendarmerie (programme 152) et de la Police nationale (programme 176) établissent des Bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) pour chaque accident corporel porté à leur connaissance. En cas d'accident mortel, les forces de l'ordre renseignent sur la base de leurs premières constatations, une série d'informations statistiques parmi lesquelles figurent la ou les causes principales de l'accident. La nomenclature possède 16 rubriques et il est possible d'indiquer jusqu'à 3 facteurs. Ces éléments permettent de constituer une base de données très détaillée sur les causes, les circonstances et les conséquences des accidents, au travers de caractéristiques relatives aux usagers, aux véhicules et aux lieux.

Reposant sur le cadre réglementaire existant (arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation), le module BAAC permet de simplifier les tâches réalisées par l'enquêteur suite à la constatation d'un accident corporel ou mortel de la circulation routière, de fiabiliser les statistiques de l'accidentalité routière et de cartographier les accidents. Il a été déployé dans l'ensemble des unités élémentaires de métropole et d'outre-mer le 3 janvier 2017, après une expérimentation de trois mois menée au sein de seize groupements de gendarmerie départementale.

Une refonte du Système d'Information Accidents permet à partir de 2019 de rassembler et de moderniser les logiciels de recueil, de consolidation, d'exploitation et de présentation des données au sein d'une seule et unique base de données. Ce nouveau Système d'Information Accidents est notamment articulé avec le logiciel Pulsar BAAC de la Gendarmerie nationale et le logiciel Proce@Web de la Police Nationale permettant d'extraire les données statistiques requises.

Ce nouveau SI accidents vise l'unicité des chaînes de remontée et de la base de données, une utilisation simple et intuitive, la traçabilité des modifications et l'interconnexion avec d'autres SI actuels et futurs. Ainsi il comprendra à terme, outre les données du BAAC, d'autres données disponibles sur les routes (caractéristiques, trafics, vitesses) pour améliorer encore la qualité des données sur les accidents. De plus, ce projet prévoit d'interfacer le système avec des fichiers exogènes, tels que le fichier national du permis de conduire (FNPC) ou celui des immatriculations de véhicule (SIV), le fichier des vitesses maximales autorisées, ISIDOR (fichier des caractéristiques des routes du CEREMA) ainsi que celui des données de santé. Ces interfaçages permettront d'obtenir d'autres données qui serviront de critères supplémentaires d'analyse de l'accidentalité. Ce SI constituera une aide à la décision qui optimisera le pilotage des politiques nationales et locales de la sécurité routière.

### 1-2 Données statistiques issues des BAAC

La vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée dans 29 % des cas). L'alcool est une des causes dans 19 % des cas, 30 % des décès interviennent alors qu'au moins une des parties impliquées avait un taux d'alcool au-delà du taux légal. Les stupéfiants sont une des causes dans 9 % des cas, mais 23 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif. Ainsi, 43,5 % des décès interviennent dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool ou de stupéfiants. Refus de priorité et inattention sont une cause dans 12 % et 9 % des cas.

En 2018, 18 821 accidents corporels se sont produits en intersection. 649 personnes ont été tuées et 23 158 blessées, soit 20 % de la mortalité routière et 33 % des blessés.

Le non-port de la ceinture de sécurité reste un enjeu important. Sur la période 2013-2017, 1 779 personnes tuées ne portaient pas leur ceinture. Cela représente 21 % des usagers de véhicule de tourisme pour lesquels le port de la ceinture est renseigné. Ce taux est plus important encore pour les véhicules utilitaires (33 %) et les poids lourds (28 %).

Les facteurs d'accident qui ont été ainsi répertoriés par les forces de l'ordre vont permettre d'orienter les études et recherches en accidentologie.

## **2. Le programme de recherche de la Délégation à la sécurité routière (DSR) piloté par l'ONISR**

### **2.1 Présentation de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)**

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) est un organisme placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière. Il bénéficie d'une indépendance professionnelle qui assure l'impartialité et l'objectivité des données qu'il collecte, conformément aux exigences de l'Autorité de la statistique publique.

L'ONISR est dirigé par une secrétaire générale assistée d'une adjointe. Il comprend le bureau de la production statistique, le bureau du pilotage et de la valorisation des études, recherche et des évaluations ainsi qu'une mission chargée des relations avec les forces de l'ordre.

Au titre de sa compétence statistique, l'ONISR :

- anime le réseau des observatoires locaux de sécurité routière, ainsi que des services déconcentrés de l'État chargés du suivi de l'activité des forces de l'ordre en matière de sécurité routière et de l'analyse des remontées rapides « accidents » ;
- assure la maîtrise d'ouvrage du système d'information relatif aux accidents et aux infractions au code de la route et son interfaçage avec d'autres systèmes d'information ;
- garantit la qualité de l'ensemble de la chaîne de remontée et d'analyse des accidents et des infractions au Code de la route ;
- collecte, met en forme, interprète et diffuse les données et analyses de l'accidentalité routière et des comportements en circulation ;
- produit des bulletins périodiques et bilans annuels de l'accidentalité routière et des comportements en circulation, notamment à travers les infractions et leur impact sur le permis à points.

Au titre de sa compétence de pilotage des études et de la recherche en matière de sécurité routière, l'ONISR :

- oriente la recherche et pilote les études d'accidentalité routière et des comportements en circulation ;
- coordonne l'évaluation des mesures de sécurité routière en lien avec les services de la DSR ;
- coordonne les études et enquêtes réalisées ou commanditées par les services déconcentrés de l'État en matière de sécurité routière ;
- valorise les résultats des études, projets de recherche et évaluations ;
- représente la France au sein des réseaux européens et internationaux s'intéressant à la connaissance de l'accidentalité routière et des comportements en circulation.

### **2.2 Le Programme de recherche de la DSR**

Pour répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière, la délégation à la sécurité routière (DSR) a redéfini sa stratégie en matière de recherches et d'études autour de 7 thèmes prioritaires pour la période 2018 – 2022 :

- les usagers vulnérables ;
- les jeunes et les personnes âgées ;
- la réduction du nombre de blessés graves ;
- les facteurs comportementaux (la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, le non-respect des règles de circulation, le défaut d'attention et la perte de vigilance) ;
- les aides au respect des règles et à la circulation en sécurité ;
- le véhicule intelligent ;
- l'évaluation de l'action publique en faveur de la sécurité routière et synergies avec d'autres politiques publiques.

La DSR lance ainsi un appel à projets qui s'adresse à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière.

Les études et recherches retenues à l'issue de cet appel à projets sont soutenues par le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** et le **programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière »**.

### 3 Les travaux de recherche réalisés par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

Les missions de l'IFSTTAR sont financées par le **programme 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables »**. Elles consistent à réaliser, piloter, faire effectuer et évaluer des recherches, des développements et des innovations dans les domaines de la mobilité, des systèmes de transport, de leur sécurité et de leurs impacts sur la santé, du génie urbain, du génie civil et des risques naturels.

L'IFSTTAR apporte aussi un soutien à l'ONISR, en réalisant des études et des expérimentations pour mieux connaître et appréhender les risques relatifs à l'insécurité routière. Les études et les expertises réalisées alors sont financées par le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** et relèvent principalement des trois thèmes suivants : l'accidentologie, les aides à la conduite et la réglementation.

#### 3.1. Le programme de recherche de l'IFSTTAR en sécurité routière

Signé le 2 février 2017 entre l'État et l'IFSTTAR, le **contrat d'objectifs et de performances 2017-2021** positionne clairement l'IFSTTAR comme un acteur majeur dans 4 axes : la réduction de l'accidentalité routière, l'éducation routière, le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules, et la lutte contre le non-respect du Code de la route.

Le premier des axes scientifiques de ce nouveau contrat qui s'intitule « transporter efficacement et se déplacer en sécurité », constitue la contribution principale de l'IFSTTAR à la sécurité routière.

Son premier objectif est focalisé sur la fiabilité des systèmes de transports et vise à mettre en œuvre de nouveaux modèles de conception mieux sécurisés pour le mode routier (véhicules communicants et véhicules autonomes).

Le deuxième objectif est centré sur la sécurité et l'ergonomie des déplacements et s'intéresse particulièrement au développement d'innovations pour les usagers vulnérables et les usagers accidentés, aux modélisations des phénomènes humains dans un contexte de plus en plus automatisé et connecté, à l'amélioration de la mobilité des personnes fragiles, à une meilleure connaissance des causes d'accidents et de blessures et à la conception et l'évaluation de systèmes innovants permettant une mobilité plus sûre.

Le troisième objectif vise à progresser dans les systèmes et services pour une mobilité multimodale, intelligente et propre, notamment par la mise au point de plateformes de simulation (deux-roues motorisés, cycliste et piétonne).

L'axe 2 « améliorer l'efficacité et la résilience des infrastructures » est centré sur les infrastructures. Son troisième objectif est en rapport avec la sécurité routière puisqu'il traite de la route du futur : route communicante, route qui accueille les véhicules automatisés.

Le troisième axe « aménager et protéger les territoires » intègre la question de l'aménagement et de sa réponse aux objectifs de nature énergétique, environnementale, mais aussi de sécurité routière et de cadre de vie. Enfin la sûreté des réseaux fait partie des enjeux des recherches de l'IFSTTAR sur les aspects de prévention des malveillances ou de la cyber sécurité des véhicules à délégation de conduite.

#### 3.2. Organisation des recherches en sécurité routière au sein de l'IFSTTAR

Trois des cinq départements contribuent aux recherches en sécurité routière, soit de façon directe comme le département TS2 (Transport, Santé et Sécurité) et certains laboratoires de COSYS (Composants et Systèmes) et de l'AME (Aménagement, Mobilités et Environnement), soit de façon indirecte en intervenant dans le domaine de la mobilité (c'est le cas pour une grande partie des laboratoires de COSYS et de l'AME).

L'essentiel du champ de la santé, de l'accessibilité, du confort et de la sécurité de l'utilisateur des transports s'inscrit dans le champ scientifique du département TS2 (Transport, Santé et Sécurité). Ce département porte ainsi 7 thématiques stratégiques dans lesquels s'inscrivent les travaux de recherche de l'IFSTTAR :

- l'évaluation et aide à la décision en matière de transport ;

- les facteurs d'insécurité routière primaire et les interactions personne-machine ;
- les conséquences de la mobilité sur la morbidité ;
- l'Homme virtuel ;
- l'usager de la voiture automatisée et connectée ;
- la mobilité de l'Homme fragilisé, vieillissement et handicap ;
- la santé et la mobilité du quotidien.

Le département AME (Aménagement, Mobilité et Environnement) fédère également des recherches dans le champ de la mobilité et des transports des personnes et des biens considérés dans leurs interrelations avec les dynamiques technologiques et socio-économiques, l'environnement naturel et construit, et l'aménagement des territoires et de la ville.

Les travaux conduits au sein du département AME se construisent autour :

- de la mobilité et système d'acteurs (institutions, industriels, opérateurs, individus) ;
- de la mobilité et système techniques (infrastructures, véhicules, aménagements, systèmes d'information) ;
- de la mobilité et des écosystèmes (air, bruit, biodiversité, etc.).

Concernant le 2e axe, il s'agit d'identifier d'une part les performances intrinsèques des systèmes techniques, et d'autre part les interactions entre ces systèmes techniques et leurs usages dans les domaines du transport et de la mobilité (rôle des usages dans la performance de ces systèmes et leur acceptabilité, ainsi qu'à la manière dont les usages peuvent intervenir dans la conception, voire la personnalisation des systèmes techniques).

Les orientations du département COSYS (Composants et Systèmes) sont de contribuer à l'efficacité, à la sobriété et à la résilience des villes et des systèmes de transport, ainsi que d'offrir des services à haute valeur ajoutée pour l'attractivité des territoires. Parmi ces sujets, figurent la transition numérique et écologique dans les transports, le soutien au déploiement du véhicule automatisé et de nouveaux services de mobilité, les solutions énergie-climat, l'articulation ville transport et santé, la sûreté pour les transports et la ville exploitant l'internet des objets IoT, la simulation, le génie logiciel et l'automatique.

De plus, deux laboratoires du département, le laboratoire « exploitation perception simulateurs et simulations » (LEPSIS) et l'unité de recherche « génie des réseaux de transports terrestres et informatique avancée » (GRETTIA) mènent des recherches qui couplent les sciences de l'ingénieur et les sciences humaines avec des activités en psychologie cognitive et psycho-ergonomie afin de mieux comprendre les facteurs humains des nouvelles mobilités, tels que le comportement de l'homme au milieu des robots, l'éblouissement et l'inconfort associé, l'éclairage dynamique et le rôle de l'information voyageur.

### 3.3. Les travaux réalisés par l'IFSTTAR en sécurité routière pour le compte de la DSR

Les projets en cours sont les suivants :

- Reg-Trauma (2015-2019) : l'objectif du projet est de fournir, à partir des données du registre des victimes d'accidents de la circulation dans le Rhône, une estimation annuelle du nombre de blessés graves en France. Des données descriptives concernant les lésions observées sont également fournies ;
- Acosur (2015-2019) : l'objectif de ce travail de recherche est d'aménager les supports pédagogiques du Code de la route. Il s'agit en effet de concevoir et de tester l'intérêt d'outils innovants qui s'appuient sur les techniques du multimédia et de l'animation ;
- Permis HF (2016-2019) : l'étude vise à identifier les impacts de différences de genre sur la réussite au permis, l'étude des représentations chez les apprentis des deux genres, les différences de sociabilisation et de contexte pendant la formation ;
- GT – Psychotec (2017-2020) : le groupe de travail a pour objectif d'améliorer la réalisation des examens psychotechniques du permis de conduire. Les travaux menés sous la coordination de l'IFSTTAR devront permettre d'établir la liste des tests psychotechniques prévus en annexe 1 de l'arrêté du 26 août 2016. L'IFSTTAR assure également la mise en réseau des acteurs des examens psychotechniques (psychologues réalisant ces examens, médecins agréés utilisant les avis formulés au cours de ces examens, développeurs et éditeurs de tests lorsque ce sera nécessaire) en vue de mieux les fédérer. Enfin, ce projet permettra d'identifier des besoins en matière de recherche autour des examens psychotechniques ;

- ESRA 2018 (2018-2021) : le projet E-Survey of Road Users' Attitudes ;
- Concertation scientifique en sécurité routière (2016-2019) : c'est un soutien aux actions de coordination, de concertation et d'expertise réalisées par l'IFSTTAR, dans le cadre d'actions incitatives en sécurité routière, lors de la participation des experts au comité des experts et aux commissions du CNSR, pour la participation et la contribution aux comités des études et au comité technique IFSTTAR/CEREMA pour la sécurité des déplacements routiers ;
- SURCA (2018-2022) : l'objectif global de ce projet de recherche pour la « Sécurité des usagers de la route et conduite automatisée » est d'étudier les conditions d'introduction des véhicules automatisés dans la circulation actuelle. Il s'agit ainsi d'identifier les interactions existantes et les stratégies mises en place par les conducteurs, afin d'en tirer des enseignements pour les véhicules automatisés ;
- PROFIL+ (2018-2019) : l'étude porte sur les effets de l'infrastructure routière (profil en travers de la route) sur les comportements de conduite en virage (vitesse et position dans la voie) sur routes bidirectionnelles ;
- Concert-âge (2017-2020) : l'IFSTTAR étudie la problématique de la mobilité des personnes âgées en proposant de mener des actions d'animation scientifique destinées à accroître la concertation avec les chercheurs ;
- Automa-pied (2018-2020) : l'objectif de ce projet est d'analyser les risques et besoins en matière d'interaction piétons-véhicules automatisés. Pour cela, une étude sur simulateur de traversée de rue (IFSTTAR Satory) sera menée auprès de 30 adultes d'âge moyen et 30 personnes âgées (> 65 ans) ;
- Selfie (2018–2021): le projet vise à comprendre des déterminants et conséquences de la régulation de l'activité de conduite automobile chez les personnes âgées ;
- ISAPA (2018-2021) : le projet « Influence sociale et auto-estimation de ses capacités chez les piétons âgés » a pour objectif de déterminer l'impact de l'influence sociale (la présence d'un autre piéton, prudent ou imprudent) et de l'auto-estimation de ses capacités (sur- et sous-estimation) sur la sécurité de la traversée de rue chez des piétons jeunes et âgés ;
- PUSER (2018-2022) : le projet « Politiques urbaines de sécurité routière » a pour objectif de mettre en regard l'évolution de l'accidentalité routière et ses modalités avec la mise en œuvre de la politique menée en matière de mobilité figurant dans les PDU ;
- VELIVR' (2018-2019) : il s'agit d'étudier le cyclisme sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants (état actuel et risques) ;
- M-Vasem (2018-2021) : le projet cherche à mettre en place une méthode de valorisation socio-économique de la morbidité routière, en vue d'améliorer la connaissance des coûts de la sécurité routière et ses impacts pour les pouvoirs publics, assureurs, familles ;
- Isafe : il s'agit de mettre en place le système d'alerte et d'optimisation des secours pour les victimes d'accidents de la route. L'iSafe VH a pour objectif de construire un démonstrateur virtuel pour définir les conditions précises de choix et prédire la sévérité des blessures ;
- COCY : le projet vise à mieux connaître les comportements des cyclistes en milieu urbain (aide aux collectivités pour la prévention des risques liés à la pratique du vélo), améliorer les connaissances scientifiques sur les comportements et les risques réels et subjectifs associés à la pratique du vélo en milieu urbain, et aider les collectivités à réduire l'exposition au risque des cyclistes et des autres usagers ;
- Sidecar : le projet consiste au développement de « Structures innovantes destinées à dissiper l'énergie d'un choc ». Le sujet est appliqué à la sécurité routière, par le développement des structures compactes super-absorbantes grâce à des processus numériques d'optimisation, capables de dissiper un maximum d'énergie à l'échelle de la structure ;
- Bialcol : le projet étudie les effets biphasiques de l'alcool sur la conduite automobile. L'étude porte sur les effets de l'alcool sur le comportement des conducteurs, et met en évidence les conséquences, en termes de sécurité routière, des deux phases de l'imprégnation alcoolique (stimulante/sédative) ;
- Évaluation et modélisation des dispositifs de retenue pour motards, basée sur des essais expérimentaux, la modélisation numérique et l'analyse de sensibilité afin de proposer une évaluation robuste des dispositifs ;
- Dymoa + : c'est une l'étude du diagnostic d'infrastructure et dynamique du véhicule pour les motos et les autos, et exploitation complémentaire des données recueillies dans le projet DYMOA afin de produire des connaissances sur les 2RM ;
- Sanuit-Trauma : le projet porte sur l'analyse des disparités socioterritoriales du risque routier, en zone urbaine, périurbaine ou rurale, à partir du fichier BAAC. Des propositions de mesures préventives ou correctives seront discutées pour les différentes populations et/ou territoires cibles ;

- Ampère (« Apprentissage de la Maîtrise et de la Pratique des Engins à Roues à l'École ») : il s'agit d'évaluer les actions pour éduquer aux compétences de maniabilité, de sécurité et de citoyenneté ;
- 2RCP : le projet vise à étudier le rapport à la règle et de la perception de sa légitimité. Le projet consiste à l'évaluation des nudges comme levier de conformité et d'adhésion aux règles de circulation ;
- Perla : « Prévention auprès des Étudiants pour Réduire les Risques Routiers en lien avec les Addictions » ;
- MOTARD : c'est une étude longitudinale de l'accès à la conduite moto qui consiste à comprendre comment on devient motocycliste, particulièrement de grosses cylindrées, et les déterminants du non-respect des règles de sécurité et de circulation chez cette population ;
- Étude de l'effet des surcharges sur la distance de freinage des véhicules utilitaires légers. Il s'agit d'évaluer les variations de ces distances de freinage induites par les surcharges dans différentes conditions (chaussée sèche ou mouillée, différentes vitesses, répartition des charges et taux de surcharge).

#### 3.4. Les autres travaux de l'IFSTTAR en sécurité routière

En complément de ces travaux, l'IFSTTAR répond aux appels d'offres de recherche régionaux, nationaux (fondation MAIF, Agence Nationale de la Recherche, ADEME, FUI-Fonds unique interministériel) et européens (H2020).

Parmi les travaux en cours, on peut citer :

- TSICA2 (2018-2020) : le projet « Téléphone et Systèmes d'Information en Conduite Automobile » de la fondation MAIF fait suite au projet TSICA sur les déterminants de l'usage du téléphone au volant. Une enquête a été menée auprès d'un échantillon de 3 189 personnes représentatif de la population française, dont 2843 conducteurs ;
- U-THREAT (2016–2019): le projet « Underground Transport Hub Resilience to Ensure Availability and Tackle danger » est un projet ANR franco-allemand qui vise à améliorer la résilience des systèmes de transport souterrains sur trois volets : opérationnel, structure et usagers. L'IFSTTAR intervient sur la partie concernant les aspects usagers, dont il est coordinateur ;
- I-STREET – Module SUSHIS « Solutions pour Une Signalisation Horizontale Innovante et plus Sûre » (2017/2022) : le projet SUSHIS vise à développer et commercialiser une peinture photoluminescente pour la signalisation routière ;
- Autoconduct (2016-2020) : le projet « Adaptation de la stratégie d'AUTOMatisation des véhicules autonomes (niveaux 3 et 4) aux besoins et à l'état des CONDUCTEURS en conditions réelles » vise à proposer un monitoring avancé de l'état du conducteur en combinant différents diagnostics (état physique défini par sa posture, états internes définis par l'état émotionnel et l'effort cognitif, état perceptif défini par ses stratégies de prise d'informations) ;
- SAFERUP! (2018-2021) : il s'agit d'un réseau européen de formation innovante (ITN – Innovative Training Networks) visant à former des chercheurs de haut niveau pour développer des chaussées plus résilientes, plus accessibles, plus sûres et plus durables ;
- Pioneers (2018–2021): le projet européen « Protective innovations of new equipment for enhanced rider safety » vise à réduire le nombre d'usagers vulnérables tués et gravement blessés en améliorant les équipements de protection et les aides à la conduite des deux roues motorisées ;
- Simusafe (2017-2020) : le projet européen « simulator of behavioural aspects for safer transport » a pour objectif de développer des simulateurs de conduite permettant d'étudier les causes d'incidents et de comprendre les motivations du comportement des acteurs impliqués, afin de concevoir des contre-mesures de sécurité routière. Des études sur routes et sur pistes permettront d'identifier les facteurs environnementaux et comportementaux conduisant aux incidents pour des usagers pouvant avoir un comportement altéré du fait de facteurs psychologiques, de distractions, ou de prise de drogues ;
- Biker Angel (2017-2019) : l'IFSTTAR participe à ce projet du Fonds Unique Interministériel piloté par la société Nexyad et soutenu par la région Ile de France ;
- Saferafrika (2017-2019) : le projet européen Saferafrika vise à produire une plateforme de dialogue impliquant l'ensemble des acteurs de la sécurité routière afin de développer les bonnes pratiques et de réduire l'accidentalité et la mortalité dans les pays d'Afrique. L'IFSTTAR a notamment travaillé sur les questions de management de la sécurité routière et sur la dimension culturelle. L'IFSTTAR a analysé en détail le cas de la Tunisie ;
- Formation TAIEX : c'est une formation à la sécurité routière organisée par l'Union européenne (Programme Taix) et le Ministère des transports tunisiens ;



- Safer-LC SAFER « Level Crossing by integrating and optimizing road-rail infrastructure management and design » (2017/2020) : SAFER-LC vise à développer des solutions efficaces qui permettront d'améliorer la sécurité aux passages à niveau (technologie et procédures d'exploitation) ;
- Adasandme (2016/2020) : le projet européen vise à développer des systèmes d'assistance au conducteur (ADAS) en prenant en compte l'état du conducteur/motard, le contexte environnemental et les interactions adaptatives permettant un transfert automatisé du contrôle entre le véhicule et l'humain, avec l'objectif d'améliorer l'usage de la route, notamment en termes de sécurité ;
- WS9 « VRU-SIM » (2015/2019) : le projet est conduit avec Toyota Europe pour la réalisation d'une thèse sur l'estimation au niveau européen des bénéfices en sécurité, pour les piétons et les cyclistes, apportées par un système d'assistance anticollision et l'étude de la sensibilité des paramètres ;
- RED (2014–2019) : le projet « risques émergents de la mobilité durable » vise à produire des connaissances sur les risques émergents des politiques de mobilité durable, à travailler la question de la représentation et de la modélisation de ces risques, à favoriser leur intégration dans l'action publique. Le séminaire de clôture du projet a eu lieu les 9 et 10 juillet 2019.

Par ailleurs, l'IFSTTAR soutient les projets internes suivants :

- Obamo : il s'agit d'un projet conjoint avec le CEREMA dont l'objectif est de connaître, analyser, comprendre les comportements de mobilité et leurs évolutions pour en évaluer les impacts en termes sociaux, économiques et environnementaux. Les champs couverts visent la mobilité des personnes et des biens, à toutes échelles de territoires (locale, nationale, transfrontalière, internationale) et de temps, tous modes de transport terrestres (route, fer, voie d'eau) et tous motifs de déplacements (quotidiens ou non) ;
- Cosmos « COonnaissances Scientifiques pour les MOtocyCleS » : depuis 2016, l'IFSTTAR et le CEREMA, avec l'appui de la DSR, ont mis en place un projet de collaboration scientifique portant sur les connaissances scientifiques sur les motocycles. Les principaux objectifs de COSMOS sont l'organisation de séminaires scientifiques et techniques autour de la thématique des deux-roues motorisés et la genèse de projets partenariaux impliquant l'IFSTTAR et/ou le CEREMA. Quatre séminaires ont été organisés (2 en 2016, un en 2017 et un en 2018). Les 4 et 5 novembre 2019, l'IFSTTAR et le CEREMA organisent un colloque francophone avec publication d'actes pour clôturer la première phase du projet COSMOS (<https://cosmos2019.sciencesconf.org/>). Ce rendez-vous offrira ainsi l'opportunité d'effectuer un bilan des quatre premières années de COSMOS ;
- Neurone (Développement d'une approche en NEURO-ergonomie : application à l'étude des conducteurs Novices et Experts) : l'objectif principal vise à déterminer la manière dont les conducteurs novices (expérience de conduite inférieure à 6 mois) et plus expérimentés (expérience de conduite supérieure à 3 ans) gèrent la réalisation d'une tâche secondaire impliquant un détournement de l'attention de la route vers des pensées distractives en conduite automobile simulée active et déléguée (véhicule autonome).
- Vibra-Simu (Mesure et restitution de vibrations sur simulateur de déplacement) : le projet porte sur un vélo instrumenté du laboratoire EASE qui est en cours de finalisation. Les développements logiciels sont en cours, les premiers tests techniques ont été menés sur le site de Marne-la-Vallée, et les développements permettant de restituer des vibrations sur simulateur vélo sont en cours ;
- Pass2RM (Vulnérabilité du passager d'un deux-roues motorisé) : contrairement aux études classiques se focalisant essentiellement sur l'usager conducteur du 2RM, il s'agit d'une première étude numérique paramétrique conduite au LBA sur les cinématiques du conducteur et du passager, pour le scénario de choc le plus observé. Les résultats du projet posent de nombreuses questions : pour une même situation d'accident, quelle sera la différence d'exposition aux risques lésionnels entre conducteur et passager, ou encore vis-à-vis d'un conducteur seul ? Quelle efficacité des dispositifs de protection pour le cas du passager ? Quelle influence du véhicule (et de la posture des occupants) sur l'exposition au risque ?
- Catimous (Caractérisation des Tissus Mous biologiques Superficiels pour la prédiction de l'inconfort dans les transports) : l'objectif de CaTiMouS était d'exploiter les mesures physiologiques pour démontrer leurs intérêts ou non dans les études biomécaniques ;
- Projet fédérateur Voyageur virtuel : l'objectif de ce projet porté par l'IFSTTAR est de simuler l'humain dans son environnement pour anticiper les impacts de la mobilité de demain. La mobilité actuelle est en forte évolution du fait des formes nouvelles qu'elle prend (mobilité partagée, multimobilité) ou qu'elle pourra prendre (mobilité coopérative, robot mobilité). Si la technologie est souvent à l'origine des changements, l'homme influe de façon majeure sur le développement ou l'abandon de systèmes technologiques, leur fiabilité et sécurité d'emploi. Ainsi pour prédire la mobilité de demain, une approche virtuelle centrée sur l'homme sera un apport incontestable. Aussi, il est proposé un projet fédérateur centré sur l'humain et le numérique. La question posée est comment les individus, usagers des transports et acteurs de leur mobilité, vont choisir, s'adapter et

transformer les nouveaux modes de déplacement. L'arrivée de véhicules à différents niveaux de délégation de conduite, qui d'ici 2030 pourraient être totalement autonomes, et le développement de nouveaux modes de mobilité (partagés, fractionnés, collectifs, etc.) ainsi que d'aménagements adaptés vont avoir un impact sur les comportements et les usages qu'il est important d'anticiper. Passer d'une situation de maîtrise du véhicule par l'homme à celle de « délégation totale » n'est pas sans frein et sans risque.

### 3.5. Les autres contributions de l'IFSTTAR en sécurité routière

La composition du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a été récemment renouvelée. Quatre experts de l'IFSTTAR en font partie, deux en sont vice-présidents.

L'IFSTTAR est présent à l'échelle internationale et européenne, notamment au sein des trois associations majeures intervenant dans le domaine de la sécurité routière : le FEHRL (Forum of European National Highway Research Laboratories) pour les questions d'infrastructures, ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes) pour les questions de mobilité au sens large, et le FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes) qui regroupe les centres de recherches européens en sécurité routière. L'IFSTTAR est impliqué au plus haut niveau dans la gouvernance de ces trois associations, ce qui lui permet d'établir les meilleurs contacts pour des partenariats de recherche et d'expertise.

Le sommet 2018 du Forum International des Transports de l'OCDE (FIT) a porté pour la première fois sur la sécurité routière et des transports et a vu une très grande affluence. Dans ce cadre, les associations européennes ECTRI, ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council), le FERSI, le TRB (Transportation Research Board) et la WCTRS (World Conference on Transport Research Society) ont organisé ensemble la journée de recherche sur la thématique « Transport sûr et sécurisé », lors du Forum international du FIT à Leipzig le mardi 22 mai 2018. L'IFSTTAR était impliqué dans l'organisation de cette journée.

L'IFSTTAR est également représenté au sein de l'IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group).

Lors des Entretiens Jacques Cartier en 2018, un colloque a été coorganisé avec l'Université Laval au Québec. Il a eu lieu les 13 et 14 novembre 2018 sur le site de l'IFSTTAR à Bron avec pour ambition de fournir un espace de réflexion autour des questions d'innovation et d'inclusion.

L'IFSTTAR est partie prenante dans Vedecom (Institut français de recherche partenariale publique-privée et de formation dédié à la mobilité individuelle décarbonée et durable), Efficacity (Institut de recherche & développement pour la transition énergétique de la Ville) et SystemX (Ingénierie numérique des systèmes du futur). Enfin, l'IFSTTAR participe à la gouvernance des pôles de compétitivité CARA ex-LUTB (Transport and Mobility Systems) et MOVEO (R&D Automobile et Transports publics) et est un membre actif des pôles SAFE sur la sécurité globale et SCS sur les solutions communicantes sécurisées.

L'IFSTTAR est également impliqué dans des activités de normalisation comme l'ISO TC22/SC13/WG8 sur l'ergonomie et contribue à standardiser la façon d'évaluer l'effet de la distraction liée à l'utilisation de systèmes embarqués dans les véhicules.

Dans le cadre de la mise en œuvre du contrat d'objectifs et de performance entre l'État et l'IFSTTAR (2017-2021), ainsi que dans le cadre de l'appui aux politiques publiques en lien avec la sécurité routière, on peut citer notamment en 2018 :

- Sécurité des passages à niveau : une mission parlementaire est en cours à la suite d'un accident mortel. Afin de fournir des éléments à la députée en charge de cette mission, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a organisé une journée à laquelle a participé l'IFSTTAR. Une note de 7 pages construite avec les chercheurs de l'IFSTTAR impliqués sur le sujet de la sécurité des passages à niveau avait été envoyée préalablement. Cette journée a fait intervenir des chercheurs de l'IFSTTAR sur le risque, la gestion du risque et les aspects facteurs humains. Les CEREMA et SNCF réseau ont également participé à ce séminaire ;
- Séminaire de clôture de l'opération de recherche avec le CEREMA : Messigéo concernant la gestion et la régulation du trafic

D'ici la fin de l'année 2019, il est prévu 3 séminaires d'appui aux politiques publiques en lien avec la sécurité routière :

- Séminaire RED : sécurité des déplacements dans la mobilité durable les 9 et 10 juillet ;
- Journée scientifique « Les études détaillées d'accidents de l'IFSTTAR : contributions à la connaissance en sécurité routière » le 10 octobre ;
- Séminaire sur les deux-roues motorisés, les 4 et 5 novembre prévu dans la convention DSR COSMOS avec le CEREMA.

#### **4. Les travaux de recherche réalisés par le Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)**

Le programme d'action du CEREMA s'inscrit dans l'objectif 2 de par les actions suivantes :

##### **4-1 Systèmes d'information de la DSR (nouveau système d'information accident : gestion de la base de données accidents, alimentation et diffusion ; TE Net) :**

- Qualification et gestion de la base de données accidents (fichiers BAAC) au niveau national pour son volet exploitation à partir des données produites par les forces de l'ordre ;
- Nouveau système d'information sur l'accidentalité, données et exploitation : finalisation de l'outil et accompagnement de son déploiement ;
- TE Net : prise en charge de la maintenance et de l'évolutivité de la nouvelle version de l'application permettant l'instruction des transports exceptionnels par les DREAL ;
- Animation du réseau métier, e-formation prise de poste observatoires de l'accidentalité pour l'État et les collectivités territoriales.

##### **4-2 Expérimentations et évaluations :**

- Évaluation de l'expérimentation CIF (circulation inter file des deux et trois roues motorisées) ;
- Évaluation de l'expérimentation de la réduction de la VLA, vitesse limite autorisée à 80 km/h sur l'ensemble des routes interurbaines bidirectionnelles à deux voies sans séparateur entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 ;
- Expertises sur les propositions d'expérimentation demandées par les gestionnaires d'infrastructures ou les autorités de polices en appui à la DSR ;
- Réalisation d'évaluations pour des gestionnaires d'infrastructures, de voirie ou de la mobilité sur des tests ou des expérimentations (voies réservées, diverses signalisations, métropole apaisée...).

##### **4-3 Connaissance de l'accidentalité :**

- Produire de la connaissance sur les facteurs d'accidents avec l'exploitation de la base de données FLAM (analyse de l'ensemble des accidents mortels de l'année 2015 à partir des procès-verbaux d'accidents informatisés), poids des facteurs, facteurs spécifiques aux piétons et aux 2RM ;
- Connaître les effets générationnels, construction d'une base et d'un outil d'exploitation, puis travaux d'analyse ;
- Réduire l'accidentalité des usagers vulnérables : les piétons (des actions transversales, l'évolution de la réglementation dans le cadre de la LOM et la diffusion, des expérimentations comme le passage piéton 3D, la suppression des feux, la production d'outils, de méthodes, de bonnes pratiques par la publication de fiches), les cyclistes (suivi des aménagements des collectivités via un appel à manifestation d'intérêt sur l'évaluation et instruction des cas complexes du plan national vélo, guides, avis sur projets d'infrastructures) et les seniors (rapport d'étude d'enjeux croisant l'accidentalité et la mobilité, une approche du risque sur la région Rhône-Alpes) ;
- Réduire l'accidentalité des deux roues motorisées : mieux connaître les enjeux liés à leur accidentalité ; réaliser des études spécifiques (colloque final de COSMOS : connaissances scientifiques pour les motos, DYMOA+ : Diagnostic d'Infrastructure et Dynamique du Véhicule pour les Motos et les Autos) et des expérimentations telles que l'expérimentation de la circulation inter file des deux et trois roues motorisées ;
- Contribution au bilan annuel de la sécurité routière, analyse de la base de données nationale accidents.

##### **4-4 Appui et développement de méthodologie pour les collectivités locales :**

- Production de guides et fiches Zones de Circulation Apaisée (ZCA) : assurer le portage du programme « Une voirie pour tous » qui vise l'animation et l'échange et la diffusion des savoir et savoir-faire pour le milieu urbain dans chaque région sous l'égide de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (Ciduv), capitaliser les bonnes pratiques en matière d'aménagement, mener une veille constante, en lien avec

les partenaires, sur les questions ou difficultés liées au partage de la voirie et de l'espace public, afin de travailler sur des solutions adaptées ;

- Accompagner les collectivités dans leur connaissance de l'accidentalité sur les réseaux dont elles sont gestionnaires et où elles disposent d'un pouvoir de police ;
- Animation de clubs visant à la diffusion des outils et méthodes, échanges sur les études réalisées localement pour l'interurbain (les conseils départementaux) et l'urbain (métropoles et villes) avec l'observatoire national interministériel de sécurité routière.
- Appui au groupe de travail permanent « PANGOF » (Point d'appui national pour la gestion des outils de formation à la sécurité routière) pour la capitalisation du savoir et la réalisation des formations initiales des différents acteurs locaux de la sécurité routière ; dans le cadre des politiques locales de sécurité routière, le CEREMA a œuvré sous forme de partenariats, de chartes (notamment sur les thèmes : alcool, stupéfiants, téléphones portables, vitesse, usagers vulnérables), d'expertise auprès des pôles d'animation de sécurité routière (réseau des Chargés de Mission Sécurité Routière), notamment pour les formations, de relai de communication de sécurité routière vers les collectivités locales, de lien avec les autres partenaires, et de montage du contenu de projets de formation ;
- Préparation d'un programme de formation pour les collectivités territoriales, et d'un MOOC avec le CNFPT ;
- Animation des Conférences Techniques Interdépartementales des Transports et de l'Aménagement (CoTITA), outil d'échanges et de diffusion des bonnes pratiques sur le territoire ;
- Appui pour les collectivités territoriales afin que la sécurité routière soit bien prise en compte dans les autres politiques publiques qu'elles développent (projet PUSER sur la sécurité routière dans les politiques locales des métropoles en collaboration avec l'IFSTTAR, synthèse des sollicitations des collectivités) ;
- Améliorer les méthodologies de connaissance de l'accidentalité sur les infrastructures, notamment évolution des études d'enjeu de la démarche sûre sécurité des usagers sur les routes existantes afin d'introduire la notion de densité d'accidents.

Les travaux engagés avec le CEREMA sur les thématiques précitées seront poursuivis en 2020 et mettront l'accent sur l'analyse de l'accidentalité selon la typologie des usagers, l'analyse des facteurs d'accidents mortels, les deux-roues motorisés, les usagers vulnérables.

## 5 Les actions des autres organismes de recherche

### 5.1. Les autres organismes de recherche en France

L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble de multiples organismes d'études et de recherche.

À l'IFSTTAR et au CEREMA, s'ajoutent l'INSERR (Institut national d'éducation routière et de recherche), les laboratoires du CNRS (Centre national de la recherche scientifique), les équipes de l'INSERM ([Institut national de la santé et de la recherche médicale] ou de l'ISPED [Institut de Santé Publique, d'Épidémiologie et de Développement] et l'UTAC qui poursuit un programme d'études des performances des véhicules en cas de choc.

La recherche générée par la Fondation Sécurité Routière [FSR] rassemble l'État et les entreprises. La recherche privée est également présente avec le LAB de Renault PSA Peugeot Citroën [Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'étude du comportement humain] et le CEESAR [Centre Européen d'Études de Sécurité et d'Analyse des Risques] qui travaillent en relation avec les équipes de recherche des constructeurs et équipementiers du secteur automobile.

Pour fédérer des compétences complémentaires, l'ONISR développe ses partenariats avec des acteurs du monde académique.

Ainsi, le **projet GAZEL**, en coopération avec l'Université de Bordeaux [équipe « Injury Epidemiology, Transport, Occupation - IETO »] a pour objectif de décrire et de comprendre les interactions entre l'insécurité routière et la santé chez les conducteurs vieillissants. Elle participe à la définition d'actions de préventions et à l'élaboration de réglementations efficaces et équitables. Ces travaux seront réalisés à partir du suivi et de l'analyse des données issues de la cohorte épidémiologique **GAZEL**, créée en 1989 par l'INSERM, constituée de 20 000 agents volontaires d'EDF et de GDF âgés de 35 à 50 ans qui appartiennent aujourd'hui à la catégorie des seniors.

De même, le **projet TEVU** [Tête vulnérable] mené par l'Université de Strasbourg [équipe biomécanique] et achevé en 2017 a permis d'établir et de quantifier selon la vitesse d'impact, le risque de traumatisme crânien qu'encourent les usagers vulnérables [piétons et cyclistes] impliqués dans différentes configurations types d'accident en milieu urbain.

L'ONISR développe également ses partenariats avec des acteurs du monde hospitalier. En 2016, l'ONISR a soutenu **l'exploitation du registre Traumabase®** pour une meilleure connaissance des blessures des accidentés de la route sur l'Île-de-France [Trauma-IDF]. La Traumabase® est un observatoire de patients traumatisés graves basé sur un recueil systématisé de données depuis la phase préhospitalière [relevées par l'équipe du SMUR] jusqu'à la sortie de l'hôpital. La Traumabase® a été initiée en 2011 par l'équipe d'anesthésie-réanimation de l'hôpital de l'AP-HP Beaujon à Clichy, rapidement rejointe par les équipes d'anesthésie-réanimation des hôpitaux du Kremlin-Bicêtre [2011] et de la Pitié-Salpêtrière [2012]. Depuis avril 2016, de nouveaux centres hospitaliers ont rejoint la Traumabase® [Caen, Dijon, Lille, Strasbourg, Toulon]. Fin 2016, plus de 10 000 patients étaient recensés.

## 5.2. La recherche au niveau européen et international

Les actions des organismes de recherche européens ou internationaux sont également essentielles pour capitaliser les connaissances en matière de sécurité routière. Des rencontres sont organisées, à l'instar des Entretiens du Centre Jacques Cartier qui offrent aux chercheurs la possibilité de mener conjointement des recherches inscrites notamment au huitième programme-cadre, appelé Horizon 2020.

Des forums et réseaux européens [FERSI, ETSC] et internationaux comme l'International Traffic Safety Data and Analysis Group [IRTAD] sont également des lieux d'échanges et de partage d'expertise.

Le FERSI [Forum européen des instituts de recherche en sécurité routière] a pour objectif d'encourager la collaboration entre les instituts de recherche européens sur la sécurité routière.

L'ETSC [*European Transport Safety Council*] est une association à but non lucratif basée à Bruxelles qui a pour vocation d'identifier et de promouvoir des mesures efficaces sur la base de la recherche scientifique internationale et les meilleures pratiques pour réduire le nombre des accidents et des victimes de la route. Elle est chargée de la rédaction d'un rapport annuel de performance [*PIN, Performance Index*] pour comparer les évolutions de l'insécurité routière en Europe et de rapports thématiques ainsi que de l'organisation de conférences nationales et internationales chaque année.

L'IRTAD est un groupe de travail permanent du Forum International des Transports [FIT] de l'OCDE. Il est composé de 80 membres ou observateurs issus de 40 pays. Sa base de données, son rapport annuel et ses rapports de recherche thématique permettent de réaliser des comparaisons au niveau international.

Le FIT [Forum International des Transports] et la FIA [Fédération Internationale de l'Automobile] se sont associés pour lancer un nouveau réseau mondial de sécurité routière pour les villes, *Safer City Streets*, dans le cadre de la conférence Habitat III de l'ONU à Quito. Au-delà de la constitution d'une base de données, ce réseau d'experts a pour objectif d'échanger des connaissances et de tirer parti des expériences vécues dans leurs villes respectives. Par ailleurs, la Commission européenne soutient de nombreux projets européens [ECODRIVER, SAFEMOVE, IN-Roads, SCOOP, ERSO].

Enfin, l'Organisation Mondiale de la Santé [OMS] suit l'évolution de l'accidentalité routière au moyen de son rapport de situation sur la sécurité routière [voir *WHO Global Status Report for Road Safety 2015*] afin de relayer l'action de prévention des partenaires gouvernementaux et associatifs.

## 6. L'appui de la communauté scientifique et technique au sein du Comité des experts

Un comité des experts a été constitué afin d'apporter un éclairage scientifique et technique aux travaux et recommandations du Conseil national de la sécurité routière [CNSR]. Ses principales missions consistent à :

- identifier des pistes d'actions scientifiquement étayées ;
- dresser un état des connaissances ;
- émettre des avis scientifiques et techniques sur des stratégies, des mesures ou des recommandations envisagées ;
- produire de la synthèse de connaissances, en mobilisant le cas échéant des ressources extérieures sous forme d'expertises collectives spécifiques.

Lors de la mandature 2012-2015, le comité des experts est venu en appui de la délégation à la sécurité routière [DSR] et du Conseil national de la sécurité routière [CNSR] en proposant une stratégie pour réduire le nombre de personnes tuées à l'échéance de 2020. En 2013, ces mesures ont été hiérarchisées dans deux tomes qui précisent également les éléments ayant procédé à ces choix. Ces deux tomes ont été présentés au CNSR en 2013 et 2014.

Pour la mandature 2017-2020, le Conseil national de la sécurité routière [CNSR] est désormais composé d'un panel élargi d'acteurs de la sécurité routière avec des profils extrêmement variés. Le périmètre des commissions a lui aussi été adapté aux nouveaux enjeux de la sécurité routière : les risques routiers professionnels, les technologies innovantes, la conduite et la santé ainsi que la mobilité des personnes âgées. Le comité des experts a également été renouvelé. Le CEREMA et l'IFSTTAR y poursuivent leur mission d'expertise, aux côtés des représentants de l'INSERM, du milieu universitaire et hospitalier. Lors de la séance plénière du 21 avril 2017, deux focus thématiques ont été présentés : « sécurité routière et sécurité automobile » et « somnolence et risque accidentel ». Plus récemment, lors de la séance plénière du 9 juillet 2019, quatre rapports élaborés par le Comité des experts ont été présentés :

- Les engins de déplacement personnel électriques ;
- L'accidentologie des piétons : enjeux et recommandations ;
- Les enjeux de sécurité routière de l'automatisation de la conduite et les besoins en données pour mesurer son impact ;
- La dérogation à la vitesse maximale autorisée de 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central : éléments d'aide à la décision.

## 7. Le développement de la démarche d'évaluation des dispositifs de sécurité routière

L'ONISR renforce de plus son programme d'évaluation de la politique publique de sécurité routière. L'objectif est d'élargir sa programmation à une expertise extérieure par le biais d'appels d'offres, grâce à une enveloppe dédiée au sein du budget des études.

Le Registre du Rhône recense l'ensemble des victimes d'accidents de la circulation routière survenus dans le département. Afin de le pérenniser, puis l'étendre à la région Auvergne-Rhône-Alpes, pour disposer ainsi de données relatives à des territoires plus ruraux, une étude externalisée est en cours. Elle prévoit de :

- réaliser un diagnostic de l'existant ;
- identifier des scénarios d'évolution du Registre du Rhône ;
- formuler un plan d'action de déploiement du scénario retenu ;
- assister les parties prenantes au déploiement de ce plan d'action.

Cette démarche est intensifiée dans le cadre de la procédure d'appel à projets engagée par l'ONISR. La priorité est donnée aux travaux d'évaluation s'orientant vers les dispositifs contribuant à faire diminuer l'accidentalité des publics cibles [usagers vulnérables, des jeunes et des seniors] ou liée à des comportements dangereux [vitesse, alcool, stupéfiants]. Elle est également donnée aux projets prenant en compte des périmètres ministériels différents, la politique de sécurité routière étant interministérielle [intérieur, transports, justice, santé, travail, éducation].

## AXE 2 : L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

### OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE DE CET AXE

#### OBJECTIF DPT-2834

##### Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

Programme 140 : Enseignement scolaire public du premier degré  
Programme 141 : Enseignement scolaire public du second degré  
Programme 214 : Soutien de la politique de l'éducation nationale  
Programme 152 : Gendarmerie nationale  
Programme 176 : Police nationale  
Programme 182 : Protection judiciaire de la jeunesse  
Programme 207 : Sécurité et éducation routières  
Programme 219 : Sport

La lutte contre la sinistralité et l'accidentologie des jeunes, population particulièrement exposée à la mortalité routière, est un axe fort de la politique de sécurité routière.

L'éducation à la sécurité routière (ESR) des élèves est un levier d'action fondamental pour prévenir les accidents des jeunes, particulièrement exposés au risque routier, et promouvoir des comportements responsables sur les routes. L'ESR, mise en œuvre tout au long de la scolarité, consiste en un enseignement transversal, étroitement lié à la citoyenneté et qui participe à l'éducation à la santé, à la prévention des risques et à la promotion des mobilités actives et durables.

L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves relève de plusieurs registres de compétences (connaissance des règles de circulation et de sécurité, apprentissage des comportements adaptés). Les actions d'éducation à la sécurité routière sont également centrées sur la prévention des conduites addictives et à risque et le développement des compétences psychosociales des élèves telles que :

- l'influence des pairs ;
- la connaissance de soi ;
- l'estime de soi ;
- la maîtrise de soi et de ses émotions ;
- l'autonomie et la prise de décision.

À tous les échelons, académique, départemental, interdégrés, interétablissements et dans l'établissement, le comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC) est une instance particulièrement adaptée, donc à privilégier, pour définir et impulser les actions éducatives. La circulaire n° 2016-114 du 10 août 2016 relative aux orientations générales pour les CESC a permis de réaffirmer l'importance de mener des actions éducatives impliquant l'ensemble des membres de la communauté éducative ainsi que les partenaires de l'éducation nationale.

Une convention-cadre de partenariat, signée le 6 septembre 2016, renforce la collaboration entre la direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO) et la délégation à la sécurité routière (DSR) dans le domaine de la sensibilisation, de la prévention et de l'ESR des enfants et des jeunes scolarisés. Cette collaboration se traduit par la participation concertée dans plusieurs domaines :

- collaborations locales visant à mettre en place des actions éducatives ;
- formation des personnels de l'éducation nationale à l'ESR ;
- élaboration de ressources en ESR ;
- réalisation d'enquêtes et travaux de recherche ;
- diffusion de l'information, notamment par des sites internet.

L'ESR (prévue par le code de l'éducation aux articles L. 312-13 et D. 312-43 et suivants) constitue un volet qu'il convient de replacer dans le cadre de l'enseignement des règles générales de sécurité défini aux articles D. 312-40 à D. 312-42 du code de l'éducation. La circulaire n° 2006-085 du 24 mai 2006 précise les conditions de mise en œuvre d'une éducation à la responsabilité en milieu scolaire qui concerne l'ensemble des domaines de l'éducation à la sécurité, ce qui inclut la sécurité routière.

La loi n° 2013-595 du 8 juillet 2013 pour la refondation de l'école de la République réaffirme le principe du socle commun de connaissances, de compétences et de culture que tout élève doit acquérir au cours de sa scolarité obligatoire, toujours en articulation avec les enseignements.

Le décret n° 2015-372 du 31 mars 2015 relatif au socle commun de connaissances, de compétences et de culture précise que ce socle, en vigueur depuis la rentrée 2016, s'articule autour de cinq domaines de formation. Le domaine 3 relatif à la formation de la personne et du citoyen a pour objectif de développer l'aptitude de chacun à vivre de manière autonome et à participer activement à l'amélioration de la vie collective. L'ESR relève essentiellement de ce domaine 3.

Pour faciliter la mise en œuvre de l'ESR, le site pédagogique Éduscol consacré à la sécurité routière en milieu scolaire ([www.eduscol.education.fr/education-securite-routiere](http://www.eduscol.education.fr/education-securite-routiere)), propose de nombreuses ressources à destination des enseignants. Ouvert à tout public, il fait l'objet d'une actualisation très régulièrement. Il est conçu avant tout pour recenser et mutualiser les ressources pédagogiques utiles aux équipes éducatives. Il participe aussi à l'animation nationale du réseau des coordonnateurs académiques et aux échanges interacadémiques.

Par ailleurs, le réseau des coordonnateurs académiques et correspondants départementaux désignés respectivement par les recteurs et par les inspecteurs et inspectrices d'académie, directeurs et directrices académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN), apporte son concours aux enseignants et chefs d'établissement qui les sollicitent. Ces personnes-relais sont chargées, au niveau du territoire relevant de leur compétence, de porter les orientations nationales et d'accompagner les référents sécurité routière que chaque établissement doit désigner au sein de son équipe éducative.

Le **programme 140 « enseignement scolaire public du premier degré »** regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du premier degré

L'éducation à la sécurité routière s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école primaire dont les programmes ont été publiés dans les arrêtés du 18 février 2015, relatif à l'école maternelle (cycle 1) et du 9 novembre 2015 pour le cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et le cycle de consolidation (cycle 3).

L'ESR est sanctionnée par l'attestation de première éducation à la route (APER) qui s'appuie également sur l'enseignement moral et civique (EMC) et l'éducation physique et sportive (EPS). La formation préparant à l'APER s'ancre dans ces programmes.

L'APER a fait l'objet d'une rénovation définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016 pour tenir compte des nouveaux programmes, de la mise en place du cycle 3 et assurer une meilleure continuité pédagogique entre l'école et le collège. Cette attestation est délivrée aux élèves du cycle 3 au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité. Elle est téléchargeable et éditable à partir de l'application nationale LSU (Livret scolaire unique).

Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur Éduscol, a été élaboré et mis à disposition des enseignants. Il propose une progressivité des apprentissages du cycle 1 au cycle 3 et des compétences prévues par les programmes scolaires ainsi qu'une série de situations et de projets possibles à mettre en œuvre.



L'APER, et plus généralement l'ESR chez les plus jeunes (cycles 1, 2 et 3), a fait l'objet d'une étude menée entre 2016 et 2018 par l'institut français des sciences et technologies du transport, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), dans le cadre de la convention de partenariat entre la DGESCO et la DSR. Cette étude évalue, d'une part, les conditions de mise en œuvre de l'ESR à l'école primaire et, d'autre part, les effets de cette éducation sur les comportements des élèves.

Le programme **141 « enseignement scolaire public du second degré »** regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du second degré.

L'enseignement secondaire y est structuré en deux cycles complémentaires dispensés dans des établissements publics locaux d'enseignement (EPL) distincts : le premier cycle relève du collège ; le second cycle relève du lycée.

Dans le second degré, comme dans le premier degré, l'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'enseignement des règles générales de sécurité défini aux articles D. 312-40 à D. 312-42 du code de l'éducation. La circulaire n° 2006-085 du 24 mai 2006 précise les conditions de mise en œuvre d'une éducation à la responsabilité en milieu scolaire qui concerne l'ensemble des domaines de l'éducation à la sécurité, incluant la sécurité routière.

Le caractère obligatoire de l'apprentissage des règles de sécurité routière, quel que soit le lieu de scolarisation ou de formation du jeune, est renforcé par le caractère obligatoire des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 – ASSR2) au collège, et l'attestation de sécurité routière (ASR). L'organisation de cette dernière est financée avec le soutien du programme 207 « sécurité et éducation routières ». L'arrêté interministériel du 25 mars 2007 précise les modalités d'organisation et de délivrance de ces attestations.

Les attestations de sécurité routière revêtent un caractère obligatoire puisque l'ASSR1 est requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur (article R. 211-2 du Code de la route) tandis que l'ASSR2 ou l'ASR est nécessaire pour l'obtention du permis de conduire), pour toutes les personnes âgées de moins de 21 ans.

La commission nationale des ASSR est chargée de la mise à jour de la banque de questions des épreuves ASSR et ASR et a procédé à une actualisation et un enrichissement des épreuves.

Les épreuves se composent désormais, pour moitié, de questions spécifiques à la sécurité routière et, pour moitié, de questions plus larges. En effet, les épreuves ont été enrichies afin de développer la réflexion des élèves sur les conduites addictives, la prise de risques et les problématiques de mobilités citoyennes et actives. Les questions relatives au comportement citoyen et au respect d'autrui ont, par ailleurs, été renforcées.

Le téléchargement des épreuves s'opère en ligne sur la plateforme <http://assr.education-securite-routiere.fr/>.

Le module « se préparer aux ASSR », accessible en ligne sur le site : <http://preparer-assr.education-securite-routiere.fr/>, permet aux élèves de s'entraîner avant le passage des épreuves des ASSR 1 et 2, seuls ou dans le cadre d'une action menée collectivement en classe.

Afin de généraliser les actions d'ESR à l'ensemble des lycées et des formations en apprentissage, la circulaire n° 2015-082 du 22 avril 2015 précise les modalités d'organisation d'une demi-journée obligatoire dédiée à la sensibilisation à la sécurité routière pour l'ensemble des entrants en lycée et en centre de formation d'apprentis (CFA) public. Cette circulaire, en vigueur depuis la rentrée 2015, vise à :

- élargir le public concerné à tous les entrants en lycée et non aux seuls élèves de classe de seconde afin d'inclure notamment les premières années de CAP ;
- faire assurer cette sensibilisation par les équipes éducatives des établissements et l'organiser en cohérence et complémentarité avec l'ensemble des actions de l'établissement visant à une approche transversale de la citoyenneté ; elle s'inscrit donc dans la politique éducative de l'établissement définie dans le cadre du comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC) et doit être intégrée au projet d'établissement ;
- recourir à un partenariat associatif possible dans la mesure où celui-ci est intégré à un projet pédagogique piloté par l'équipe éducative ;
- inclure dans le contenu de cette demi-journée obligatoire la prise en compte de la tendance à la prise de risque caractéristique de la période de l'adolescence et l'appui sur les compétences sociales et civiques.

Afin d'accompagner les équipes et en complément des personnes-ressources au sein de l'établissement, du département ou de l'académie, une mallette pédagogique dématérialisée a été créée et est disponible sur le site

Éduscol. Cette mallette comprend notamment une sélection d'outils opérationnels et de ressources accompagnés de fiches pédagogiques. La délégation à la sécurité routière (DSR) a également élaboré un outil intégré à cette mallette dématérialisée.

Les outils proposés aux établissements répondent aux orientations préconisées par l'étude PERLE (Prévention et éducation routière en lycée – Évaluation) confiée à l'institut français des sciences et technologies du transport, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) par le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse et la DSR. Les conclusions de cette étude qui portait sur l'impact des actions de sécurité routière en milieu scolaire sur le comportement des jeunes, préconisent notamment de mener des actions de prévention renforçant les « compétences de vie » ou compétences sociales et civiques des jeunes.

Cette mesure à destination des entrants en lycée et CFA publics est portée localement par le réseau des coordonnateurs académiques et correspondants départementaux sécurité routière, respectivement désignés par la rectrice ou le recteur d'académie et l'IA-DASEN.

La mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière à destination des élèves des établissements scolaires nécessite l'intervention de personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et directions des services départementaux de l'éducation nationale). La participation de ces personnels relève du **programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »**.

Par ailleurs, une part de la subvention pour charge de service public de Canopé, opérateur du ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse, inscrite au programme 214 « soutien de la politique de l'éducation nationale » contribue à la mise en œuvre de l'ESR.

La part dédiée de la subvention est déléguée pour la mise en place d'actions spécifiques telles que :

- la réalisation et l'actualisation d'un portail internet national recensant les ressources pédagogiques disponibles ;
- l'assistance technique des différents sites dédiés à l'ESR (« se préparer aux ASSR », portail ESR...) ;
- la participation à la mise à jour de la base informatique des questions pour les épreuves ASSR et la conception audiovisuelle de nouvelles épreuves ;
- la duplication et la distribution du matériel d'examen pour les épreuves des ASSR, notamment pour les élèves scolarisés dans des établissements relevant d'autres ministères ;
- la participation à l'animation du réseau des correspondants académiques sécurité routière ainsi que l'animation du réseau des référents sécurité routière Canopé ;
- la conception et la réalisation de supports pédagogiques transmédiés d'ESR en fonction d'une programmation définie de façon concertée entre le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse et le réseau Canopé.

La convention de partenariat pour l'éducation à la sécurité routière liant le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse et le Réseau Canopé a été renouvelée, en décembre 2018. Un chef de projet Canopé chargé du dossier de l'ESR a été nommé et le transfert de l'hébergement des sites internet de Canopé Versailles vers le site de la direction générale de Canopé à Chasseneuil du Poitou a été opéré.

Enfin, depuis 2013, le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse organise « la semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège » afin d'inciter les équipes pédagogiques à organiser des actions prenant également en compte la marche et ainsi sensibiliser les enfants, de la maternelle au collège, à l'intérêt de différents modes actifs de déplacement. Cette manifestation a pour objectif de valoriser ou d'initier des approches pédagogiques grâce à la pratique du vélo et de la marche, le volet sécurité routière étant toujours présent dans cette opération. Le « Portail ESR » propose aux professeurs et aux équipes éducatives, des ressources, des exemples d'actions, des outils de communication et des contacts associatifs.

Ce projet national bénéficie d'un soutien partenarial important qui permet d'aider localement à la mise en œuvre et à l'accompagnement des actions définies et conduites par les enseignants.

En 2019, 27 424 élèves relevant de 1 454 classes ont participé à cette manifestation, 28 académies étaient représentées. L'édition 2019 de la semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège a été l'occasion de lancer le « savoir rouler à vélo » (SRAV).

Cette mesure a été annoncée dans le cadre du Comité Interministériel à la Sécurité Routière (CISR), présidé par le Premier ministre, le 9 janvier 2018 et a été reprise dans le cadre du « Plan Vélo et mobilités actives », lancé le vendredi 14 septembre 2018.

Ce dispositif est piloté par le ministère chargé des sports et vise à accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité auprès de l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Il s'organise sur les différents temps de la vie de l'enfant : scolaire, périscolaire et extrascolaire.

Les projets précités qui appellent une déclinaison territoriale participent à la réalisation des objectifs poursuivis par les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) élaborés sous l'autorité des préfets et financés par le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »**. L'éducation nationale est présente, aux côtés des autres acteurs de la sécurité routière, dans tous les PDASR.

La mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière à destination des scolaires mobilise également des moyens financiers et humains des forces de l'ordre (**programmes 152 pour la gendarmerie nationale et 176 pour la police nationale**).

En matière de sécurité routière, la gendarmerie participe principalement à trois actions de prévention à destination des jeunes :

- l'opération « permis piéton », qui cible les classes de CE2 ;
- l'opération « 10 de conduite », qui vise les futurs jeunes conducteurs (14-18 ans), menée dans le cadre d'une convention avec Groupama, Renault et Total ;
- les « pistes d'éducation routière », en partenariat avec l'association la Prévention Routière.

En 2018, 226 224 jeunes ont été sensibilisés au risque de la sécurité routière et 18 568 missions « actions de prévention partenariat » ont été menées par la gendarmerie.

Dans le cadre des actions préventives à l'attention des élèves de l'enseignement primaire et secondaire, la direction centrale de la sécurité publique (DCSP), les compagnies républicaines de sécurité (CRS) et les services de la préfecture de police poursuivent leur engagement sur les actions en lien avec l'usage du vélo et sur le dispositif « permis piéton ». Ce dernier dispositif bénéficie d'une nouvelle convention, signée le 8 avril 2019 entre le ministère de l'Intérieur, l'association Prévention MAIF et l'Association des maires de France.

Depuis 1972, les pistes d'éducation routière des compagnies républicaines de sécurité (CRS) permettent de sensibiliser les jeunes à partir de 14 ans à la pratique et aux risques de la conduite des deux roues motorisées. Des ateliers sont plus particulièrement dédiés aux effets de l'alcool et des produits stupéfiants et à des mises en situation d'accidents (via notamment des casques de simulation de chocs). La piste « 10 de conduite rurale » sensibilise plus particulièrement les futurs agriculteurs à la prévention et aux bons réflexes d'utilisation des engins agricoles. Durant ce parcours pédagogique, les jeunes sont évalués sur leur capacité à appréhender les situations observées lors des exercices pratiques. En 2018, les pistes itinérantes et locales animées par les CRS ont permis de former 54 881 jeunes environ.

D'autres actions sont mises en œuvre, à l'instar :

- des opérations de sensibilisation menées dans les lycées à destination des jeunes conducteurs ;
- des actions de communication sur les réseaux sociaux et les radios locales ;
- des contrôles préventifs effectués à la sortie des établissements scolaires sur les équipements de sécurité des usagers de deux roues (ports des gants et du casque, brevet de sécurité routière) : ceux-ci sont organisés en lien avec les chefs d'établissements et les associations de parents d'élèves.

La préfecture de police renforce par ailleurs les actions en direction des étudiants ; 6 044 en ont bénéficié en 2018, au cours de 44 opérations de sensibilisation effectuées en milieu universitaire.

En dehors du cadre strictement scolaire, le **ministère chargé des sports (programme 219)** accompagne la mise en place d'actions auprès de divers publics, notamment les jeunes, afin de les sensibiliser aux dangers de la route.

Les principales fédérations mobilisées sont la fédération française du sport automobile, de motocyclisme, de cyclisme, de cyclotourisme, de triathlon, l'UFOLEP ainsi que d'autres fédérations multisports et affinitaires au travers des clubs qui leur sont affiliées localement.

L'ensemble de ces fédérations sportives, « usagères de la route », intègre pleinement la sensibilisation des pratiquants et notamment des jeunes dans l'ensemble de leurs actions de développement ou de formation. Il en résulte que les actions spécifiques de sensibilisation des jeunes usagers aux risques de la route ne sont pas forcément visibles (plan d'action dédié) ou quantifiables financièrement dans le cadre de crédits liés à une convention d'objectifs.

Cependant il convient de souligner certaines actions conduites au sein des fédérations.

La **Fédération française du sport automobile (FFSA)** organise des opérations d'information et de sensibilisation des jeunes à la sécurité routière, notamment autour de l'activité de karting et du Championnat de France de rallye (opération « rallye jeunes » qui avait vu en 2011, sa formule remaniée par l'adjonction de modules de sensibilisation spécifique « sécurité routière » en parallèle des actions sportives). Par ailleurs, la FFSA intervient dans le cadre de la formation des officiels et des organisateurs de rallyes. Elle organise des actions de prévention en lien avec la sécurité. Enfin, l'animation du réseau des écoles de Karting porte des actions sur la sécurité routière et le secourisme.

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de sensibilisation des jeunes usagers est de 250 000 € pour 2018. La quote-part en lien avec les actions de sécurité routière de 10 % soit 25 000 €.

Afin d'augmenter ses actions, les échanges avec la Préfecture de Police de Paris sont réguliers.

La Fédération française de cyclotourisme (FFCT) ne cesse de sensibiliser ses adhérents à la sécurité routière, pour le respect du Code de la route, et l'incitation au respect mutuel entre tous les usagers. Ses actions portent véritablement leurs fruits, et sans pour autant l'avoir rendu obligatoire : plus de 90 % de ses adhérents par exemple portent désormais le casque. Ce travail de prévention est coordonné et mis en place par une organisation pyramidale au sein même de ses structures qui sont composées de commissions avec des coordonnateurs interrégions, un délégué de ligue dans chaque région, un délégué départemental dans chaque département, et plus de 3 000 délégués de club dans tout l'Hexagone. Afin d'étendre sa contribution à la sécurité routière auprès de tous les usagers, la FFCT a ainsi mis en place durant quatre ans la diffusion d'un dépliant rappelant les contraintes des cyclistes sur la route et des recommandations sur le comportement au volant dans des situations types.

L'éducation routière, est l'activité proposée par les écoles cyclo aux jeunes jusqu'à 12 ans. Il y a trois niveaux de qualification, de l'apprentissage à l'expert. Il existe un concours national d'éducation routière pour les 10-12 ans, qui récompense les meilleurs jeunes et le meilleur comité régional. Celui-ci est qualificatif pour le concours européen d'éducation routière organisé chaque année en septembre.

Enfin, la fédération s'attache à développer le cyclotourisme à l'école au travers du « savoir rouler à vélo ». Depuis de nombreuses années, la fédération intervient dans les écoles, sur le temps scolaire et périscolaire. Une convention a été signée avec le ministère de l'éducation nationale et la mise en place du « savoir rouler à vélo » en primaire est un axe prioritaire pour cette fédération.

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de sensibilisation des jeunes usagers est de 46 667 € pour 2019. Une quote-part en lien avec les actions de sécurité routière de 10 % soit 4 667 €.

La **fédération française de cyclisme** s'inscrit aussi pleinement dans la sensibilisation de ses publics et de ses jeunes en particulier aux risques de la route. Pour cela elle agit sur trois axes forts en :

- développant un réseau d'Écoles françaises de Cyclisme permettant de structurer l'apprentissage du vélo et d'ouvrir les clubs à de nouveaux publics (jeunes enfants, loisirs) et de nouveaux enjeux (autonomie à vélo, Savoir-Rouler) ;
- collaborant avec le secteur scolaire pour développer la pratique du vélo à l'École et promouvoir le SAVOIR-ROULER ;
- mettant en œuvre des actions de détection de talents et de développement des pratiques cyclistes, et pas seulement les pratiques cyclistes urbaines, avec les maisons de quartier et les centres sociaux culturels.

Le soutien global aux différents projets intégrant des actions de sensibilisation des jeunes usagers est de 200 000 € pour 2019. La quote-part en lien avec les actions de sécurité routière est de 10 %, soit 20 000 €.

L'UFOLEP assure la promotion des mobilités actives et du savoir rouler en déployant une offre d'éducation aux mobilités actives à travers deux programmes éducatifs de l'UFOLEP : le savoir rouler et l'attrait du vélo et du VTT.

Le soutien global aux différents projets intégrant des actions de sensibilisation des jeunes usagers est de 130 000 € pour 2019. La quote-part en lien avec les actions de sécurité routière est de 20 %, soit 26 000 €.

Par ailleurs l'UFOLEP s'inscrit dans la campagne « agir pour la sécurité routière » issue de son projet fédéral. Forte de ses 8 000 associations affiliées et de 351 000 licenciés, l'UFOLEP, Fédération multisport, éducative et citoyenne rayonne sur l'ensemble des territoires urbains, périurbains et ruraux.

La fédération s'engage dans les Plans d'Action à la Sécurité Routière via :

- des actions de formation et de prévention aux conduites addictives sur la route (alcool, drogue...);
- des actions de formation et de prévention aux conduites à risque sur la route (vitesse, fatigue...);
- des actions de formation aux gestes de premiers secours (PSC1);
- des mises en situation du public en matière de conduite.

La déclinaison opérationnelle du « savoir rouler à vélo » prévue par la mesure 10 du CISR du 9 janvier 2018 est déjà mise en œuvre. Pilotée par la direction des sports en lien avec les fédérations partenaires, elle s'articule autour de plusieurs axes participant à la sensibilisation des jeunes (6-11 ans) aux risques de la route, à savoir :

- la définition d'un socle commun de séances « savoir rouler à vélo », déclinée en deux parties, « savoir pédaler » et « savoir circuler à vélo » sur la voie publique en toute sécurité intégrant l'apprentissage des notions liées à la sécurité routière.
- la création d'une cartographie à destination des potentiels prescripteurs permettant d'identifier et de communiquer sur l'ensemble des opérations proposées,
- la création et diffusion d'un kit de communication du « savoir rouler à vélo » (logo, infographies, vidéo, bannières, communiqués de presse),
- la participation à la réalisation des études sur différents types de protection comme les casques.

Les actions de prévention organisées par le **programme 182 « Protection judiciaire de la jeunesse »** s'inscrivent dans les priorités de la délégation à la sécurité routière et de ses partenaires européens, c'est-à-dire l'enseignement des règles de sécurité routière à tous les jeunes, quelle que soit leur situation scolaire ou leur formation professionnelle.

L'apprentissage de la conduite et de la sécurité routière est un outil privilégié pour les services de l'État et les associations qui sont en charge de l'insertion sociale et professionnelle des publics fragilisés, mal insérés socialement, ou éloignés de l'emploi et de la citoyenneté. L'objectif est avant tout de développer chez les jeunes conducteurs de deux-roues ou de voitures des comportements qui ne mettent en jeu ni leur sécurité ni celle des autres.

En se saisissant de leur désir de conduire, un parcours éducatif structurant leur est proposé au cours duquel sont repris les apprentissages de base : le partage de l'espace public, le respect de soi et d'autrui, et l'intégration de la notion d'ordre public. Indirectement, cette activité est également l'occasion de réaliser des actions de sensibilisation sur les risques liés à l'usage de produits psychoactifs (médicaments ou drogues et/ou alcool) et de contribuer à déceler certaines défaillances sensorielles (vue, ouïe...).

En outre, il s'agit aussi d'une opportunité pour certains mineurs de réussir un examen qu'ils auraient dû passer pendant leur scolarité ; l'obtention de l'attestation de sécurité routière (ASR) et du brevet de sécurité routière (BSR) se révélant souvent être, pour eux, une première situation de réussite.

En amont de l'obtention de ces examens, la direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) contribue à ce que les mineurs pris en charge remplissent les conditions nécessaires à la réinscription au sein d'un parcours de formation. À titre d'exemple, l'accord-cadre signé le 7 juin 2011 avec la direction du service national et la direction de l'administration pénitentiaire poursuit cet objectif. En effet, ce protocole fixe le cadre d'organisation des journées « défense et citoyenneté en milieu carcéral et en milieu ouvert » pour les jeunes recensés de 16 à 25 ans. Cette démarche leur permet d'être en règle avec les obligations du code du service national avant la fin de leur prise en charge ou de leur temps de détention, et de pouvoir débiter immédiatement après l'ensemble des démarches

d'insertion. Le passage d'examens et de concours soumis à l'autorité publique, dont font partie les attestations et brevets de sécurité routière ainsi que le permis de conduire, s'inscrit dans le processus de réinsertion.

Les cours d'apprentissage de la conduite pour les jeunes pris en charge peuvent être mis en œuvre par des personnels de la DPJJ titulaires du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) ou en partenariat avec des auto-écoles. Les actions de formation des professionnels sont proposées par l'école nationale de protection judiciaire de la jeunesse (ENPJJ) dans les pôles territoriaux de formation (PTF) : une session de formation permet l'accompagnement des jeunes pris en charge dans la préparation à l'ASR.

La DPJJ développe chaque année une série d'actions partenariales sur la prévention routière au niveau territorial. Ces actions peuvent être, soit une sensibilisation aux dangers de la route, soit une formation au permis de conduire, ou toute autre action visant à mieux insérer socialement et développer des comportements routiers adaptés chez les jeunes sous protection judiciaire.

La dimension prévention routière peut enfin être directement liée aux actes commis et devenir ainsi la modalité d'organisation de l'action éducative. En ce sens, peuvent être cités des stages routiers en alternative aux poursuites, des mesures de réparation pénales en partenariat avec des maisons départementales de la sécurité routière, des stages de formation civique ou de citoyenneté. Sur l'ensemble du territoire, des actions de formation au permis B et de passage du BSR sont organisées régulièrement par les directions territoriales de la protection judiciaire de la jeunesse (DTPJJ) avec l'ensemble des partenaires publics et associatifs.

La DPJJ a compétence, par l'intermédiaire de ses services déconcentrés, pour préparer et assurer la passation de l'ASR. En 2018, 99 unités d'établissements et services sont habilitées à cette fin. Au nombre de 97 en 2017, elles ont assuré la préparation de 1 660 jeunes. 1 406 étaient présents lors des épreuves et 1 376 jeunes ont obtenu l'ASR.

Il convient également de souligner qu'un nombre important d'actions sont menées en partenariat et avec le soutien de l'association Agir ABCD qui propose l'intervention de retraités bénévoles. Cet engagement partenarial conduit la DPJJ à renouveler l'accord-cadre liant ces deux institutions.

Dans le domaine de la prévention de la délinquance et de la réitération, la DPJJ développe avec ses partenaires un panel de médias éducatifs en support de l'action d'éducation visant à permettre à des jeunes en difficulté de mieux appréhender les règles de la sécurité routière, le bon comportement sur la route et le respect d'autrui.

Au sein de la direction interrégionale de la protection judiciaire de la jeunesse (DIRPJJ) Grand-Centre par exemple, des actions de sensibilisation au Code de la route sont organisées dans le cadre des mesures judiciaires mises en œuvre telles que la mesure de réparation ou les stages de citoyenneté. En partenariat avec les services territoriaux de la prévention routière, sont proposées des mises en situation pour faire prendre conscience aux jeunes des risques liés à la conduite sous l'empire de produits psychoactifs. De même, il leur est exposé à cette occasion les risques liés à la vitesse excessive, et au non-respect du Code de la route. Une inspectrice du permis de conduire, chargée de mission prévention à la préfecture du Loiret, intervient régulièrement auprès des jeunes sous protection judiciaire dans le cadre de la passation du BSR ou d'actions de sensibilisation.

Dans la DIRPJJ Sud, en Haute-Garonne, le service territorial éducatif d'insertion (STEI) de Toulouse mène une action permanente de prévention de la délinquance routière, notamment par la mise en œuvre de réparations pénales ordonnées dans le cadre de délits à caractère routier. Autre exemple le centre éducatif fermé (CEF) de Nîmes a mis en place une opération de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité.

Cette manifestation menée conjointement par le CEF et l'association de prévention routière du Gard permet de sensibiliser les jeunes aux dangers de la route et de donner du sens au travail entrepris dans le cadre de la préparation à l'ASR. Cette opération s'inscrit dans le cadre d'un projet global et transversal d'éducation à la citoyenneté réalisé depuis plusieurs années au CEF.

À la DIRPJJ Île-de-France/outre-mer, la DT de Paris peut être amenée à faire intervenir, dans le cadre des Dialogues Citoyens qu'elle pilote, l'association des familles des traumatisés crâniens (AFTC). Le film de présentation des

accidentés de la route, les témoignages apportés par les bénévoles de l'association et la mise en situation avec le port des lunettes de simulation drogues et alcool, permettent de faire accéder les jeunes à la notion de danger inhérent à tout comportement irresponsable, au nécessaire respect des règles de bonne conduite et à l'empathie vis-à-vis des personnes blessées et de leurs proches.

Les manifestations nationales éducatives et sportives de la PJJ (challenge Michelet et Trophée sport aventure) proposent également chaque année des ateliers de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière (voiture tonneau, test de conduite de voiture et/ou deux roues sur simulateur, clip de prévention, parcours avec lunettes de simulation d'alcoolémie/drogues).

La mise en œuvre de ces mesures est une occasion pour reprendre les faits et le contexte ayant donné lieu à la décision judiciaire, dans un travail et un débat avec les jeunes sur les comportements à risque (transgression, alcool, stupéfiants, vitesse).

De même, leur sont fournis à cette occasion, différents éléments techniques de compréhension et de formation à la conduite. Ce travail est mené avec tous les services exerçant des mesures de réparation pénale. Il peut être conduit en lien avec les acteurs œuvrant dans le champ de la politique de prévention de la délinquance tels que la Police nationale (programme 176) et la Gendarmerie nationale (programme 152).

## OBJECTIF DPT-2835

Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

La **formation au permis de conduire** est un outil privilégié de la lutte contre l'insécurité routière et constitue également un élément essentiel de l'insertion sociale et professionnelle, en particulier des jeunes.

Afin de lutter contre l'insécurité routière, les conditions doivent être réunies pour qu'en premier lieu, le coût de la formation au permis de conduire soit accessible au plus grand nombre. Par ailleurs, les délais d'attente d'une place d'examen après un premier échec, ainsi que les conditions d'accueil dans les centres d'examens doivent être optimisés. Enfin, la qualité de la formation dispensée par les écoles de conduite agréées doit être renforcée par des démarches volontaires de certification ou de labellisation.

La réforme du permis de conduire annoncée par le ministre de l'intérieur en juin 2014 est allée dans ce sens et avait pour objectifs, d'une part, de réduire les délais de passage et donc les coûts pour les usagers, et d'autre part, de rendre le permis plus accessible pour les jeunes (rénovation du dispositif du permis à un euro par jour, mise en place de guichet unique pour les aides, etc.). Quatre années après son lancement, la réforme a produit ses effets puisque le délai médian d'attente d'une place d'examen au permis de conduire après un échec a fortement baissé depuis 2013 ; il est passé de 73 jours en 2013 à 42 jours en mai 2019.

Cependant, la réduction du délai d'attente est tributaire pour une part non négligeable de candidats qui ne souhaitent pas se représenter immédiatement pour des raisons d'agenda (poursuite des études dans une autre ville), financières (ne disposent pas immédiatement des ressources nécessaires pour compléter leur formation) ou par peur d'échouer à nouveau.

Une nouvelle réforme du permis de conduire a été annoncée le 2 mai 2019 par le Premier ministre afin de permettre un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme, qui s'articule autour de dix mesures, vise à moderniser l'apprentissage de la conduite (abaissement de l'âge pour passer le permis dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite, développement de l'usage des simulateurs, et de l'apprentissage sur boîte automatique.), à permettre un passage plus simple et rapide du permis de conduire (modernisation de l'inscription à l'examen expérimentée en janvier 2020 dans cinq départements en Occitanie, mise en place d'une plateforme

gouvernementale dédiée au choix de son auto-école, création d'un livret numérique de suivi de la formation), et à favoriser de nouveaux modes d'apprentissage de la conduite (développement de la conduite encadrée, favoriser l'accès à la conduite supervisée, adaptation des questions du Code de la route). Pour le passage de l'épreuve théorique de l'examen du permis de conduire, un accès à une plateforme de formation et un droit de passage de l'examen seront offerts aux participants au service national universel (SNU). Enfin, la mise en place d'un livret d'apprentissage numérique permettra un meilleur suivi de la formation des élèves.

Le programme 207 « Sécurité et éducation routières » intervient également pour mettre en place un continuum éducatif efficace, cohérent et de qualité dans le cadre de l'**éducation en milieu scolaire**.

Ainsi dès le plus jeune âge, les enfants sont sensibilisés à la sécurité routière à l'école primaire, puis au collège en classes de 5e et de 3e. Des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR1 et ASSR2) sont délivrées. Elles seront ensuite exigées pour obtenir le brevet de sécurité routière (BSR) puis un premier permis de conduire. Les jeunes, qui n'auraient pas passé ces ASSR, ont la possibilité de les obtenir après un examen portant sur des connaissances théoriques organisé par les GRETA.

La détention de l'ASSR n'est désormais plus obligatoire pour les personnes ayant atteint l'âge de 21 ans, suite à la publication décret du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière, afin de fluidifier l'instruction des dossiers et de mettre en cohérence le dispositif avec les études statistiques qui montrent que la majorité des jeunes passe leur permis avant 21 ans.

### **La formation par les écoles de conduite labellisées**

Le label « qualité des formations au sein des écoles de conduite et reconnaissance des équivalences à ce label » est entré en vigueur le 2 mars 2018. Ce label ministériel attribué gratuitement repose sur une démarche volontaire des écoles de conduite. Il est décerné pour 3 ans selon les 6 critères de qualité définis dans le décret n° 2015-790 du 30 juin 2015 relatif à la qualité des actions de la formation professionnelle continue. Ces six critères sont eux-mêmes déclinés en 23 critères de qualité définis par l'arrêté du 26 février 2018 portant création du label « qualité des formations au sein des écoles de conduite et reconnaissance des équivalences à ce label ».

### **Le dispositif « permis à un euro par jour »**

Le programme 207 finance également le dispositif du « permis à un euro par jour ». Ce dispositif, mis en œuvre par l'État depuis le 3 octobre 2005, permet aux jeunes de 15 à 25 ans révolus de lisser le coût de la formation au permis de conduire à raison d'un euro par jour, sur une durée maximale de 40 mois au moyen d'un prêt à taux zéro délivré par un établissement de crédit ou une société de financement, dont les intérêts sont pris en charge par l'État.

Ce dispositif repose sur des conventions entre l'État, près de 5 200 écoles de conduite partenaires et 14 établissements financiers. Depuis le 1er juillet 2016, les modalités d'obtention du prêt ont été assouplies.

Par ailleurs, le dispositif de la caution publique est entré en vigueur en septembre 2010. L'État prend à sa charge le cautionnement du prêt pour les jeunes qui ne peuvent pas disposer d'une caution parentale ou d'un tiers et qui sont inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi. Au 30 juin 2019, 432 jeunes ont bénéficié d'un prêt cautionné (20 d'entre eux ont fait l'objet d'un appel en garantie). Ce faible nombre peut s'expliquer par une adhésion limitée des établissements de crédit et une connaissance insuffisante de ce dispositif par les bénéficiaires potentiels. Dans le cadre du nouveau mandat de gestion qui a été signé le 28 juillet 2016 avec la Caisse des dépôts et consignations, une réforme du dispositif est en cours visant à élargir le dispositif, à simplifier la procédure d'éligibilité et mettre en œuvre l'article 67 de la loi n° 2017-86 relative à l'égalité et à la citoyenneté qui prévoit notamment que tout bénéficiaire de l'allocation garantie jeune est éligible de droit, sous réserve de ne pas bénéficier de caution parentale ou d'un tiers, au dispositif de la caution publique mis en place pour les prêts délivrés dans le cadre du dispositif du « permis à un euro par jour » (Article L. 5131-6-1 du Code du travail).

Dans ce nouveau cadre, l'objectif est de financer, en 2020, 180 680 prêts, dont 109 000 prêts initiaux.



### La mise en œuvre de la formation complémentaire dite « post permis » pour les conducteurs novices.

Cette formation est entrée en vigueur le 2 mai 2019. Elle s'adresse aux conducteurs novices volontaires entre le 6<sup>e</sup> et le 12<sup>e</sup> mois d'obtention du permis de conduire et donne lieu, sous réserve du respect des conditions réglementaires en vigueur, à une diminution de la durée de la période probatoire.

Les indicateurs retenus pour vérifier l'atteinte de l'objectif n° 4 sont :

- le délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire de la catégorie B ;
- le coût unitaire d'obtention d'un permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière. L'objectif est de stabiliser la dépense moyenne liée à la délivrance d'un permis de conduire pour l'administration.

#### INDICATEUR P207-835-12996

##### Délai d'attente médian aux examens et coût unitaire d'obtention du permis de conduire

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	40	42	42	42	42	42
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	61,5	65	60	65,2	65,4	65,4

#### Précisions méthodologiques

##### 1 — Réduire le délai d'attente médian aux examens

Source et analyse des données : ministère de l'intérieur — délégation à la sécurité routière.

Les dates d'examens pratiques sont enregistrées automatiquement dans AURIGE après que les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) ont clôturé leur journée d'examen sur leur tablette, celle-ci étant utilisée à 97 %. Lorsque l'IPCSR ne peut utiliser sa tablette, il saisit les résultats des examens directement dans AURIGE à la date de jour de l'examen.

\* Les délais médians affichés tiennent compte de l'évolution réglementaire intervenue en 2017 qui permet aux candidats de se représenter au bout de 2 jours et non plus 7 jours.

##### Mode de calcul :

Sont pris en compte pour le calcul de l'indicateur annuel, les délais médians mensuels d'attente entre la première et la deuxième présentation à l'épreuve pratique B du permis de conduire, en nombre de jours calendaires, calculés de la manière suivante :

– pour un mois M considéré d'une année N, il s'agit du délai médian d'attente des candidats se présentant pour la deuxième fois à l'épreuve pratique du permis B au cours de ce mois M et ayant échoué à leur première présentation au plus tôt une année avant ce mois M (mois M-1 de l'année N-1) ;

– l'indicateur annuel est la médiane, des douze délais mensuels d'une année civile. Ce délai médian est celui en dessous duquel la moitié des candidats attend une place d'examen après un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire.

Par construction, l'indicateur ne prend pas en compte les délais supérieurs à une année, étant considéré qu'au-delà de ce délai, le candidat ne peut qu'avoir fait le choix délibéré de ne pas se représenter dès qu'il en avait l'occasion.

##### 2 — Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

Le numérateur (coût total) intègre la masse salariale (hors postes vacants) correspondant aux activités d'examen (avec CAS Pension) ainsi que les frais de déplacement et de fonctionnement des cellules éducation routière ainsi que ceux destinés aux formations initiale et continue.

Ne sont pas pris en compte dans les dépenses HT2, les crédits consacrés par l'administration centrale à la maintenance et au développement des applicatifs métiers utilisés par les cellules « éducation routière », aux équipements spécifiques des personnels de ces cellules (ex : postes informatiques dédiés ER), aux investissements sur les centres d'examen du permis de conduire.

Le dénominateur (nombre de permis) correspond au nombre de permis moto, lourd, et permis B délivrés après réussite aux examens pratiques au cours de l'année considérée.

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réforme de juin 2014 s'est traduite notamment par la mise en place d'un 13<sup>e</sup> examen B par jour, par la mise à disposition d'une trentaine d'agents publics de La Poste pour réaliser l'épreuve pratique du permis B et par

l'externalisation de l'épreuve théorique générale (99 % des candidats à l'examen théorique général passent cet examen dans un des six organismes agréés). Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) se sont ainsi concentrés sur l'épreuve pratique du permis B et les contrôles.

Une nouvelle réforme du permis de conduire a été engagée en 2019 pour permettre un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme, qui s'articule autour de dix mesures vise à moderniser l'apprentissage de la conduite (abaissement de l'âge pour passer le permis dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite, développement de l'usage des simulateurs, de l'apprentissage sur boîte automatique...), à permettre un passage plus simple et rapide du permis de conduire (modernisation de l'inscription à l'examen expérimentée en janvier 2020 dans cinq départements en Occitanie, mise en place d'une plateforme gouvernementale dédiée au choix de son auto-école, création d'un livret numérique de suivi de la formation), à favoriser de nouveaux modes d'apprentissage de la conduite (développement de la conduite encadrée, favoriser l'accès à la conduite supervisée, adaptation des questions du Code de la route). Enfin, dans le cadre du service national universel, les jeunes bénéficieront d'une formation gratuite au code de la route et de la gratuité du premier passage à l'examen théorique général.

Le dispositif de mise à disposition d'agents de La Poste mis en œuvre en 2016 a été renouvelé en 2019. Il y a ainsi 20 examinateurs de La Poste qui ont réalisé des examens pratiques de la catégorie B du permis de conduire à compter de juillet 2019 dans les départements les plus en tension. Depuis 2014, les volumes de recrutements annuels sont calibrés pour garantir la stabilité des effectifs d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) et de délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR). Ils sont d'environ 44 pour les IPCSR et de 10 pour les DPCSR.

Ces mesures ont permis de réduire considérablement le délai d'attente moyen aux examens, qui est passé de 98 jours en 2013 à une prévision de 64 jours fin 2019. Le délai médian est passé de 73 jours en 2013 à 42 jours en 2019.

Enfin, pour pallier la hausse du délai de passage, une offre d'examens supplémentaires au permis B a été mise en place en mars 2019 pour les quelques départements restant en tension. Au total, 20 000 examens supplémentaires peuvent être réalisés par les inspecteurs, les samedis et sur le temps de récupération dans les départements éligibles.

La mobilisation d'un effectif plus important d'IPCSR a généré une légère hausse des dépenses de fonctionnement à laquelle s'ajoute une augmentation de la masse salariale. Le coût des formations initiales des DPCSR et des IPCSR a également augmenté depuis 2018 en raison de la prise en charge nouvelle du permis A2 et du niveau supérieur moto pour l'ensemble des agents en formation initiale. L'exercice 2019 correspond à un point d'équilibre entre les effectifs d'IPCSR et le nombre de permis délivrés, le coût unitaire du permis de conduire ne devrait pas connaître d'évolution et est à présent stabilisé à environ 65,5 €.

#### **OBJECTIF DPT-2836**

**Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points**

Programme 216 : Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur.

Programme 354 : Administration territoriale de l'État.

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière.

Le système du permis à points, entré en vigueur le 1er juillet 1992, constitue un instrument efficace et privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière, car il induit une évolution des comportements au volant de nos concitoyens.

Le système de retrait et de reconstitution de points, proportionnel à la gravité des infractions commises, permet aux conducteurs contrevenants de mesurer les conséquences de leurs comportements et des risques qu'ils prennent au volant.

L'intérêt pédagogique de ce dispositif reste conditionné par la pertinence des informations effectivement délivrées aux auteurs des infractions au Code de la route donnant lieu à un retrait de points. À ce titre, le Code de la route (articles R. 223-3 et s.) prévoit l'envoi de différents types de courriers destinés à assurer l'information du titulaire du permis de conduire sur l'évolution du nombre de points affectés à son dossier à la suite du retrait ou de la restitution de points.

Sur le fondement de l'article 15 de la loi du 16 février 2015 relative à la modernisation et à la simplification du droit et des procédures dans les domaines de la justice et des affaires intérieures, un téléservice a été développé pour permettre aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points ainsi que leurs courriers de retrait ou de restitution de points. Il pourra être mis en service en 2020.

Par ailleurs, une opération de refonte des courriers de retrait ou de restitution de points a été engagée par la délégation à la sécurité routière. L'objectif de cette action, inscrite parmi les mesures du CISR d'octobre 2015, est double : tout d'abord rendre plus accessible l'information délivrée, mais surtout utiliser le volume annuel de ces courriers comme un levier pour faire changer le comportement des conducteurs. À ce titre, les titulaires disposent déjà d'une information sur la date prévisible de réattribution, en cas de perte d'un seul point. Des messages ciblés sur la typologie d'infraction qu'ils ont commise vont être intégrés à terme.

Pour 2020, les crédits de ce programme financeront les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC) ainsi que les dépenses relatives à l'hébergement et à l'exploitation des plateformes de production du permis de conduire sécurisé (serveurs et logiciels).

Le programme supportera également les dépenses destinées à faire évoluer le système informatique actuel afin d'intégrer les mesures législatives ou celles arrêtées lors des comités interministériels de la sécurité routière (CISR) des 2 octobre 2015 et 9 janvier 2018 : création d'un permis à points pour les conducteurs étrangers non résidents, portail accessible aux entreprises du secteur des transports routiers de marchandises et de voyageurs pour vérifier la validité du permis de conduire de leurs salariés conformément à la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016, création d'un nouveau stage de sensibilisation à la sécurité routière de 3 jours pour les personnes ayant déjà suivi deux stages ou en cas de suspension du permis de conduire pour un usage du téléphone portable au volant en complément d'une autre infraction au Code de la route.

Sur ce programme sont également financées les dépenses liées à l'amélioration des téléprocédures de demande de permis de conduire ouvertes en 2018 dans le cadre du plan préfectures nouvelle génération (PPNG) qui continueront d'évoluer en 2020 pour en améliorer leur ergonomie et couvrir un périmètre encore plus large de démarches.

Enfin, l'écosystème informatique de l'éducation routière et du permis de conduire est composé de nombreuses applications SNPC, PGA, SPD, RESPER, AURIGE, APEP, RAFAEL, ICER... Le développement rapide des usages numériques, le risque d'obsolescence de ces différentes applications et la raréfaction des compétences disponibles pour le maintien en conditions opérationnelles de technologies vieillissantes rendent nécessaire de moderniser l'ensemble du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire. Dans la poursuite des études engagées en 2019 sur la refonte de cet écosystème, l'année 2020 sera marquée par le début des travaux de modernisation sur ce système d'information.

Le **programme 354 « Administration territoriale de l'État »** participe également au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre.

L'instruction des dossiers de droits à conduire est menée en préfecture, mais la fabrication des titres relève de la compétence de l'ANTS qui a en charge le contrôle de la production et de la sécurisation des titres effectuées par le centre de traitement et de numérisation (CTN) et par l'Imprimerie nationale.

Depuis le 6 novembre 2017, dans un contexte de profonde mutation liée au plan préfectures nouvelle génération, l'instruction des dossiers est effectuée au niveau de l'un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (CERT) dédiés aux droits à conduire. Les CERT constituent des structures d'instruction de titres à compétence supra-départementale. En pratique, 17 CERT sont dédiés aux permis de conduire, 5 CERT traitent des certificats d'immatriculation des véhicules et 1 CERT est spécialisé dans l'échange des permis étrangers.

**Sécurité routière**

DPT | L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

L'objectif retenu permet de souligner les évolutions du comportement des conducteurs contrevenants en matière de sécurité routière. Celles-ci se traduisent notamment par le nombre de retraits et de restitutions de points opérés dans les dossiers des titulaires de permis de conduire et sont matérialisées par les lettres correspondantes adressées à ces conducteurs. L'évolution du nombre de lettres de retrait et de restitution de points et la ventilation en deux sous-indicateurs permettent d'effectuer, selon les différents types de courriers, des corrélations entre les retraits et les restitutions de points, autrement dit entre les volets sanction et prévention de la politique de sécurité routière.

**INDICATEUR P751-3618-12501****Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46)	Nb	9 794 758	10 061 701	11 740 000	10 000 000	9 500 000	12 500 000
Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)	Nb	11 254 953	10 131 103	12 400 000	9 200 000	12 300 000	13 000 000

**Précisions méthodologiques**

Source des données : ministère de l'intérieur — délégation à la sécurité routière.

Mode de calcul : les lettres d'information sont éditées et adressées aux titulaires du permis de conduire par l'Imprimerie nationale, pour le compte du ministère de l'intérieur (délégation à la sécurité routière), afin d'informer le conducteur d'une diminution ou d'un ajout de points sur le capital de son permis de conduire. Elles sont comptabilisées sur la base des lettres effectivement expédiées par l'Imprimerie nationale.

Les valeurs « lettres 46 » portent à la fois sur les lettres 46 et 46D :

- les lettres de restitution portent la référence « lettre 46 » et signalent aux conducteurs la reconstitution du capital maximum de 12 points de leur permis de conduire à l'issue d'un délai de 2 ou 3 ans sans infraction et au vu de la nature des infractions déjà enregistrées dans leur dossier ;
- les lettres 46D sont envoyées aux auteurs d'une infraction ayant entraîné le retrait d'un point. Celui-ci leur est réattribué lorsqu'aucune nouvelle infraction n'a été constatée durant les 6 mois suivant la date à laquelle a été établie la réalité de l'infraction en cause.

Les lettres de retrait figurent sous la référence « lettre 48 ».

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

La politique conduite par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière a pour objectif une amélioration du comportement des conducteurs en renforçant et diversifiant les moyens de constater les infractions au Code de la route notamment avec le développement du parc de radars. Dans ce cadre, il est prévu que le nombre de lettres (restitution et retrait de points) adressées aux contrevenants augmente après avoir connu une légère baisse en 2019 en raison de la dégradation du parc de radars pendant les mouvements de fin d'année 2018.

**OBJECTIF DPT-2837****Développer l'éducation routière tout au long de la vie**

Programme 152 : Gendarmerie nationale,  
Programme 176 : Police nationale,  
Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Si l'éducation à la sécurité routière doit être engagée dès le plus jeune âge, elle doit néanmoins être entretenue tout le long de la vie. Cette éducation s'inscrit dans un processus progressif et continu : en famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire et après son obtention, pendant la vie active et au-delà.

L'éducation à la sécurité routière concerne donc l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs), du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie. À côté de l'action indispensable des milieux associatifs et professionnels sur le sujet, les pouvoirs publics doivent donc développer et promouvoir les rendez-vous entre l'éducation routière et les

usagers tout au long de leur vie (campagnes de communication, stage de sensibilisation à la sécurité routière, projet de post-permis pour les conducteurs novices).

Dès lors, parallèlement à la mobilisation de l'opinion publique et des élus locaux, l'efficacité de l'action de l'État dans la lutte contre l'insécurité et la délinquance routières doit être renforcée par une stratégie de communication gouvernementale orientée vers la prévention, l'éducation et l'information pour mieux favoriser les changements de comportements. À ce titre, le **programme 207 « Sécurité et éducation routière »** finance des actions de communication qui se traduisent notamment par la réalisation de campagnes de communication et d'information diffusées sur différents médias (télévision, radio, presse, affichage et internet).

Depuis 2016, le principe éditorial retenu dans ces campagnes insiste sur les dommages collatéraux d'un accident autour de la première victime : les proches, la famille, les amis, l'entourage voient également leur vie durablement modifiée (campagnes « onde de choc »). Ce concept de « l'onde de choc » peut être développé et décliné selon le public visé : deux-roues motorisés, vitesse, « distracteurs » (téléphones, smartphones, etc.), usage de stupéfiants, alcool, etc.

Au premier semestre 2018, la Sécurité routière a déployé un plan d'actions d'envergure d'accompagnement de la mesure d'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central. Elle s'est ainsi attachée à mettre en évidence les bénéfices attendus de la mesure en termes de vies épargnées, de réduction des distances de freinage, de violence du choc atténuée et de temps de parcours faiblement impacté, sur les médias TV, digital, et presse principalement.

Au second semestre, la communication de la Sécurité routière a diversifié ses thématiques de communication avec des campagnes dénonçant les dangers de l'alcool au volant (« *Quand on tient à quelqu'un, on le retient* »), proposant aux jeunes automobilistes la solution « Sam » ou les alertant sur l'incompatibilité entre drogue et conduite, « *Fumer du cannabis est illégal. Au volant, ça peut être fatal.* ». Une campagne incitant à offrir un gilet airbag comme cadeau de Noël aux motards a également été déployée en décembre 2018 en partenariat avec les professionnels : « *Offrez-lui un cadeau pour la vie. Offrez-lui un airbag.* »

En 2019, la promotion du gilet airbag à moto est reconduite « *L'air c'est la vie, à moto aussi* », une campagne cinéma et digitale pointe la forte surexposition au risque routier sur les trajets routiers du quotidien « *La route de ma vie* », une campagne d'affichage d'envergure rappelle l'absolu danger de l'usage du téléphone au volant « *Sur la route, le téléphone peut tuer* ». La lutte contre l'alcool au volant reste un moment fort de la communication, tant vers les jeunes (été et fêtes) avec Sam que vers le grand public avec, en fin d'année, une campagne de messages de sensibilisation émanant d'une cinquantaine de journalistes et animateurs phares des chaînes de TV et radio.

Dans le même temps, la stratégie de communication diversifie ses vecteurs de communication.

Tout au long de l'année, la radio assure une présence régulière sous la forme d'un fil rouge ciblé sur un spectre plus large de thèmes. La dynamisation des réseaux sociaux s'est également accentuée pour offrir un contenu éditorial riche, créatif et complémentaire des campagnes nationales, mais aussi pour réagir plus facilement à l'actualité et mieux s'ouvrir à la discussion. L'utilisation des réseaux sociaux a permis aussi d'agir avec plus de force et d'efficacité auprès des jeunes, qui constituent une cible prioritaire en termes de prévention. La délégation à la sécurité routière participe également à des événements nationaux ou des manifestations festives comme Solidays, les Francfolies de La Rochelle, le Printemps de Bourges, etc.

Chacune de ces différentes actions donne lieu à des relations presse et des relations publiques soutenues.

En matière de sécurité routière, l'action locale est portée dans chaque département, par les préfets.

En 2017, ceux-ci ont été invités à élaborer pour la période 2018-2022, un document général d'orientations (DGO) devant constituer un outil de programmation dans le domaine de la sécurité routière.

Quatre enjeux ont été retenus au niveau national et doivent être impérativement repris dans les DGO : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants), les jeunes et les seniors.

Néanmoins, des enjeux locaux pourront venir compléter ces enjeux nationaux, tels que la vitesse, les distracteurs ou les deux-roues motorisés.

À partir de l'analyse de l'insécurité routière dans le département, le DGO favorise la mobilisation des différents partenaires locaux (services départementaux de l'État, collectivités locales, associations, chambres consulaires, etc.) autour d'orientations et de projets qui seront déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Ces actions pilotées directement par les services de l'État se concrétisent sur le terrain, notamment, par :

- des opérations de sensibilisation et de prévention menées par le service de coordination « sécurité routière » et ses partenaires : sensibilisation des écoliers, des collégiens et des lycéens, intervention auprès des seniors, opérations à la sortie de discothèques ou dans les lieux festifs, opérations présentant des alternatives à la sanction, etc. ;
- des opérations de communication locale : tenue de stands « sécurité routière » lors d'événements locaux rassemblant un nombre important de citoyens (festivals, foires, etc.), campagnes locales de communication (radios, télévisions ou presses locales), affichages, etc. ;
- l'organisation d'événements de « grande ampleur » : installation de « villages de la sécurité routière » lors de la semaine de la sécurité intérieure, « crash test », etc.

Au premier semestre 2019, la quasi-totalité des DGO avait été signée.

Afin de mieux développer l'éducation routière tout au long de la vie, la Police nationale (**programme 176 « Police nationale »**) veille à la variété des publics visés et des vecteurs de communication employés.

Des actions régulières en milieu scolaire et auprès des plus jeunes sont régulièrement menées.

La Police nationale contribue ainsi à la distribution des « permis piétons » et à la mise en œuvre d'actions de prévention sur l'usage du vélo, destinés respectivement aux élèves de CE2 et CM2.

Plus de 106 500 enfants ont été sensibilisés au cours de l'année 2018 sur la seule agglomération parisienne (+9 % par rapport à 2017), 2 580 l'ayant été en milieu scolaire (+30 %).

Des opérations de prévention ponctuelles sont organisées à destination des élèves du secondaire et des étudiants. En plus des actions menées auprès de 18 794 collégiens, 44 opérations ont été menées en milieu universitaire au cours de l'année 2018 et ont permis de sensibiliser 6 044 étudiants.

Le public senior reste difficile à mobiliser autour des actions de sécurité routière (5 actions spécifiques conduites par la préfecture de police en 2018, pour 293 seniors sensibilisés).

À l'inverse, les actions de prévention menées en milieu professionnel ont progressé de 84 % en 2018 (279 actions menées), permettant la sensibilisation de 14 829 personnes (+25 %).

Le nouveau dispositif des alternatives aux sanctions a également permis de sensibiliser davantage d'utilisateurs, avec une progression de 4 % du public touché (1 138 personnes) au cours de 23 opérations.

La Gendarmerie nationale (**programme 152 « Gendarmerie nationale »**) participe à la sensibilisation des usagers de la route à travers ses actions préventives, dissuasives ou éducatives.

Il s'agit d'une part, de renseigner, rassurer, et aider les usagers de la route et, d'autre part, de cibler les conducteurs qui ne respectent pas la réglementation. Ces actions reposent avant tout sur une présence visible des gendarmes sur les itinéraires les plus fréquentés, et les plus accidentogènes. Il s'agit également de participer à des conférences ou à des animations relatives à la sécurité routière. Les militaires de la gendarmerie participent aussi à des actions de prévention menées dans le cadre des contrats locaux de sécurité et de prévention de la délinquance.

**OBJECTIF DPT-2838****Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables**

Programme 152 : Gendarmerie nationale  
programme 176 : Police nationale  
Programme 207 : Sécurité et éducation routières  
Programme 219 : Sport

Les conducteurs de deux-roues (cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes), mais aussi les piétons et les seniors sont particulièrement vulnérables et constituent une cible essentielle de la politique de sécurité routière.

Selon le bilan de l'accidentalité 2018 (ONISR), les usagers de **deux-roues motorisés** représentent 23 % des décès avec 627 **motocyclistes** et 133 **cyclomotoristes** tués en 2018.

Après une forte hausse en 2017 (+ 56 décès par rapport à 2016 soit + 9,1 %), la mortalité motocycliste diminue de 6,3 % par rapport à 2017 et de 10,9 % par rapport à 2010. Le nombre de cyclomotoristes tués est en hausse (+ 16 décès par rapport à 2017) après 4 ans de diminution.

La mortalité des piétons présente une légère baisse en 2018 (- 2,9 %). Le nombre de piétons tués en 2018 s'élève à 470, en légère diminution par rapport à 2010 et proche du minimum observé en 2013 (465).

Les cyclistes constituent la seule catégorie d'usagers dont la mortalité présente une hausse pour la troisième année consécutive avec une légère augmentation de + 1,2 % par rapport à 2017. En outre, il s'agit de la seule catégorie dont le nombre de décès en 2018 (175) soit supérieur à celui de 2010 (147).

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre un surrisque pour les seniors de 75 ans et plus : 84 personnes de 75 ans et plus tuées par million d'habitants de cette classe d'âge en 2018, contre 49 pour les 65-74 ans et 46 pour les moins de 65 ans. Une gravité élevée marque les accidents des seniors : on compte 12 seniors tués pour 100 blessés, contre 4 pour les personnes de moins de 65 ans. Elle est constatée autant en et hors agglomération, et, quel que soit le mode de déplacement. Cette gravité est nettement plus élevée parmi les 75 ans et plus que parmi les 65-74 ans (respectivement 15 et 8 personnes tuées pour 100 blessés).

En conséquence, le Comité interministériel de la sécurité routière a adopté différentes mesures pour renforcer la protection des piétons. Le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière a modifié le Code de la route pour mettre en œuvre notamment deux de ces mesures :

- la constatation par vidéoverbalisation est désormais possible pour l'infraction de non-respect des règles de priorité de passage aux piétons (article R.415.11 du Code de la route) ;
- le nombre de points retirés sur le permis de conduire pour cette infraction est désormais de 6 points.

Par ailleurs, la sécurité des piétons est également renforcée devant l'apparition des engins de déplacement personnel (EDP) motorisés comme les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, etc. Un décret est actuellement en cours de finalisation pour donner un cadre juridique aux EDP motorisés et interdire leur utilisation sur les trottoirs. Les autres mesures en préparation pour protéger les piétons concernent l'aménagement des passages piétons pour augmenter leur visibilité aux véhicules devant s'arrêter.

La **Gendarmerie nationale (programme 152)** mène des actions spécifiques pour prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables et plus particulièrement les motocyclistes, les piétons et les seniors.

Des actions spécifiques sont conduites auprès des conducteurs de deux-roues motorisés pour compléter la formation initiale reçue en auto-école (maîtrise de la trajectoire de sécurité et maniabilité de la moto) et multiplication des opérations de « *remise en selle* » pilotées par les EDSR avant la saison estivale. Le comportement des motocyclistes sur la route est également contrôlé (conformité du véhicule, respect des limitations de vitesse, etc.).

Concernant les piétons, la gendarmerie intervient essentiellement dans le cadre du « permis piéton » délivré aux jeunes enfants du primaire pour éveiller leur sens de la responsabilité (itinéraires dédiés). Concernant les seniors, des

interventions ciblées peuvent conduire les unités à compléter les actions déjà mises en œuvre par la Prévention Routière et certaines sociétés d'assurance.

Parallèlement, l'opération « tranquillité seniors », d'abord destinée à prévenir les actes de délinquance à l'encontre des personnes âgées, est également devenue le cadre d'interventions sur la sécurité routière (remises à niveau sur le Code de la route et sensibilisation sur les effets secondaires de la prise de médicaments).

L'identification par la police nationale de plusieurs catégories d'usagers particulièrement vulnérables (notamment les jeunes adultes, les usagers de deux-roues motorisés et les seniors) contribue à la mise en œuvre d'actions ciblées de contrôle et de répression des infractions.

En matière de prévention, plusieurs opérations sont spécifiquement organisées par la préfecture de police de Paris à destination ou au bénéfice des usagers les plus vulnérables : les opérations « Bien vu ensemble » et de sensibilisation au non-respect des règles de priorité aux piétons (24 et 25 octobre 2018), les actions de sensibilisation destinées aux utilisateurs de deux-roues motorisés (1<sup>er</sup> février 2019) et les opérations d'alternative à la sanction à destination des usagers vulnérables (15 mars 2019).

Les usagers les plus vulnérables que sont les conducteurs de deux-roues motorisés ou non constituent également des populations cibles du **ministère chargé des sports (programme 219 « Sport »)**. Dès lors, les fédérations sportives concernées visent à sensibiliser ces conducteurs, à la sécurité routière.

La **fédération française de motocyclisme (FFM)** développe un axe fort en matière de pérennisation et de sécurisation du sport motocycliste.

Dans la continuité des actions engagées depuis de nombreuses années, la FFM organise l'opération « Portes ouvertes des circuits », en association avec les partenaires privés, le ministère chargé des sports et la délégation à la sécurité routière (DSR). Les utilisateurs de « deux roues motorisées » peuvent ainsi découvrir le roulage loisir, sur un lieu de pratique sécurisé. La Fédération française de motocyclisme conduit cette opération en l'associant à une campagne de promotion de la sécurité routière (affichage, annonces dans la presse spécialisée) et sessions de découverte de circuit encadrées (roulage, atelier thématique, contrôle technique).

La FFM participe aux débats du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) en y apportant des propositions pour la sécurité des usagers en deux-roues, propositions que la FFM met en œuvre dans les domaines de la formation des motards, de l'assurance moto, de la sensibilisation au risque pour les jeunes, de l'information des usagers et du partage de la route au bénéfice de tous.

Afin de préserver les sites et de proposer des conditions de roulage encore plus favorables et sécurisées, la FFM s'est engagée, depuis 2011, dans un processus de rachat de circuit. La fédération est déjà propriétaire de 11 terrains et 7 autres dossiers sont actuellement étudiés.

Depuis 2014, la fédération a nommé un cadre en charge de la sécurisation des circuits de motocross, en s'attachant particulièrement à la protection du public. Enfin, depuis 2016, 1 003 circuits de motocross ont été visités et 17 « experts sécurité », désignés et formés par la fédération.

Plusieurs sessions ont permis de former 125 représentants FFM susceptibles de siéger dans les comités départementaux de la sécurité routière (CDSR), en charge de l'instruction des demandes d'organisation des manifestations. Les mesures de simplification administrative ont assoupli le régime juridique, qui est passé d'un régime d'autorisation à un régime de déclaration avec avis de la fédération délégataire.

La formation des officiels internationaux fluctue selon la périodicité de renouvellement de qualification.

La formation des représentants au sein des CDSR améliore la pertinence de leurs interventions. Les modifications réglementaires nécessitent des réactualisations des connaissances régulières.



La sécurisation des pratiques porte également sur les équipements de protection individuelle qui font l'objet d'une attention particulière pour réduire les atteintes à l'intégrité physique des pilotes en cas de chocs. La Fédération soutient des études visant à améliorer la protection des pilotes (colliers cervicaux avec le laboratoire de biomécanique de Marseille, casque avec l'Université de Strasbourg). La FFM participe au financement de ces études.

Le soutien global aux différents projets intégrant des actions de prévention et sécurisation des pratiques est de 77 333 € pour 2019.

La **Fédération française de cyclotourisme (FFCT)** développe un plan d'actions « la sécurité à vélo, former pour mieux informer ».

La sécurité à vélo est une préoccupation permanente de cette fédération depuis très longtemps. Pour la sécurité routière, l'année 2018 a été celle de la sécurité à vélo. L'action repose sur la formation de délégués sécurité au sein des comités départementaux et régionaux et des clubs et sur une information des pratiquants, mais également des collectivités locales, des automobilistes... afin de mieux partager les espaces publics et notamment la route.

Les formations des référents sécurité sont harmonisées sur le territoire.

L'information des pratiquants et des autres usagers se fait essentiellement au travers de documents distribués au sein des collectivités, des administrations, de la tenue des salons et conférence et par les réseaux sociaux.

Le soutien global aux différents projets intégrant des actions de prévention et sécurisation des pratiques est de 6 000 € pour 2019.

La **fédération française de cyclisme (FFC)** dans le cadre de son projet « Roulons tous ensemble 2018-2020 » pose la sécurité comme l'une des 6 valeurs partagées avec l'ensemble des acteurs, l'objectif est « faire de la sécurité des cyclistes à l'entraînement comme en compétition une priorité fédérale majeure »

La FFC a un rôle moteur à jouer dans la structuration de la prévention des risques en garantissant une meilleure couverture du territoire par les écoles françaises de cyclisme et en apportant des solutions concrètes aux clubs pour renforcer leur encadrement et mettre à disposition des outils simples et des moyens de mise en place des activités. La FFC veut aussi renforcer les liens et les actions avec le milieu scolaire.

La FFC affirme ainsi son rôle majeur en matière de formation et de sensibilisation des cyclistes, mais aussi des automobilistes, dans les enjeux de la sécurité routière.

Dans cette perspective, la FFC souhaite participer de manière volontaire et concrète à la mesure 10 du CISR du 9 janvier 2018 dite mesure « savoir rouler à vélo ». Cette mesure a pour objectif d'accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité. Dès lors, il convient de sensibiliser les jeunes scolarisés et les personnes qui achètent ou louent des vélos à ce « savoir rouler » et de les informer sur la nécessité de certains équipements de protection comme les casques vélos pliables, les bandeaux de protection avec airbags, etc., conformément au descriptif de la mesure 10 du CISR du 9 janvier 2018.

Enfin, la Responsabilité Sociale des Organisations (RSO) est une préoccupation croissante de la FFC et des acteurs du cyclisme, en particulier des organisateurs de manifestations, pour mieux appréhender et mieux exercer leurs impacts sociétaux.

Dans le cadre d'un partenariat avec Green Cycling, une opération sera conduite en direction des organisateurs de 40 manifestations cyclosporives (comme l'Étape du Tour [ASO], l'Ardéchoise...) et 150 000 cyclistes participants sur des territoires cyclistes d'exception. Ce dispositif qui s'appuie sur des valeurs pour un cyclisme « Sûr, Sain et Propre » inclut les dimensions de gouvernance et d'héritage. Il pourra ensuite être déployé plus largement en direction de toutes les composantes du cyclisme fédéral.

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de prévention et sécurisation des pratiques est de 60 000 € pour 2019. La quote-part en lien avec les actions de sécurité routière est de 10 % soit 6 000 €.

Par ailleurs, fin 2018, un avenant a été financé à hauteur de 15 800 € pour assurer la sécurité des courses cyclistes lors des manifestations sportives sur la voie publique afin de financer une formation à destination des motards signaleurs.

Des coordinations de la sécurité routière ont initié à partir de 2013, l'opération « La route se partage » sur le Tour de Bretagne cycliste (**Programme 207**). Cette opération répond à une attente forte des cyclistes, dans le domaine de la sécurité routière et invite les conducteurs de véhicules motorisés et les cyclistes à modifier leurs comportements pour un respect mutuel entre tous les usagers de la route. Depuis 2015, avec la signature d'une convention entre la DSR et Amaury Sport Organisation, le Tour de France cycliste accueille cette opération qui bénéficie ainsi d'une vitrine importante. L'action essentielle consiste en l'animation de stands sur les différentes étapes. En 2019, la quasi-totalité des coordinations de sécurité routière a intégré le dispositif, ce qui représente 34 stands sur l'intégralité du Tour de France.

## AXE 3 : LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES

### OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE DE CET AXE

#### OBJECTIF DPT-2839

##### Améliorer la sécurité des infrastructures de transport

Programme 203 : Infrastructures et services de transports

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologie

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme 754 : Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

La lutte contre l'insécurité routière appelle également une sécurisation des itinéraires routiers, ainsi qu'un maintien de la qualité des routes.

Dans ce cadre, le responsable du **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** pilote les évolutions de la réglementation routière, notamment en matière de signalisation, d'équipements de la route et de circulation.

La contribution du **programme 203 « Infrastructures et services de transports »** à la politique de sécurité routière est majoritairement concentrée sur l'action n° 04 « Routes-entretien », qui comprend l'entretien courant et préventif du réseau routier, de ses dépendances et des équipements sur l'ensemble du réseau non concédé. La prise en compte de la sécurité routière est, dans ce domaine, une préoccupation constante, qui concerne notamment :

- un ensemble de démarches dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers ;
- le maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- des actions de communication spécifiques auprès des conducteurs automobiles pour les sensibiliser à la sécurité des agents travaillant sur les routes ;
- une politique active de contrôle des transports routiers sur l'ensemble du réseau.

Le programme met en œuvre des démarches « globales », mais aussi des démarches « thématiques » pour améliorer la sécurité des infrastructures pour l'ensemble des usagers.

La mise en sécurité des tunnels du réseau routier national consiste, en application de la réglementation instaurée depuis l'accident du Mont-Blanc en 1999, à réduire les délais de détection d'incidents, à augmenter la résistance au feu des ouvrages et à en faciliter l'évacuation par le renforcement de la ventilation d'extraction des fumées, et si nécessaire la création d'issues de secours supplémentaires. 38 tunnels et tranchées couvertes (dont 22 localisés en

**Sécurité routière**

DPT | LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES

Île-de-France) sont concernés. En 2018, le niveau d'avancement du programme de travaux est de 92 %, en Île-de-France et de 86 % en province. Le programme devrait s'achever en 2021.

Des démarches « thématiques » se concentrent sur des situations qui appellent un traitement des sites ou des environnements pour éviter que des accidents rares, mais particulièrement graves surviennent. Il s'agit notamment, de la lutte contre les prises à contresens de routes, la sécurisation des passages à niveau ou des routes à fortes pentes.

Les usagers les plus vulnérables, comme les usagers des deux-roues motorisés, bénéficient également d'une démarche thématique de traitement des obstacles latéraux.

En matière de sécurité des personnels intervenant sur zones de chantiers et d'interventions, l'administration centrale mène de nombreuses actions :

- le pilotage d'une étude pluridisciplinaire sur la doctrine technique en matière de signalisation temporaire, en association avec le ministère de l'intérieur ;
- l'animation d'un groupe de travail national avec les professionnels du transport routier de marchandises (fédérations et organismes de formation) suite à la signature le 15 octobre 2015 d'une charte d'engagement à ne pas rendre le métier des agents des DIR mortel ;
- l'animation d'un groupe de travail avec les représentants nationaux des personnels au CHSCT ministériel sur la prévention des risques auxquels sont exposés les agents des DIR ;
- la diffusion d'une campagne nationale de prévention afin de sensibiliser les usagers de la route sur les risques des zones de chantiers et d'intervention.

Dans le cadre de la contribution du programme 203 à la politique de sécurité routière, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et ses services travaillent en collaboration avec le CEREMA qui bénéficie d'une expertise en matière d'infrastructure.

Ainsi, le CEREMA participe à la démarche « sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE). Cette démarche se fonde sur l'analyse des accidents et la compréhension d'éventuels dysfonctionnements sur un tronçon d'itinéraires. Il s'agit d'une démarche complète d'amélioration de la sécurité routière, qui va de l'étude d'enjeux jusqu'à l'évaluation, via la réalisation d'actions. Ces dernières sont très variées : aménagement, rénovation, entretien, exploitation, etc. En 2019, tous les gestionnaires du réseau routier national non concédé possèdent une étude d'enjeux datée de moins de trois ans leur permettant de poursuivre la mise en œuvre de plans d'action visant à améliorer la sécurité des infrastructures, et une douzaine d'opérations issues des plans d'action de la démarche SURE ont été financées.

Le CEREMA a rédigé un guide explicitant la démarche « Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires » (ISRI), qui se base sur la détection et la correction préventives des défauts de l'infrastructure pouvant influencer sur la sécurité routière. Des inspecteurs, indépendants du gestionnaire local et ayant suivi une formation nationale, inspectent chaque année un tiers du réseau routier national non concédé, dans un véhicule léger roulant à la vitesse normale de jour puis de nuit. Comme suite aux comptes rendus de visite d'inspection, le gestionnaire met en œuvre les actions correctives immédiates ou lance les études nécessaires afin d'apporter des solutions aux problèmes relevés par les inspecteurs. Le CEREMA a produit un outil l'ISRICAM, permettant une saisie simplifiée des événements à l'aide d'une caméra reliée au GPS et enregistrant les commentaires audio, facilitant la réalisation du rapport de restitution. La démarche a été lancée en 2009. En 2015, a débuté le troisième cycle d'inspections.

Par ailleurs, la contribution du CEREMA au renforcement de la sécurité des infrastructures routières repose également sur :

- un ensemble de démarches dédiées à la bonne conception des infrastructures de transport et à la sécurisation des itinéraires routiers ;
- l'assistance au maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- l'adaptation des démarches de sécurité au réseau secondaire ;
- des actions pour assurer la sécurité des agents travaillant sur les routes.

Pour la bonne conception et la bonne réalisation des infrastructures

Le CEREMA porte ainsi un certain nombre d'actions telles que la mise à jour des guides de référence sur des thèmes plus généraux de conception des infrastructures, mais qui prennent en compte les problématiques de sécurité routière (conception géométrique des infrastructures routières, aménagement de l'espace public, transports collectifs, mobilité des usagers vulnérables).

Le CEREMA assiste la DSR et la DGITM dans l'écriture de la réglementation en matière d'équipements de la route et il contribue à l'écriture des normes françaises et européennes. Le CEREMA écrit des guides de conception et d'installation des dispositifs de retenue pour s'adapter au marquage CE et à la directive européenne qui fixe dorénavant des niveaux de performance en matière de retenue.

Le CEREMA met également en œuvre son expertise pour émettre des avis sur la conception des projets d'infrastructures.

Le CEREMA écrit aussi des guides pour mener des audits de sécurité routière des projets d'infrastructures en phase étude, avant mise en service et après quelques mois d'exploitation.

Le CEREMA exerce aussi une veille internationale pour transposer en France les bonnes idées mises en œuvre par-delà nos frontières (rumble-strip, par exemple, un dispositif sonore particulier qui rappelle à l'ordre les automobilistes s'écartant de la bonne trajectoire). Ce dispositif expérimenté en France devrait entrer dans la réglementation.

#### L'appui expert sur la sécurité des infrastructures

Dans le cadre de l'évolution de la limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles avec la possibilité envisagée de relever les vitesses sur certains tronçons proposée par la représentation nationale, les experts du CEREMA ont participé à l'élaboration des critères à prendre en compte pour limiter les effets négatifs attendus en termes d'accidentalité de ces hausses ponctuelles de vitesse.

À travers les conférences techniques interdépartementales des transports et de l'aménagement (COTITA) et autres dispositifs, le CEREMA proposera aux collectivités territoriales de partager le savoir scientifique relativement à cette problématique de la vitesse sur les routes bidirectionnelles et leur lien avec l'accidentalité.

Enfin, le CEREMA accompagnera les collectivités qui le souhaiteront pour leur donner les outils afin d'éclairer leurs choix politiques en la matière.

#### Sur les routes existantes

Le CEREMA examine certaines problématiques comme les prises à contresens des autoroutes, la sécurisation des passages à niveau ou les routes à fortes pentes. Il s'agit de sites qui nécessitent un traitement, car des accidents rares, mais particulièrement graves y surviennent. Le CEREMA procède actuellement au diagnostic des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national pour proposer des mesures à prendre.

#### Adaptation des démarches de sécurité sur le réseau secondaire

Le CEREMA se positionne auprès des collectivités locales qui gèrent environ un million de kilomètres de routes où se produit la majorité des accidents mortels, afin de leur transférer les compétences et le savoir-faire des services de l'État en termes de conception et d'équipement des infrastructures et d'analyse de l'accidentalité et les accompagner dans leurs démarches de sécurité routière. Par exemple, le CEREMA a travaillé pour la Gironde sur une adaptation de la démarche ISRI au contexte des routes et de l'organisation de ce conseil départemental.

Une note d'information sur les passages à niveau ferroviaires, à l'intention des maires, a par exemple été établie et largement diffusée lors du congrès des maires. Une méthodologie d'analyse de premier niveau à haut rendement est en cours d'élaboration pour revoir la hiérarchisation des passages à niveau dangereux.

Le CEREMA a publié des fiches de retour d'expérience de démarches de sécurité de divers gestionnaires de réseaux secondaires pour partager les meilleures expériences, ainsi qu'une explicitation des démarches réalisées sur le réseau national.

Les conférences techniques interdépartementales des transports et de l'aménagement (COTITA) réunissent de nombreux praticiens lors de journées techniques où tous ces outils sont présentés.

À partir de ses travaux, des bonnes pratiques des collectivités, et des apports internationaux, le CEREMA a développé le concept « vers une route autrement pour une conduite apaisée » (RACA) qui met en œuvre une approche systémique pour la sécurité routière. Ce concept s'est décliné en plusieurs expérimentations qui ont permis de mettre au point des démarches adaptées à différentes situations. La démarche « route plus sûre, route sans accident » a été

**Sécurité routière**

DPT	LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES
-----	---

appliquée en Seine Maritime. Une route démonstratrice concentrant le savoir-faire disponible en termes de sécurité a été réalisée et évaluée et montre des résultats très intéressants en termes de réduction de l'accidentalité. Une synthèse est disponible permettant sa transposition sur tout territoire à tout gestionnaire de réseau routier désireux de résoudre une problématique particulière de sécurité routière.

En milieu urbain, le CEREMA réalise des évaluations avec les collectivités, notamment le projet grenoblois de ville apaisée, ville à 30. Il participe ainsi à la construction de la connaissance notamment sur des aménagements innovants ou inhabituels. Pour faciliter l'organisation des données remontées du terrain, le CEREMA a développé une application pour téléphone portable ou tablette permettant lors de visite d'associer une photo à des coordonnées GPS, à un commentaire audio enregistré ou écrit. La production d'un rapport de compte rendu de visite type est ainsi facilitée. Cette application est disponible dans la version de base pour tout un chacun.

La sécurité des équipes intervenant sur la route

En matière de sécurité des personnels intervenants sur zones de chantiers et d'interventions, le CEREMA contribue à :

- l'organisation chaque année d'ateliers de la sécurité des agents des DIR qui visent à permettre les échanges des praticiens de ce domaine ; l'engagement du projet SAUVONS : étude de l'ajout de prescriptions de limitation de vitesse aux balisages par FLR/FLU ;
- la réalisation d'une étude annuelle de l'accidentalité sur les zones de chantiers et d'interventions sur le réseau routier national non concédé et depuis 2016, la tenue d'un observatoire de l'accidentalité et d'un tableau de bord mensuel et préconisations sur la méthodologie d'élaboration des rapports d'accidents ;
- la participation au groupe de travail « ne rendons pas son métier mortel » avec les professionnels du transport routier de marchandises (fédérations et organismes de formation) suite à la signature le 15 octobre 2015 d'une charte d'engagement à ne pas rendre le métier des agents des DIR mortel ;
- la participation à la Commission Nationale de l'Innovation des Matériels (CNIM) qui valorise les innovations mises en œuvre par les DIR dans le champ de la sécurité des personnels et a notamment endossé le prototype de distributeur de cônes de la DIR Ouest pour qu'il soit déployé dans l'ensemble des DIR au travers d'un marché national lancé par la DIT/GRT ;
- l'opération ASSEZ, un projet d'étude visant à identifier les évolutions à prévoir à court terme, qu'elles relèvent de la réglementation ou de la doctrine technique, afin d'améliorer la sécurité des usagers et des agents et à fixer un cadre pour des évolutions ultérieures qui soit favorable à l'émergence de solutions innovantes au bénéfice de la sécurité des agents tout en garantissant la cohérence et la lisibilité de la signalisation temporaire pour les usagers, quels que soient les gestionnaires.

Opérateur du **programme 203, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)** œuvre également en faveur de la lutte contre l'insécurité routière en participant au financement de projets de nature à améliorer la qualité des infrastructures routières.

Sont par ailleurs déployés des radars autonomes, dits « radars chantiers » pour assurer un plus grand respect des limitations de vitesse dans les zones de chantier et donc contribuer à la protection des agents intervenant sur les infrastructures routières (programme 751).

Le **programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières »** participe également à la mise en œuvre d'une politique efficiente en matière de sécurité routière. En effet, l'utilisation par les collectivités territoriales du produit des amendes de la circulation est encadrée par l'article R. 2334-12 du code général des collectivités territoriales qui dispose que « les sommes allouées aux communes et groupements à fiscalité propre sont utilisées au financement des opérations suivantes :

1° Pour les transports en commun :

- a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers, l'accueil du public, l'accès aux réseaux, les liaisons entre réseaux et avec les autres modes de transport ;
- b) Aménagements de voirie, équipements destinés à une meilleure exploitation des réseaux ;
- c) Équipements assurant l'information des usagers, l'évaluation du trafic et le contrôle des titres de transport.

2° Pour la circulation routière :

- a) Étude et mise en œuvre de plans de circulation ;
- b) Création de parcs de stationnement ;
- c) Installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale ;
- d) Aménagement de carrefours ;
- e) Différenciation du trafic ;
- f) Travaux commandés par les exigences de la sécurité routière. »

De même, les sommes allouées aux départements et aux métropoles sont utilisées au financement des investissements suivant :

- a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, y compris la création, l'amélioration ou l'aménagement de points d'arrêt pour les usagers ;
- b) Aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, aménagement de carrefours, différenciation du trafic ;
- c) Équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic.

Les investissements réalisables portent donc sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également sur les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements et sur les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic.

En 2018, ce programme a ainsi financé des projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport pour près de 690 M€.

Ces opérations et projets sont détaillés dans le rapport précisant l'utilisation par l'AFITF et par les collectivités locales, des recettes qui leur sont versées par le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ». Ce rapport est joint en annexe du projet de loi de finances de l'année.

## **OBJECTIF DPT-2840**

### **Améliorer la sécurité des véhicules**

Programme 174 : Énergie, climat et après-mines

La lutte contre l'insécurité routière appelle un renforcement de la sécurité des véhicules.

Le programme 174 « Énergie, climat et après-mines » est chargé de vérifier la conformité des véhicules aux prescriptions du Code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route. Le programme contribue à la politique de sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules aux prescriptions du Code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

Le programme s'appuie, au niveau déconcentré, sur le réseau des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) qui sont chargées des missions suivantes :

- la délivrance des documents autorisant la mise en circulation des véhicules à usage spécifique : les cartes blanches pour les dépanneuses, les attestations d'aménagement pour les véhicules de transport en commun de personnes, les certificats d'agrément pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses. Cette activité a représenté 9 508 documents délivrés en 2018 ;
- la réception et l'identification des véhicules pour s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions techniques réglementaires concernant la sécurité et les nuisances. Cette opération constitue un préalable indispensable à l'obtention du certificat d'immatriculation auprès des préfectures. Une réception peut être accordée, soit par type à un constructeur sur la base d'un prototype représentatif d'un véhicule produit ou aménagé en série (véhicule neuf ou usagé), soit unitairement à un aménageur ou à un particulier pour un véhicule donné (véhicule neuf, modifié ou transformé). Les DREAL assurent le contrôle de premier niveau des véhicules qui

**Sécurité routière**

DPT | LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES

demeurent dans leur champ de compétences et qui représentaient en 2018 : 1 716 réceptions par type et 23 494 réceptions unitaires.

Les DREAL assurent également la surveillance de second niveau des organismes privés qui effectuent les contrôles techniques périodiques des véhicules, véhicules légers (VL) ou poids lourds (PL), pour vérifier que ceux-ci effectuent les contrôles qui leur sont confiés en conformité avec les dispositions réglementaires prévues en la matière. La surveillance du système porte à la fois sur les contrôleurs et sur les installations des centres de contrôle technique selon une méthode par sondages ou de suivis particuliers selon les évaluations précédentes. Ainsi, en 2018, les DREAL ont supervisé 3 662 contrôleurs et contrôlé 1 534 installations.

Pour mémoire, l'activité du contrôle technique périodique des véhicules en France est assurée par :

- 12 413 contrôleurs privés répartis sur 6 372 installations de contrôles techniques (pour 25,47 millions de contrôles de véhicules légers) ;
- 789 contrôleurs privés répartis sur 386 installations de contrôles techniques (pour 1,22 million de contrôles de poids lourds).

Les vérifications et épreuves des citernes routières fixes, démontables ou en batteries et de leurs équipements ainsi que les épreuves et essais des flexibles sont effectués par des organismes agréés par le ministère en charge des transports. Le contrôle de l'activité de ces organismes est assuré par les DREAL dans le cadre d'actions menées au niveau local (supervision d'un contrôleur sur le site de l'intervention de l'organisme agréé) et au niveau régional (visite approfondie au siège ou dans une agence de l'organisme agréé). Cette surveillance a porté en 2018 sur 100 actions de surveillance ayant pour objectif de contrôler l'application des dispositions qui ont conduit à l'agrément et de s'assurer du niveau satisfaisant de la prestation de l'intervenant.

Par ailleurs, les études et travaux pré-réglementaires, nécessaires à l'évolution des dispositions administratives et techniques de la réception des véhicules à moteur et de leurs équipements, visent à introduire dans le droit communautaire et la réglementation technique européenne et internationale les propositions prioritaires des experts nationaux et les argumentaires scientifiques correspondants du point de vue de la sécurité des véhicules et de leurs équipements. Ces études et travaux concernent plus particulièrement :

- la procédure de réception et d'exploitation des données (amélioration des échanges en matière de réception européenne...) ;
- la participation française au programme Euro NCAP (groupe de travail, amélioration de la qualification des véhicules...) ;
- des études des véhicules et leurs équipements en matière de sécurité primaire ;
- des études des véhicules et leurs équipements en matière de sécurité secondaire.



## AXE 4 : LA LUTTE CONTRE LE NON-RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

### OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE DE CET AXE

#### OBJECTIF DPT-2841

##### Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Programme 204 : Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

L'alcoolémie et l'usage de stupéfiants sont, avec la vitesse, les premières causes de mortalité sur la route.

En 2018, 747 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool, soit une baisse de 4 % par rapport à 2017. Cette baisse est légèrement moins forte que celle des accidents sans alcool qui est de 5,5 %.

L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les personnes âgées de 18 à 34 ans.

92 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes contre 79 % pour les conducteurs non alcoolisés.

La proportion de conducteurs alcoolisés varie selon le type de véhicule :

- 40 % des conducteurs de cyclo impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés ;
- 0,9 % des conducteurs de PL impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés.

Le taux d'alcool est supérieur à 1,5 g/l pour 63 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel et 54 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans l'ensemble des accidents.

En 2018, 502 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Elles représentent 23 % des personnes tuées dans les accidents mortels au résultat de test connu.

Sur la période 2010-2018, le nombre de personnes tuées dans ces accidents varie autour de 500 par an. Parmi les accidents où l'information « stupéfiants » est connue, la proportion de personnes tuées dans ces accidents, fluctue entre 21 % et 23 %, excepté en 2010 où elle était de 26 %.

Parmi les 18-24 ans, 22 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est équivalente pour les 25-34 ans (23 %) et baisse fortement à partir de 45 ans (6 % pour les 45-64 ans).

La nuit, 30 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels sont positifs aux stupéfiants ; ils sont deux fois plus présents que dans les accidents survenus de jour. Ils sont également plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés.

Aussi, parmi les 26 mesures annoncées par le ministre de l'intérieur en janvier 2015 figure la baisse du taux d'alcoolémie légale à 0,2 g/l sang pour les conducteurs novices. La mesure est effective depuis le 1er juillet 2015. En outre, les 3 000 médecins agréés du permis de conduire sont formés au repérage précoce et à l'intervention brève pour les addictions (alcool et stupéfiants). Des outils adaptés ont été mis à disposition de ces médecins par les préfetures.

Lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) réuni le 9 janvier 2018, le Gouvernement a confirmé son engagement pour lutter contre les conduites addictives en prônant une plus grande sévérité.

Ainsi, le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière met en œuvre, l'une des mesures décidées par le CISR pour lutter contre l'alcoolisme. Désormais, le préfet a la possibilité, après le contrôle d'un conducteur présentant une alcoolémie supérieure à 0,8 g/L (et inférieure à 1,8 g/L), de l'obliger à ne conduire que des véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage, et ce, pour une durée pouvant aller jusqu'à six mois. Lors de la comparution du contrevenant, le tribunal pourra décider de prolonger cette obligation, pour une durée maximale de 5 ans. Cette mesure constitue une véritable alternative à la suspension du permis de conduire et permet aux contrevenants de conserver leur activité professionnelle.

Parallèlement, le CISR veut inciter tous les usagers de la route à l'auto-évaluation de leur taux d'alcool, notamment en développant les partenariats avec les débits de boissons alcoolisées pour généraliser la mise à disposition d'éthylotests.

En ce qui concerne la lutte contre la conduite sous l'emprise de stupéfiants, une expérimentation a été menée, en lien avec la MILDECA, pour remplacer les prélèvements sanguins de confirmation de conduite sous stupéfiants par des kits salivaires. Cette expérimentation se révélant concluante, ce nouveau dispositif de contrôle a été acté dans la loi de modernisation du système de santé du 26 janvier 2016 et dans différents textes réglementaires publiés au cours du second semestre de l'année 2016. Cette mesure s'inscrit également dans le plan d'urgence de 26 mesures pour la sécurité routière présenté le 26 janvier 2015 par le ministre de l'intérieur et confirmée lors du comité interministériel de sécurité routière du 2 octobre 2015 (mesure n° 8). La généralisation du prélèvement salivaire, engagée au premier semestre de l'année 2017 est effective en 2018 et permettra ainsi, en allégeant le travail des forces de l'ordre, d'augmenter le nombre de contrôles des conduites après usage de stupéfiants.

Par ailleurs, depuis son renouvellement en 2017, le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) est désormais composé d'une commission « Conduite et état de santé » pour proposer des mesures en faveur de la réduction de la mortalité due aux addictions (alcool et stupéfiants).

Les actions du programme 207 « Sécurité et éducation routières » s'inscrivent, en outre, dans la lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de produits stupéfiants en organisant des campagnes de communication notamment auprès des jeunes sur les multiples risques routiers (vitesse, alcool, drogue, fatigue, distracteurs et risques multifactoriels). Ces campagnes sont menées au niveau national et relayées au niveau territorial dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

La sécurité routière lance régulièrement des campagnes contre l'alcool au volant. Ces campagnes se décomposent en deux volets :

- un volet grand public, destiné à l'ensemble de la population, pour prévenir ce risque qui constitue une des premières causes de mortalité sur la route. Ces campagnes sont particulièrement importantes en fin d'année, pendant les fêtes de Noël et du Nouvel An. Depuis quelques années, elles se concrétisent notamment par un partenariat avec les plus importantes chaînes de télévision et stations de radio, qui font intervenir leurs animateurs pour porter le message « quand on tient à quelqu'un, on le retient ».
- un volet en direction des jeunes, pour qui la mortalité sur la route due à une consommation excessive d'alcool (parfois en combinaison avec la drogue) constitue un problème majeur. Ces campagnes sont signées « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas », et incitent les jeunes à désigner un conducteur sobre qui pourra les ramener en toute sécurité après leurs soirées. Elles se déclinent de différentes façons et passent toujours par des vecteurs populaires chez les jeunes : communication sur les festivals de musique en été, partenariats avec des radios jeunes l'été et pendant les fêtes de fin d'année (NRJ, Skyrock et Fun radio), tournées des plages ou des discothèques avec les radios, internet et réseaux sociaux...

Au cours du premier trimestre 2018, une campagne média d'envergure a été menée au plan national. Elle consistait en un film publicitaire qui a été diffusé au cinéma et à la télévision. Le film soulignait la détresse de proches endeuillés par un accident qui avait été provoqué par un conducteur sous l'emprise du cannabis. La signature « fumer du cannabis est illégal, sur la route cela peut être fatal » concluait ce film.

En 2019, une campagne média d'envergure a été menée au plan national à l'encontre des distracteurs et particulièrement du téléphone au volant qui représente une nouvelle forme d'addiction. Elle consistait en la diffusion

d'affiches et de spots radio. Cette campagne utilisait des phrases-chocs comme : « Vous direz à ses enfants que vous deviez vraiment répondre à ce sms » sur des images de corps inanimés. La signature « sur la route, le téléphone peut tuer » était reprise sur toutes les affiches. En effet, téléphoner au volant multiplie par 3 le risque d'accident et lire un message en conduisant multiplie par au moins 23 le risque d'accident.

Par ailleurs, le programme 207 contribue à la réalisation d'études visant à améliorer la connaissance des liens entre l'usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants) et la survenance et la gravité de l'accident. L'étude ActuSAM menée par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) s'est achevée en octobre 2016. Actualisant les principaux résultats de l'étude SAM, cette étude a permis de réévaluer le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs alcoolisés et de quantifier le surrisque attaché à une conduite sous l'emprise du cannabis

Pour évaluer les résultats et coûts des politiques de prévention en matière d'alcool, la France participe à un projet de l'OCDE, rassemblant 35 pays, qui vise à développer, au moyen d'un modèle mathématique élaboré, une plateforme intégrée d'aide à la décision. Les bases de données constituées à partir de données micro-économiques permettront de mener des évaluations tant sanitaires (décès, maladies, répercussions familiales) qu'économiques (frais d'hospitalisation, perte salariale, etc.). Cet outil pourra être utilisé à l'issue de l'achèvement des travaux mi-2019.

L'accident et la gravité de ses conséquences s'expliquent par une combinaison de facteurs liés aux comportements à risque. La conduite sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants constitue un axe fort de la stratégie d'études et de recherches de la DSR 2018-2022. Retenu dans le cadre de la première session d'appel à projets de la DSR, le projet Vélivr », porté par l'IFSTTAR et l'Université technique nationale d'Athènes établira un état des lieux en France de la pratique du cyclisme en état d'ébriété et comparera les dispositifs de lutte contre cette pratique dans les différents pays.

Le **programme 204 « Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins »** contribue de façon essentielle à la lutte contre les violences routières par son action de prévention des consommations à risque (alcool, drogues illicites et licites) impliquées dans de nombreux accidents de la route : l'alcool restant la première cause de mortalité sur les routes, devant la vitesse.

La contribution du programme à la lutte contre l'alcool et les pratiques addictives au volant se décline en plusieurs axes :

- participation à l'effort de connaissance des principaux risques auxquels les usagers de la route sont exposés ;
- apport financier à des associations luttant contre l'alcoolisation et la dépendance aux substances addictives ;
- élaboration d'une politique règlementaire et législative visant à durcir les conditions d'accès à l'alcool, notamment pour les plus jeunes ;
- organisation sur le territoire des structures d'accueil et d'orientation pour les personnes souffrant d'addictions et développant des comportements dangereux pour elles-mêmes et pour les autres.

Le programme a contribué à renforcer les conditions de délivrance de permis de conduire. Ainsi l'arrêté du 30 octobre 2016 fixe les conditions dans lesquelles la commission médicale peut proposer au préfet de délivrer un permis de conduire de durée validée limitée et restreint à la conduite des véhicules équipés d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique et assorti de l'obligation pour son titulaire de suivre un stage dans un établissement spécialisé en addictologie. La mesure sera généralisée le 1er janvier 2019 à l'ensemble des départements français, avec la mise à disposition d'outils réalisés dans le cadre de la préfiguration pour les préfetures, les médecins et les services d'addictologie qui réaliseront le suivi médico-psychologique.

La loi n° 2016-41 de modernisation du système de santé du 26 janvier 2016 (article 45) et le décret n° 2016-1152 du 24 août 2016 relatif à la lutte contre la conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants introduisent de nouvelles modalités dans le dépistage des stupéfiants notamment une simplification de la procédure pour les forces de l'ordre aussi bien en cas d'infraction qu'en l'absence de « cause préalable » ; cette nouveauté élargit considérablement les possibilités de faire pratiquer un test de dépistage à un conducteur. Ainsi, si le résultat est positif, les forces de police peuvent procéder à un second prélèvement de salive qu'ils enverront dans un laboratoire d'analyses toxicologiques.

La généralisation du prélèvement salivaire, engagée au premier semestre de l'année 2017 est effective en 2018 et permet ainsi, en allégeant le travail des forces de l'ordre, d'augmenter le nombre de contrôles des conduites après usage de stupéfiants. Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de cassation, ils ont également supprimé la notion de dosage de stupéfiants. L'expert en toxicologie ou le laboratoire requis pour procéder à l'analyse du prélèvement salivaire ou sanguin devra simplement confirmer ou infirmer la présence d'une ou plusieurs des substances stupéfiantes détectées par le dépistage sans mentionner le taux de concentration de celles-ci.

En septembre 2016, conjointement avec la DSR, un colloque a été organisé présentant le bilan des actions réalisées en termes de formation et de sensibilisation des acteurs de la prévention médicale du permis de conduire.

En 2017, la Direction Générale de la Santé (DGS) a participé aux côtés de la DSR et de l'Ordre national des pharmaciens à une campagne d'information sur les risques liés à la consommation de médicaments sur la conduite.

Une convention visant à renforcer la sensibilisation du grand public aux effets des médicaments sur la conduite de véhicules a été signée. De plus, un arrêté du ministère en charge de la santé a modifié la liste des médicaments présentant des risques pour la conduite de véhicules ; il a été publié au Journal Officiel le 18 mars 2017.

La convention engagée jusqu'en février 2020, prévoit la mise en place d'un kit de communication à la disposition des pharmaciens pour sensibiliser le public. Ce kit comprend une affiche, un film d'animation pédagogique, un dépliant destiné au public et une fiche mémo pour les pharmaciens. Ces documents rappellent les trois pictogrammes de couleur jaune, orange et rouge apposés sur les boîtes de certains médicaments pouvant présenter des risques pour la conduite.

Le programme 204 finance également des actions pour soutenir les associations têtes de réseau qui interviennent dans le champ des addictions liées, notamment, à l'alcool et aux drogues illicites. En 2018, une association d'entraide tête de réseau, 1 société savante et 2 associations ont été subventionnées dans ce cadre, pour conduire des actions de prévention, notamment auprès des jeunes, et des actions d'accompagnement en direction d'anciens buveurs.

Les kits de dépistages sanguins sont actuellement financés par les Agences Régionales de Santé, qui sont, depuis 2017, rattachées aux crédits d'assurance maladie.

Le **programme 152 « Gendarmerie nationale »** participe à la répression ciblée des comportements générateurs d'accidents que sont la consommation d'alcool ou de stupéfiants. La lutte contre ces pratiques constitue un des leviers d'action de la gendarmerie pour agir contre l'insécurité routière.

En matière d'alcool, l'engagement opérationnel ciblé, la diversité et la multiplication des équipements (éthylotests électroniques, éthylomètres fixes ou embarqués) ont permis de réaliser près de 8,9 millions de dépistages, et de relever 158 087 infractions pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique (baisse de 5,62 % par rapport à 2017). En matière de stupéfiants, 296 068 dépistages ont été effectués en 2018 (densification des contrôles). 59 926 infractions de conduite sous l'emprise de stupéfiants ont été relevées en 2018 (46 372 en 2017, soit +29,2 %).

Depuis le décret n° 2016-1152 du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016, la gendarmerie a mis en place le prélèvement salivaire en lieu et place du prélèvement sanguin à compter de juin 2017. Cette simplification procédurale permet désormais d'optimiser le temps passé en contrôle routier (temps consacré auparavant pour faire procéder au prélèvement sanguin, réinvesti en temps de contrôle), ce qui explique la poursuite de la tendance à l'augmentation de 22,8 % de dépistages effectués entre 2017 et 2018 et de 29 % des infractions relevées.

Le **programme 176 « Police nationale »** bénéficie également de ces nouvelles dispositions en matière de réglementation routière pour renforcer les contrôles et la répression des infractions portant sur l'alcoolémie et les stupéfiants.

Les services de la police nationale ont conduit en 2018 près de 795 293 dépistages d'alcoolémie (-2 %) pour environ 64 073 infractions relevées (+13 %), et près de 62 047 dépistages de stupéfiants (+55 %) pour 16 766 infractions caractérisées environ (+57 %).

Ces résultats interviennent dans le contexte de la mise en œuvre de la loi du 26 janvier 2016, qui a permis d'assouplir les conditions de réalisation des dépistages de stupéfiants et ainsi de mieux lutter contre un facteur accidentogène majeur.

Comme pour la gendarmerie, le simple recours à un prélèvement salivaire pour dépister l'usage de stupéfiants s'est accompagné en 2018 d'une progression sensible du nombre des dépistages d'usages de stupéfiants réalisés par les services (+25 % pour la sécurité publique, +8 % pour la préfecture de police et +23 % pour les CRS) ainsi que du nombre des infractions révélées (+35 % pour la sécurité publique, +9 % pour la préfecture de police et + 44 % pour les CRS).

Intervenant en appui des services mobilisés sur le terrain, l'Institut national de la police scientifique (INPS) conduit les analyses toxicologiques ainsi que les analyses de confirmation des contrôles positifs de la consommation de produits stupéfiants. En 2018, 27 782 dossiers ont ainsi été traités (en hausse de 30 % par rapport à 2017) : cette activité poursuit sa progression avec 16 518 dossiers traités au cours du premier semestre de l'année 2019. 78 874 fiches ont été enregistrées dans l'application Tox-R.

En 2018, 63 % des dossiers de l'INPS relatifs à la sécurité routière résultaient du recours au nouveau dispositif de dépistage par analyse salivaire (26 % en 2017).

En matière de prévention, les policiers formateurs anti drogues (PFAD) de la police nationale sensibilisent le public sur les effets des toxicomanies (drogues, alcool, médicaments). Les PFAD de la police nationale ont organisé au cours de cette même année 20 272 actions de prévention sur la thématique des conduites addictives au bénéfice de plus de 562 300 personnes. Au cours du premier semestre 2019, 5 411 actions de prévention ont été réalisées par les PFAD de la sécurité publique au bénéfice de 146 530 personnes.

Parallèlement, des dispositions portées par le **programme 166 « Justice judiciaire »** viennent aussi étayer la lutte contre l'alcool au volant.

Les réquisitions des forces de l'ordre aux fins de contrôle routier sont fréquentes. Ce renforcement des contrôles d'alcoolémie, de vitesse et de consommation de stupéfiants, sur réquisitions ou d'initiative, a démontré par le passé sa participation à la baisse des accidents mortels de la circulation.

La loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure du 14 mars 2011 a instauré l'interdiction de conduire un véhicule ne comportant pas un dispositif d'éthylotest antidémarrage (EAD), dans deux cas. Il peut s'agir d'une peine complémentaire, ou bien d'une mesure de composition pénale à l'encontre des auteurs des délits de conduite en état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste et d'homicide ou de blessures involontaires par conducteur sous l'empire d'un état alcoolique. Deux dépêches des 23 août 2012 et 5 octobre 2015 sont venues préciser les conditions de mise en œuvre de ce dispositif, et diffuser la liste des installateurs agréés sur l'ensemble des cours d'appel. Par deux lois des 15 août 2014 et 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle, le législateur est venu compléter le dispositif qui peut désormais être ordonné à titre de modalité du contrôle judiciaire, d'un sursis assorti d'une mise à l'épreuve ou du suivi post-sentenciel.

Les dispositions issues de la loi du 18 novembre 2016 ont été complétées par celles du décret n° 2017-198 du 16 février 2017, relatif à l'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un dispositif d'antidémarrage par éthylotest électronique.

Ce dispositif est actuellement en cours de déploiement sur l'ensemble du territoire national, et de nombreux parquets s'impliquent, conjointement avec les préfets, dans la mise en œuvre de cette mesure qui requiert une coordination des services de l'État et un accompagnement étroit des partenaires privés que sont les installateurs agréés. Une dépêche de la direction des affaires criminelles et des grâces du 4 avril 2017 a rappelé cette nécessité de coordination forte entre l'ensemble des acteurs du dispositif et présenté l'ensemble des cadres procéduraux dans lesquels le recours au dispositif est possible, ainsi que ses caractéristiques techniques et ses finalités.

Par ailleurs, le dispositif de l'éthylotest antidémarrage médico-administratif prévu par l'arrêté du 30 octobre 2016 permet de sécuriser la restitution du titre de conduite par l'autorité préfectorale. Il s'applique aux conducteurs ayant fait l'objet d'une mesure de suspension, d'annulation, ou invalidation de leur permis de conduire ou ayant bénéficié d'une mesure EAD alternative à une suspension. Les commissions médicales chargées d'évaluer l'aptitude médicale, situées dans le département de résidence du conducteur, sont compétentes pour rendre un avis d'aptitude temporaire à la conduite sous réserve que le conducteur s'engage à ne conduire que des véhicules équipés d'un EAD et à suivre un

## Sécurité routière

DPT | LA LUTTE CONTRE LE NON-RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

stage dans un établissement spécialisé en addictologie. Après une période d'expérimentation s'étant déroulée entre décembre 2016 et décembre 2018, ce dispositif a été généralisé à l'ensemble du territoire national le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

## INDICATEUR P152-2215-2216

Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	0,65	1,34	>1	>1	>1	>1

## Précisions méthodologiques

## Périmètre

National (métropole, outre-mer, gendarmeries spécialisées).

## Mode de calcul

Evolution annuelle du nombre d'infractions relevées pour conduite après avoir fait usage de produits stupéfiants, rapportée à l'évolution annuelle du nombre d'accidents corporels impliquant la consommation de stupéfiants.

## Sources des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), mission du pilotage et de la performance (MPP).

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2018 et des réalités opérationnelles.

Afin de maintenir cet indice à une valeur supérieure à 1, la gendarmerie nationale :

- mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la consommation de produits stupéfiants ;
- développe les dépistages de produits stupéfiants en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risque. Une attention particulière sera portée sur les jeunes conducteurs.

## INDICATEUR P152-2215-2215

Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	0,54	1,01	>1	>1	>1	>1

## Précisions méthodologiques

## Périmètre

National (métropole, outre-mer, gendarmeries spécialisées).

## Mode de calcul

Evolution annuelle du nombre d'infractions d'alcoolémie relevées, rapportée à l'évolution annuelle du nombre d'accidents corporels impliquant la consommation d'alcool.

## Sources des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), mission du pilotage et de la performance (MPP).

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2018 et des réalités opérationnelles.

Afin de maintenir cet indice à une valeur supérieure à 1, la gendarmerie nationale :

- mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation d'alcool ;
- maintient un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risque. Des opérations de sécurité routière seront ainsi menées autour des établissements de nuit, des zones touristiques, et des périodes de fête en fonction des analyses réalisées au niveau local par les commandants d'unité.

### INDICATEUR P176-2197-2196

#### Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	1,08	0,95	>1	>1	>1	>1

#### Précisions méthodologiques

Cet indicateur permet de mesurer l'évolution de l'efficacité des contrôles d'alcoolémie sur l'une des principales causes d'accidents corporels. Plus le résultat de l'indice est supérieur à 1, plus les dépistages de l'alcoolémie sont effectués de manière pertinente (meilleur ciblage).

Les données comprennent les dépistages d'alcoolémie réalisés à l'occasion d'opérations de contrôles programmées (dépistages préventifs au moyen d'éthylotests), à la suite d'accidents routiers (souvent au moyen de prises de sang) ou après la constatation inopinée d'infractions routières. Les données étudiées couvrent le territoire métropolitain et la zone police nationale des DOM.

**Sources des données** : DCSP, DCCRS et Préfecture de Police de Paris.

**Mode de calcul** : évolution du nombre d'infractions d'alcoolémie entre l'année A et l'année A-1/évolution du nombre d'accidents corporels dus à l'alcool entre l'année A et l'année A-1.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Afin d'améliorer cet indice, la police nationale mène ou soutient des actions de prévention relatives aux dangers de la conduite après consommation d'alcool. Elle maintient par ailleurs un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant tout particulièrement les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risque.

Il est à noter que la modification du L.234-3 du code la route permet dorénavant aux officiers et agents de police judiciaire d'effectuer un dépistage d'alcoolémie suite à la constatation de toute infraction routière. Cette simplification permet d'harmoniser le cadre du dépistage d'alcoolémie avec celui des stupéfiants, qui prévoyait déjà un dépistage pour toute infraction routière constatée.

### INDICATEUR P176-2197-2197

#### Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	1,14	1,16	>1	>1	>1	>1

**Précisions méthodologiques**

Cet indicateur permet de mesurer l'évolution de l'efficacité des contrôles de produits stupéfiants sur les accidents corporels. Plus le résultat de l'indice est supérieur à 1, plus les dépistages de produits stupéfiants sont effectués de manière pertinente (meilleur ciblage).

Les données comprennent les dépistages de produits stupéfiants réalisés à l'occasion d'opérations de contrôles programmées (dépistages préventifs au moyen de kits salivaires, à la suite d'accidents routiers [souvent au moyen de prises de sang] ou après la constatation inopinée d'infractions routières.

**Sources des données** : DCSP, DCCRS et Préfecture de Police de Paris.

**Mode de calcul** : évolution du nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants entre l'année A et l'année A-1/évolution du nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants entre l'année A et l'année A-1.

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

Afin d'améliorer cet indice, la police nationale mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation de produits stupéfiants et maintient un niveau élevé de dépistages en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risque. Elle rappelle en outre le caractère illégal de ces consommations.

Introduit par la loi du 26 janvier 2016, le dispositif du prélèvement salivaire destiné à caractériser la conduite après usage de produits stupéfiants simplifie de façon notable la procédure applicable à ces infractions, en permettant le remplacement progressif du prélèvement sanguin par une opération réalisée sur le terrain et sans l'intervention d'un médecin. En facilitant le travail des policiers, cette réforme a d'ores et déjà permis d'accroître le nombre des contrôles et de renforcer la lutte contre ce facteur important d'insécurité routière.

**OBJECTIF DPT-2853****Prévenir les risques routiers professionnels**

Programme 111 : Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Avec une croissance significative des déplacements à caractère professionnel, l'activité de conduite au travail et les risques qu'elle peut engendrer sont multiples aussi bien pour l'entreprise que pour le salarié. La prévention du risque routier professionnel est devenu un sujet majeur.

Les actions du ministère du travail dans ce domaine sont pilotées par la direction générale du travail (DGT) et relèvent du programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail ». Ce programme sert de cadre à la mise en œuvre de la politique du travail, qui se déploie selon quatre axes :

- la santé et la sécurité au travail,
- la qualité et l'effectivité du droit,
- le dialogue social et la démocratie sociale,
- la lutte contre le travail illégal.

La responsabilité du programme 111 incombe au directeur général du travail, qui s'appuie sur les services centraux de la DGT, les services déconcentrés (directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi – DIRECCTE) ainsi que les opérateurs du programme :

- l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) ;
- l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT).

La contribution de la DGT s'intègre plus particulièrement dans l'axe relatif à l'amélioration des conditions de travail, de la sécurité et de la santé au travail avec la mise en œuvre du troisième plan santé au travail (PST3) qui a identifié le risque routier professionnel comme un des risques prioritaires pour lequel une culture de prévention doit être mise en œuvre durant la période 2016-2020.

Le risque routier professionnel est en effet un risque professionnel majeur : chaque année, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient effectués lors de trajets professionnels ou liés à des missions professionnelles occasionnelles) sont la première cause de mortalité au travail. En 2018, ce sont 482 (480 en 2017) personnes qui ont



été tuées lors d'un déplacement lié au travail dont 335 (346 en 2017) lors d'un trajet domicile-travail et 147 (134 en 2017) lors d'un déplacement réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle.

Pourtant, et en dépit de sa gravité, le risque routier professionnel suscite une attention encore trop insuffisante de la part des entreprises, des représentants du personnel et aussi des salariés. Bien souvent, la conduite n'est pas considérée comme faisant pleinement partie de l'activité professionnelle et peu d'actions de prévention spécifiques à ce risque sont déployées au sein de l'entreprise alors même que les déplacements routiers au travail connaissent une croissance importante.

La DGT, en collaboration avec ses principaux partenaires que sont la délégation à la sécurité routière (DSR) et la Caisse nationale d'assurance maladie (Cnam), a alors défini une stratégie dans le cadre du PST3 visant d'une part, à produire régulièrement des indicateurs de suivi de ce risque et d'autre part, à sensibiliser les chefs d'entreprise à son évaluation et à sa prise en compte dans le document unique d'évaluation des risques (par le biais d'une mobilisation des branches professionnelles particulièrement exposées).

Cette stratégie a été confortée par les annonces du Premier ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 qui a inscrit la prévention du risque routier professionnel comme l'une des priorités de la politique de sécurité routière à décliner pour les 5 années à venir.

En 2018, la DGT, en collaboration avec ses partenaires, s'est alors chargée de mettre en œuvre deux principales actions visant à approfondir la connaissance et le suivi du risque routier professionnel et à coordonner les actions menées par les différents acteurs de prévention.

- Approfondir la connaissance et le suivi du risque routier afin de mieux orienter la politique de prévention

Les travaux menés de manière partenariale en 2018 afin de renforcer l'exploitation des données de sinistralité de la Cnam ont permis à Santé publique France de produire des indicateurs de surveillance du risque pour les années de référence 2014-2015 et de cibler les secteurs d'activité à mobiliser de manière prioritaire. En sont notamment ressortis le transport routier, l'aide et soin à domicile, la restauration rapide ou encore la propreté.

L'objectif du groupe de travail est désormais de publier chaque année un « essentiel » sur le risque routier professionnel qui présenterait des indicateurs globaux (notamment le nombre de morts, d'accidents du travail et de trajets), l'impact de ce risque sur l'entreprise (nombre de journées de travail perdues, durée moyenne d'arrêt de travail dû à un accident de la route), les secteurs d'activité et les types de véhicules concernés.

- Coordonner les actions menées par les différents acteurs de prévention

Afin de coordonner les actions menées ou à venir et de stimuler la mise en place de partenariats au niveau local, une instruction destinée aux directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte) et aux préfetures a été rédigée.

Cette instruction commune, signée le 17 décembre 2018 et publiée au bulletin officiel du ministère du travail de janvier 2019, définit le cadre de mise en œuvre des orientations relatives au risque routier professionnel annoncées par le Gouvernement lors du CISR du 9 janvier 2018.

Ainsi, il est particulièrement demandé aux services déconcentrés :

- d'initier un débat avec les partenaires sociaux en mettant la prévention du risque routier professionnel à l'ordre du jour d'une réunion du comité régional d'orientation des conditions de travail ;
- de travailler en concertation avec le réseau des caisses régionales de l'Assurance Maladie — Risques professionnels (caisses d'assurance retraite et de la santé au travail, caisse régionale d'assurance maladie d'Ile-de-France et caisses générales de sécurité sociale) afin d'accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des mesures de prévention et d'engager au niveau local un travail d'amélioration de la connaissance statistique similaire à celui engagé au niveau national ;
- d'encourager, avec l'appui des données statistiques développées au niveau régional (en concertation avec les représentants locaux des branches professionnelles), des actions de sensibilisation à l'attention des chefs d'entreprise et salariés des secteurs d'activité identifiés au niveau national : le transport routier de marchandises et de voyageurs, le BTP, l'aide et soin à domicile, la restauration rapide et la propreté ;
- d'impliquer les services de santé au travail en proposant systématiquement l'inscription du risque routier professionnel dans les priorités des contrats pluriannuels d'objectifs et de moyens ;
- de constituer un groupe de travail dans chaque région réunissant le référent risque routier préalablement désigné par la Direccte, les coordinateurs de sécurité routière de chaque département et l'ingénieur conseil en

charge du risque routier à la caisse régionale, afin de coordonner les actions envisagées et de définir des actions de sensibilisation et de prévention communes ;

Cette instruction s'inscrit par ailleurs en phase avec la convention d'objectifs et de gestion 2018-2022 de la branche accidents du travail (AT) – maladies professionnelles (MP), signée le 9 octobre 2018, au sein de laquelle le réseau Assurance maladie – Risques professionnels s'est engagé à mener des expérimentations en région permettant de mettre en œuvre des actions de prévention ciblées sur des secteurs d'activité particulièrement exposés au risque routier professionnel.

- Autres actions menées par la DGT

Outre les actions menées dans le cadre de ce plan d'action, la DGT mène également une action volontariste de normalisation afin d'améliorer les normes de conception de certains véhicules utilisés par des professionnels (ce qui est notamment le cas des camions de chantier munis de ridelles qui ont été à l'origine de deux accidents routiers gravissimes ces dernières années).

Elle est par ailleurs amenée à communiquer sur les actions qu'elle mène lors d'événements ponctuels, en témoigne sa participation au colloque national du 17 décembre 2018 sur la prévention du risque routier professionnel organisé par la délégation à la sécurité routière.

Enfin, la DGT siège et participe aux travaux menés dans le cadre du Conseil national de la sécurité routière (notamment au sein de la Commission spécialisée relative à l'éducation routière et au risque routier professionnel) et du Conseil supérieur de l'éducation routière.

S'agissant du système d'inspection du travail, qui est également mobilisé sur le risque routier, son action est de deux ordres : un volet « contrôle » et un volet « prévention et sensibilisation ».

Dans le cadre du premier volet, les agents de l'inspection du travail mènent des actions de contrôle de l'application de la réglementation européenne en matière de durée du travail et de conduite dans les transports, tant en bord de route, en lien avec le ministère chargé des transports et les forces en tenue, qu'en entreprise.

Dans le cadre du second volet, ils développent des actions de prévention et de sensibilisation des chefs d'entreprise du secteur du transport routier, au travers notamment du contrôle de la prise en compte effective du risque routier dans le document unique d'évaluation des risques.

L'ensemble de ces actions est coordonné au niveau national par la DGT avec la mise en place d'un réseau « Référents régionaux transport routier » chargé d'animer en région les agents de contrôle professionnalisés dans le contrôle du secteur du transport routier.

Par ailleurs, le 11 octobre 2016, un appel national en faveur de la sécurité routière a été lancé auprès des entreprises (**Programme 207**). Afin de favoriser la sécurité de leurs salariés sur les routes, les dirigeants de ces entreprises s'engagent à respecter 7 préceptes :

- limiter aux cas d'urgence, les conversations téléphoniques au volant,
- prescrire la sobriété sur la route,
- exiger le port de la ceinture de sécurité,
- refuser le dépassement des vitesses autorisées,
- intégrer des moments de repos dans le calcul des temps de trajet,
- favoriser la formation à la sécurité routière,
- encourager les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper.

En réponse à cet appel, 1 330 entreprises s'étaient engagées en faveur d'une route plus sûre, ce qui représente plus de 3 millions de salariés.

Deux événements marquants fédèrent ces entreprises :

- le colloque national qui s'est tenu à Bercy le 17 décembre 2018 sur le thème « La sécurité routière : un levier de performances » ;
- la 3<sup>e</sup> édition des journées de la sécurité routière au travail qui s'est déroulée en mai 2019. Cette manifestation a permis de sensibiliser les acteurs du monde du travail au risque routier à travers des animations dans les grandes entreprises, PME, administrations ou collectivités territoriales.

D'autre part, conformément à la décision du Premier ministre, lors du dernier Comité interministériel de la sécurité routière et à la suite de la circulaire adressée à l'ensemble des membres du gouvernement le 21 février, un haut-fonctionnaire chargé de la sécurité routière doit être nommé dans chaque ministère. Le 17 juin, ont été officiellement

lancés les travaux avec les premiers haut-fonctionnaires nommés dans sept ministères (Transition écologique et solidaire, Éducation nationale et Jeunesse/Enseignement supérieur et recherche, Justice, Finances, Santé et affaires sociales, Armées et Intérieur) et les services du Premier ministre.

Enfin, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, conformément à l'article L. 121-6 du code de la route, les sociétés qui ne désignent pas les conducteurs auteurs d'infractions routières au volant de véhicules immatriculés au nom de la société reçoivent un avis de contravention pour non désignation de conducteur. En 2017, 646 442 avis de contravention de non désignation ont été envoyés à la suite d'infractions vitesse et feu-rouge pour lesquelles l'employeur n'a pas désigné de conducteur dans le délai imparti. En 2018, le nombre d'avis de contravention envoyés pour non désignation de conducteur est de 528 967, soit une baisse de 18,2 % par rapport à 2017. Cette évolution atteste de la mobilisation des chefs d'entreprise pour lutter contre l'insécurité routière.

### OBJECTIF DPT-2854

#### Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

Programme 107 : Administration pénitentiaire

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Les principales causes d'accidents mortels demeurent la vitesse et les conduites addictives (alcool et stupéfiants), suivies du non-respect des règles de priorité et du défaut de port des équipements de sécurité (ceinture ou casque). Les accidents occasionnés par l'endormissement ou un défaut d'attention du conducteur (téléphone portable, GPS, DVD portable, etc.) sont également régulièrement constatés.

Pour lutter contre ces comportements à risque et encadrer les nouveaux modes de déplacement, le code de la route a fait l'objet d'un certain nombre d'évolutions qui ont porté essentiellement sur :

- la sanction de la pratique illégale du surteintage des vitres avant d'un véhicule. Publiée au Journal Officiel du 14 avril 2016, cette mesure est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Cette évolution du code de la route permet aux forces de l'ordre de pouvoir identifier, en toutes circonstances, le conducteur et le passager avant d'un véhicule et, notamment en cas de contrôle, évaluer ses intentions et être en mesure de réagir à tout comportement dangereux ou inapproprié ;
- l'extension du nombre des infractions pouvant être constatées sans interception en bord de route, par l'intermédiaire de la vidéoverbalisation. Depuis le 31 décembre 2016, 7 catégories d'infractions supplémentaires peuvent être constatées au moyen de ce dispositif : le défaut du port de la ceinture de sécurité, l'usage du téléphone portable tenu en main, la circulation, l'arrêt et le stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence, le chevauchement des lignes continues, le non-respect des règles de dépassement, le non-respect des « sas-vélos » et le défaut de port du casque à deux-roues motorisé. Le délit de défaut d'assurance s'est ajouté à cette liste, le 31 décembre 2018 ;
- l'obligation du port des gants certifiés pour les conducteurs et passagers de motocyclettes, de tricycle à moteur, de quadricycle à moteur ou de cyclomoteur, prévue par le décret du 19 septembre 2016. En effet, 20 % environ des victimes à deux-roues motorisés sont atteintes à la main ou au poignet. Par ailleurs, l'obligation du port du casque à vélo pour les enfants conducteurs ou passagers de moins de 12 ans. Cette obligation, prévue par un décret publié le 22 décembre 2016, est entrée en vigueur à compter du 22 mars 2017.

Le CISR du 9 janvier 2018 a décidé de renforcer le dispositif contre la vitesse inadaptée en réduisant de 90 km/h à 80 km/h, les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central. Conformément au décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisée des véhicules, cette mesure est entrée en application le 1<sup>er</sup> juillet 2018 et permettra d'épargner entre 300 à 400 vies par an. Elle sera évaluée en 2020. Depuis, le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit néanmoins, la possibilité pour les présidents de conseil départemental et les maires de relever à 90 km/h, la vitesse maximale autorisée qui est aujourd'hui fixée à 80 km/h. L'avis de la commission départementale de sécurité routière est requis préalablement.

Ce projet de loi porte également certaines mesures décidées lors du CISR du 9 janvier 2018 :

- mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite : les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage du téléphone dès lors qu'en même temps sera commise une infraction routière grave ;
- placer immédiatement en fourrière le véhicule de l'auteur d'une infraction grave au Code de la route : l'auteur d'une infraction grave au Code de la route (conduite sans permis, usage de stupéfiants, etc.) sera privé immédiatement de la libre disposition de son véhicule.

Par ailleurs, la présence de plus en plus importante d'engins de déplacement personnel (EDP) motorisés soulèvent des questions croissantes de sécurité. Un décret est actuellement en cours de finalisation. Cette réglementation donnera un cadre juridique à ces engins motorisés qui seront, notamment, interdits de circuler sur le trottoir.

La répression des comportements générateurs d'accidents constitue un des principaux modes d'action de la **gendarmerie nationale** pour lutter contre la mortalité routière (**programme 152**). Elle se matérialise, notamment, par des contrôles ciblés dans les lieux et pendant les périodes les plus sensibles. En matière de contrôle de la vitesse, la mobilisation de moyens spécifiques (cinémomètres à visée laser et véhicules équipés de dispositif de « contrôle sanction automatisé ») s'est traduite par le relevé de quasiment 1,6 millions d'infractions à la vitesse en 2018 dont un quart avec interception (permettant ainsi de faire immédiatement cesser l'infraction et de contrôler le contrevenant).

Les services de la **police nationale (programme 176)** restent également mobilisés pour lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque. Néanmoins une part de plus en plus importante des infractions relevées provient de radars automatisés (radars fixes, ou embarqués) ce qui donne lieu à un traitement par l'ANTAI. Le ministère de l'intérieur poursuit par ailleurs l'externalisation de la conduite des véhicules radars. Fort de l'expérimentation réalisée en région Normandie, le dispositif sera étendu à partir de 2020 à la Bretagne, au Pays de la Loire et au Centre-Val de Loire.

Le nombre des infractions relatives aux excès de vitesse enregistrés hors dispositif de contrôle sanction automatisé (CSA) a connu une nouvelle progression en 2018. Ainsi, près de 119 123 infractions ont été constatées par les services de la sécurité publique dans ce cadre, soit une augmentation de 2 % environ. Dans l'agglomération parisienne, le nombre des opérations de contrôle de vitesse hors CSA (2 995 en 2018) a permis de relever 23 525 infractions, contre 8 084 en 2016.

Le programme 166 « Justice Judiciaire » inscrit ses actions dans le cadre fixé par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en matière de lutte pour réduire les comportements à risque.

La politique du garde des Sceaux en matière de circulation routière se poursuit dans le prolongement des orientations gouvernementales définies depuis 2002, autour de la prévention des comportements à risque et de la responsabilisation des auteurs d'infractions.

Dans la majorité des juridictions, le traitement de ce contentieux de masse est facilité par un recours accru aux nouvelles technologies et une diversification des réponses pénales, notamment par le recours aux procédures simplifiées et l'enrichissement du contenu des mesures alternatives aux poursuites.

### **Les réponses pénales au contentieux de la circulation routière**

Les parquets recourent à l'ensemble des alternatives (stages de sensibilisation à la sécurité routière, orientation sanitaire et sociale, classement sous condition de régularisation) et modes de poursuites mis à leur disposition (ordonnance pénale, composition pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, convocation par officier de police judiciaire ou par procès-verbal, comparution immédiate). Ils sont ainsi parvenus à répondre efficacement à un contentieux croissant, représentant une part de plus en plus importante des procédures traitées par les tribunaux.

La loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice a modifié le code de procédure pénale et le code de la route afin que le mécanisme de l'amende forfaitaire déjà applicable à de nombreuses contraventions des quatre premières classes (qui permet d'éteindre l'action publique si l'auteur des faits, qui ne conteste pas la procédure devant le juge, paie volontairement une amende forfaitaire [AF] ou, en l'absence de paiement volontaire dans un certain délai, reçoit une amende forfaitaire majorée [AFM] qui peut être exécutée de force par le trésor) soit étendu :

- à des contraventions de la 5e classe (C5) dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État ;

- aux délits de défaut de permis de conduire ou de défaut d'assurance, selon des modalités précisées par décret simple et par arrêté.

Cette réforme a pour objet de permettre une répression plus rapide, plus efficace et plus homogène de ces infractions, en simplifiant la procédure et les charges des juridictions, puisqu'elle évite notamment, sauf en cas de contestation devant le juge, de recourir à la procédure d'ordonnance pénale ou de poursuites devant le tribunal. Elle prévoit la centralisation du dispositif auprès du centre national de traitement de Rennes (CNT), que gère l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) et qui, sous le contrôle de l'officier du ministère public et du procureur de la République de Rennes, reçoit les procès-verbaux électronique (PVé) de constatation des infractions, adresse les AF et les AFM, reçoit les contestations/réclamations et, si elles sont recevables (notamment après paiement d'une consignation préalable), transmet les dossiers aux parquets locaux (qui ne connaissent donc désormais ces procédures que de façon résiduelle, en cas de contestation/réclamation).

Le décret d'application concernant la forfaitisation des délits routiers a été signé le 28 mars 2017.

La mise en place d'un comité de coordination mensuel, associant l'ensemble des acteurs de la chaîne de traitement (ANTAI, DGPN, DGGN, DCSP, DACG, DSJ, DGFIP, parquet de Rennes), a toutefois permis la mise en production d'un dispositif complet du relevé de l'infraction jusqu'à la saisine du tribunal correctionnel en cas de contestation recevable.

Une expérimentation a été menée à compter de novembre 2018 auprès des unités de police et de gendarmerie de Rennes, Créteil et Lille avec une généralisation du dispositif pour l'ensemble du territoire national à compter du 14 janvier 2019. La forfaitisation de ces délits routiers a donné lieu à une circulaire de la direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) et de la direction des services judiciaires (DSJ) du 16 novembre 2018 ainsi qu'à une dépêche DSJ du 16 janvier 2019. L'accueil des forces de l'ordre a été positif en termes de gain de temps, de rapidité, de confort de saisie, de simplicité, faisant de la forfaitisation des délits routiers un axe fort de simplification des procédures pénales.

En 2017, hors tribunaux de police, 255 179 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 340 373 infractions à la sécurité routière, ce qui représente plus de 41 % de l'ensemble des condamnations et 36 % des infractions. Le nombre de condamnations et le nombre d'infractions ont légèrement diminué depuis 2017 (respectivement + 1 % et + 4 %), mais leur poids dans l'ensemble des condamnations et des infractions est resté assez constant sur les cinq dernières années.

Pour faire face à l'augmentation massive du contentieux routier au début de années 2000 notamment due à la correctionnalisation de certaines infractions en 2004 (conduite sans permis et sans assurance essentiellement), plusieurs procédures ont été créées pour éviter d'engorger les tribunaux correctionnels et accélérer le traitement judiciaire des infractions aux règles de la sécurité routière. Ainsi, en 2017, sur les 255 200 procédures hors tribunaux de police, sont dénombrées :

- 40 100 comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC)
- 115 200 ordonnances pénales
- 30 900 compositions pénales

Les compositions pénales sont des mesures alternatives aux poursuites largement utilisées pour sanctionner les conduites en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (74 %) et, dans une moindre mesure, les délits « papiers » comme la conduite sans permis ou l'absence d'assurance (18 %). Les ordonnances pénales se partagent entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (60 %) et les délits « papiers » (36 %). Enfin, les jugements prononcés en audience correctionnelle relatifs au contentieux routier sont pour 51 % des condamnations pour conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, pour 33 % des condamnations pour infractions « papiers », le reste se partageant entre les infractions visant à échapper au contrôle (8,5 %), les atteintes corporelles (7 %). Dans trois condamnations sur dix, l'auteur a accepté la proposition de peine qui lui a été faite par le procureur de la République dans le cadre de la procédure de convocation sur reconnaissance préalable de culpabilité à laquelle le parquet a recours pour sanctionner la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants dans 63 % des cas et 28 % des délits « papiers ».

## (condamnations et compositions pénales)

	Nombre de condamnations (infraction principale)					Nombre d'infractions sanctionnées				
	Hors tribunaux de police					Hors tribunaux de police				
	2017p	2016d	2015	2014	2013	2017p	2016d	2015	2014	2013
<b>Toutes infractions de sécurité routière</b>	<b>255 179</b>	<b>253 690</b>	<b>246 602</b>	<b>259 271</b>	<b>265 217</b>	<b>340 373</b>	<b>337 056</b>	<b>324 150</b>	<b>336 836</b>	<b>339 380</b>
<i>Non-respect des règles de conduite</i>	<i>148 288</i>	<i>144 001</i>	<i>142 726</i>	<i>154 644</i>	<i>159 303</i>	<i>161 736</i>	<i>157 298</i>	<i>154 790</i>	<i>166 712</i>	<i>170 964</i>
<i>Conduite en état alcoolique</i>	<i>115 107</i>	<i>114 057</i>	<i>117 337</i>	<i>117 337</i>	<i>124 884</i>	<i>123 865</i>	<i>122 778</i>	<i>125 713</i>	<i>125 713</i>	<i>133 183</i>
<i>dont récidive de conduite en état alcoolique</i>	<i>18 714</i>	<i>18 623</i>	<i>19 275</i>	<i>19 275</i>	<i>19 578</i>	<i>20 295</i>	<i>20 235</i>	<i>20 719</i>	<i>20 719</i>	<i>20 989</i>
<i>dont conduite en état alcoolique et sous l'emprise de stupéfiants</i>	<i>4 980</i>	<i>4 518</i>	<i>3 767</i>	<i>3 767</i>	<i>3 366</i>	<i>3 395</i>	<i>4 923</i>	<i>4 151</i>	<i>4 151</i>	<i>3 673</i>
<i>Conduite en ayant fait usage de stupéfiants</i>	<i>32 235</i>	<i>29 129</i>	<i>24 614</i>	<i>24 614</i>	<i>21 674</i>	<i>36 060</i>	<i>32 846</i>	<i>27 549</i>	<i>27 549</i>	<i>24 376</i>
<i>Grand excès de vitesse</i>	<i>946</i>	<i>815</i>	<i>775</i>	<i>12 693</i>	<i>12 745</i>	<i>1 811</i>	<i>1 674</i>	<i>1 528</i>	<i>13 450</i>	<i>13 405</i>
<i>Atteintes involontaires à la personne</i>	<i>8 717</i>	<i>8 331</i>	<i>8 417</i>	<i>8 417</i>	<i>8 157</i>	<i>9 576</i>	<i>9 124</i>	<i>9 230</i>	<i>9 230</i>	<i>8 866</i>
<i>Blessures par conducteur sans circonstance aggravante</i>	<i>3 611</i>	<i>3 601</i>	<i>3 777</i>	<i>3 777</i>	<i>3 763</i>	<i>3 982</i>	<i>3 957</i>	<i>4 142</i>	<i>4 142</i>	<i>4 080</i>
<i>Blessures par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive</i>	<i>4 291</i>	<i>3 940</i>	<i>3 825</i>	<i>3 825</i>	<i>3 602</i>	<i>4 776</i>	<i>4 370</i>	<i>4 267</i>	<i>4 267</i>	<i>3 992</i>
<i>dont blessures involontaires avec ITT &lt;= 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants</i>	<i>1 674</i>	<i>1 583</i>	<i>1 608</i>	<i>1 608</i>	<i>1 530</i>	<i>1 824</i>	<i>1 721</i>	<i>1 752</i>	<i>1 752</i>	<i>1 659</i>
<i>dont blessures involontaires avec ITT &gt; 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants</i>	<i>195</i>	<i>165</i>	<i>175</i>	<i>175</i>	<i>136</i>	<i>208</i>	<i>178</i>	<i>183</i>	<i>183</i>	<i>146</i>
<i>Homicides par conducteur sans circonstance aggravante</i>	<i>401</i>	<i>395</i>	<i>433</i>	<i>433</i>	<i>399</i>	<i>401</i>	<i>397</i>	<i>433</i>	<i>433</i>	<i>400</i>
<i>Homicides par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive</i>	<i>414</i>	<i>395</i>	<i>382</i>	<i>382</i>	<i>393</i>	<i>417</i>	<i>400</i>	<i>388</i>	<i>388</i>	<i>394</i>
<i>dont homicides involontaires en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants</i>	<i>140</i>	<i>140</i>	<i>140</i>	<i>140</i>	<i>151</i>	<i>141</i>	<i>143</i>	<i>141</i>	<i>141</i>	<i>152</i>
<i>Infractions "papiers"</i>	<i>83 462</i>	<i>87 160</i>	<i>81 918</i>	<i>81 919</i>	<i>84 062</i>	<i>137 466</i>	<i>140 007</i>	<i>130 850</i>	<i>130 851</i>	<i>131 119</i>
<i>Conduite d'un véhicule sans permis</i>	<i>36 903</i>	<i>37 594</i>	<i>34 735</i>	<i>34 735</i>	<i>35 428</i>	<i>54 784</i>	<i>55 218</i>	<i>51 255</i>	<i>51 255</i>	<i>51 582</i>
<i>Conduite malgré suspension du permis</i>	<i>24 563</i>	<i>24 543</i>	<i>22 659</i>	<i>22 659</i>	<i>23 256</i>	<i>30 169</i>	<i>29 958</i>	<i>27 807</i>	<i>27 807</i>	<i>28 101</i>
<i>Défaut d'assurance</i>	<i>20 424</i>	<i>23 389</i>	<i>22 831</i>	<i>22 832</i>	<i>23 608</i>	<i>50 426</i>	<i>52 692</i>	<i>49 614</i>	<i>49 615</i>	<i>49 159</i>
<i>Défaut de plaques ou fausses plaques</i>	<i>1 572</i>	<i>1 634</i>	<i>1 693</i>	<i>1 693</i>	<i>1 770</i>	<i>2 087</i>	<i>2 139</i>	<i>2 174</i>	<i>2 174</i>	<i>2 277</i>
<i>Infractions visant à échapper au contrôle</i>	<i>13 939</i>	<i>13 437</i>	<i>12 816</i>	<i>12 841</i>	<i>12 278</i>	<i>29 566</i>	<i>28 602</i>	<i>27 431</i>	<i>27 457</i>	<i>25 971</i>
<i>Délit de fuite</i>	<i>5 054</i>	<i>5 006</i>	<i>4 802</i>	<i>4 802</i>	<i>4 732</i>	<i>6 340</i>	<i>6 137</i>	<i>6 071</i>	<i>6 071</i>	<i>5 867</i>
<i>Refus d'obtempérer</i>	<i>7 226</i>	<i>6 865</i>	<i>6 627</i>	<i>6 627</i>	<i>6 120</i>	<i>17 334</i>	<i>16 686</i>	<i>16 162</i>	<i>16 162</i>	<i>14 931</i>
<i>Refus de vérification de l'état alcoolique</i>	<i>1 658</i>	<i>1 563</i>	<i>1 385</i>	<i>1 385</i>	<i>1 390</i>	<i>5 890</i>	<i>5 773</i>	<i>5 196</i>	<i>5 196</i>	<i>5 134</i>
<i>Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police</i>	<i>1</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>27</i>	<i>36</i>	<i>2</i>	<i>6</i>	<i>2</i>	<i>28</i>	<i>30</i>
<i>Autres infractions de circulation routière</i>	<i>773</i>	<i>761</i>	<i>725</i>	<i>1 450</i>	<i>1 417</i>	<i>2 029</i>	<i>2 025</i>	<i>1 849</i>	<i>2 585</i>	<i>2 469</i>
<b>Tous types d'infractions (contraventions + délits)</b>	<b>616 450</b>	<b>619 450</b>	<b>606 384</b>	<b>635 136</b>	<b>639 948</b>	<b>944 746</b>	<b>944 790</b>	<b>918 281</b>	<b>949 216</b>	<b>940 333</b>

Source : Ministère de la Justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national

Champ : France métropolitaine et DOM

p : donnée provisoire ; r : donnée révisée

Si l'on observe la part de chacune de ces procédures par nature d'infractions, on constate que pour le non-respect des règles de conduite, l'ordonnance pénale est majoritaire avec 47 % des condamnations, suivie des jugements en audience correctionnelle (37 %) (comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité [CRPC] incluses). Les compositions pénales émarginent à 16 % de ce type de contentieux. Les délits pour absence de « papiers » sont traités pour 50 % par ordonnance pénale, par jugement pour 43 % et pour 7 % par composition pénale. Les atteintes corporelles involontaires et les infractions visant à échapper au contrôle sont principalement sanctionnées par la voie de jugement du tribunal (respectivement 87 % et 67 %).

La conduite en état alcoolique représente plus de trois infractions sur quatre dans les infractions relatives aux règles de conduite. Il s'agit du premier groupe de condamnations pour infractions à la sécurité routière (45 %) avec environ 115 100 condamnations. L'évolution des peines principales prononcées pour cette infraction est directement liée à l'utilisation massive des procédures de compositions pénales et d'ordonnances pénales qui s'appliquent à plus de 6 infractions sur 10 et ne peuvent comporter que des peines d'amendes ou complémentaires. Cette situation explique la progression spectaculaire des peines d'amende depuis 2003 : leur part est passée de 24 % en 2003 à 52 % en 2017. Celle des peines complémentaires (essentiellement des obligations d'effectuer un stage, des mesures restrictives du permis de conduire et des jours-amende) augmente également, mais plus modérément, passant de 15 % à 21 % sur la même période. Cette évolution génère un mouvement inverse des emprisonnements avec sursis total, leur part passant de 53 % en 2003 à 19 % en 2017.

L'emprisonnement en tout ou partie ferme est prononcé pour 8 % des condamnations, pour une durée moyenne d'emprisonnement ferme de 4 mois. Le montant moyen des amendes (peine principale) n'évolue pas non plus et s'établit à 310 euros en 2017.

### **L'exécution des peines prononcées en matière d'infractions routières**

## L'action du bureau de l'exécution des peines

Le contentieux routier constitue le premier champ d'action du bureau de l'exécution des peines (BEX). Celui-ci permet de mettre en œuvre immédiatement les peines privatives du droit de conduire, le recouvrement des amendes ou la délivrance de convocations devant le juge de l'application des peines ou le service pénitentiaire d'insertion et de probation, lorsque sont prononcées des peines d'emprisonnement ferme ou des mesures probatoires.

Le transfert du contentieux relevant des tribunaux de police aux tribunaux de grande instance a permis dans certains ressorts d'avoir également recours aux BEX pour centraliser et améliorer l'exécution des contraventions (de l'audience à l'exécution).

## L'expérimentation E-Codex visant à améliorer le recouvrement des sanctions pécuniaires étrangères

Afin de lutter efficacement contre les infractions routières, qu'elles soient commises par des ressortissants étrangers sur notre territoire, ou par des ressortissants français sur le territoire d'autres Etats membres de l'Union européenne, une expérimentation est en cours sur la base de la décision-cadre 2005/214/JAI, associant le Parquet de Rennes, compétent pour le traitement automatisé des infractions routières y compris dans leur dimension européenne.

Ainsi, depuis 2017, des ateliers réguliers réunissent l'ANTAI, la DACG, le parquet de Rennes et les autorités compétentes des Pays-Bas (pays partenaire de l'expérimentation) et ont permis de mettre en œuvre des échanges dématérialisés de sanctions pécuniaires, dans un premier temps dans le sens France vers Pays-Bas, afin d'améliorer leur recouvrement - et partant de diminuer les commissions d'infractions à la sécurité routière. La réciprocité des échanges (Pays-Bas vers France) devrait prochainement être mise en œuvre, permettant au trésor public français de recouvrer des amendes émises contre des contrevenants français ayant commis des infractions routières aux Pays-Bas.

### Profil et caractéristiques des condamnés

#### Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2017

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
<b>Tous condamnés</b>	<b>36 903</b>	<b>100,0</b>	<b>24 563</b>	<b>100,0</b>	<b>20 424</b>	<b>100,0</b>
hommes	33 483	90,7	22 960	93,5	17 619	86,3
femmes	3 420	9,3	1 603	6,5	2 805	13,7
mineurs	982	2,7	2	0,0	90	0,4
18-19 ans	4 649	12,6	370	1,5	1 168	5,7
20-24 ans	9 241	25,0	4 473	18,2	4 550	22,3
25-29 ans	6 471	17,5	4 684	19,1	4 022	19,7
30-39 ans	8 543	23,2	7 007	28,5	5 396	26,4
40-59 ans	6 255	16,9	6 967	28,4	4 652	22,8
60 ans ou plus	762	2,1	1 060	4,3	546	2,7
âge moyen	30,1		35,6		32,8	
âge médian	27,0		33,0		30,0	

Source : Ministère de la Justice/SG/SEM/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national

Champ : France métropolitaine et DOM

Les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés que ceux pour infraction « papiers » : 38,9 ans en moyenne. Les moins de 25 ans ne sont que 16 % alors que les personnes âgées de 40 ans ou plus représentent 45 % des condamnés. À l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes : 44 % ont moins de 25 ans.

### Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique, sous emprise de stupéfiants ou pour atteinte involontaire à la personne en 2017

	Tous condamnés pour conduite en état alcoolique	Tous condamnés pour conduite en ayant fait l'usage de stupéfiants	Blessures involontaires			Homicides involontaires		
			par conducteur sans circonstance aggravante	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive		par conducteur sans circonstance aggravante	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	
					dont état alcoolique et stupéfiants			dont état alcoolique et stupéfiants
<b>Tous condamnés</b>	<b>115 107</b>	<b>32 235</b>	<b>3 611</b>	<b>4 291</b>	<b>1 869</b>	<b>401</b>	<b>414</b>	<b>140</b>
en %								
hommes	88,9	94,0	71,1	87,7	87,7	72,8	90,1	92,9
femmes	11,1	6,0	28,9	12,3	12,3	27,2	9,9	7,1
mineurs	0,1	0,8	0,8	1,8	0,5	0,2	0,7	0,0
18-19 ans	2,5	11,1	7,0	6,6	4,2	5,2	7,2	7,1
20-24 ans	13,3	32,5	15,1	20,4	17,2	13,0	25,2	25,8
25-29 ans	13,9	22,0	12,1	16,0	15,4	11,6	18,6	20,0
30-39 ans	25,1	25,7	16,9	22,7	22,5	12,2	23,4	26,4
40-59 ans	37,5	7,8	28,1	25,4	32,7	30,9	18,6	15,7
60 ans ou plus	7,8	0,1	20,0	7,1	7,5	26,9	6,3	5,0
âge moyen	38,9	27,4	41,9	34,9	37,1	45,5	33,1	32,0
âge médian	37,0	26,0	38,0	31,0	34,0	43,0	29,0	29,0

Champ : France métropolitaine et DOM

Si globalement les femmes sont un peu moins représentées (10 %) que sur l'ensemble des condamnations délictuelles (10,7 %), la part des femmes varie d'une nature d'infraction à l'autre. Elle est particulièrement faible quand on considère la conduite malgré suspension (6,5 %) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (6 %). Elle est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (29 % en cas de blessures, 27 % en cas d'homicide). La proportion de femmes s'est accrue ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'elle est passée de 6 % en 2000 à 11,1 % en 2017.

L'implication du ministère de la justice dans le contrôle automatisé, décidée lors du comité interministériel du 18 décembre 2002, s'est poursuivie, tant au niveau central qu'au niveau local. Sous l'impulsion du procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes responsable du centre national de traitement (C.N.T.), les équipements de contrôle automatisés fixes et mobiles se sont multipliés.

Le procès — verbal électronique, qui rationalise la chaîne de traitement contraventionnelle en diminuant les coûts de traitement, est désormais généralisé.

La saisie et la confiscation des véhicules impliqués dans des infractions routières est pratiquée par les juridictions de façon généralisée, en particulier en cas d'infractions commises en état de récidive légale, mais se heurte à de fortes contraintes en termes de frais de justice, en lien avec le gardiennage des véhicules.

Le ministre de la justice est très engagé dans la mise en œuvre des recommandations issues du comité interministériel à la sécurité routière du 2 octobre 2015, qu'il s'agisse de renforcer l'efficacité dans la recherche des infractions, notamment par la généralisation du dépistage salivaire de stupéfiants ou l'extension du contrôle automatisé à des nouvelles infractions telles que le non port du casque ou de la ceinture de sécurité

Introduite par la loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé, la possibilité de permettre la caractérisation de l'infraction de conduite après usage de stupéfiants par une analyse salivaire a été introduite dans les dispositions de l'article L.325-1 du code de la route. Le décret du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016 ont précisé les modalités des vérifications destinées à établir la preuve de l'usage de stupéfiants. Une dépêche DACG du



10 mai 2017 présente l'ensemble de ces nouvelles dispositions, notamment la suppression de la notion de dosage de stupéfiants et les modalités de la contre-expertise.

La loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle a modifié les articles L. 121-3 et L. 130-9 du code de la route en renvoyant à un décret en Conseil d'État la fixation des listes des infractions susceptibles d'engager la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou d'être constatées par des appareils de contrôle automatique homologués. Ces listes ont été fixées par le décret du 28 décembre 2016, qui a inséré à cette fin dans le code de la route deux nouveaux articles R. 121-6 et R. 130-11. Celle fixée par l'article R.121-6 ajoute aux infractions déjà prévues dans l'ancienne rédaction de l'article L. 121-3, les infractions suivantes, pour lesquelles est donc désormais encourue la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation (dans le cas où sa responsabilité pénale n'a pu être établie) :

- port de la ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé, prévu à l'article R. 412-1
- usage du téléphone tenu en main, prévu aux premier, quatrième et cinquième alinéas de l'article R. 412-6-1 ;
- arrêt, stationnement ou circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence prévus à l'article R. 412-8, au 9<sup>o</sup> du II de l'article R. 417-10 et à l'article R. 421-7 ;
- franchissement et chevauchement des lignes continues, prévus aux articles R. 412-19 et R. 412 — 22 ;
- dépassements, prévus aux articles R. 414-4, R. 414-6 et R. 414-16 ;
- engagement dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt, prévu aux deuxième et quatrième alinéas de l'article R. 415-2 ;
- obligation du port d'un casque homologué d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur, prévue à l'article R. 431-1 ;
- obligation, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur, d'être couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile, prévue aux articles L. 211-1 et L. 211-2 du code des assurances et à l'article L. 324-2.

Une dépêche DACG du 27 février 2017 précise les modalités d'application de ces nouvelles dispositions.

Décidée lors du Comité interministériel de sécurité routière du 2 octobre 2015, la création d'un fichier des assurés (FVA) a été introduite dans la loi de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle du 18 novembre 2016. Le décret n° 2018-644 du 20 juillet 2018 a précisé les modalités de constitution, d'alimentation et de consultation de ce fichier. Constitué par l'Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance (AGIRA), ce fichier contient les informations relatives aux contrats souscrits par les assurés : l'immatriculation du véhicule, le nom de l'assureur et le numéro du contrat avec sa période de validité. Toutes ces données sont mises à la disposition des forces de l'ordre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

La création de ce fichier va de pair avec le contrôle de l'assurance des véhicules à partir du dispositif de contrôle automatisé prévu par le CISR du 2 octobre 2015. Le dispositif s'appuiera sur le fichier des véhicules assurés. Concrètement, dès lors qu'une contravention aura été constatée par le CACIR à partir d'un radar, le FVA sera consulté afin de vérifier si le véhicule incriminé était assuré. Dans le cas contraire, un avis d'amende forfaitaire délictuelle sera adressé au titulaire du certificat d'immatriculation, postérieurement à l'avis de contravention. Ce système donnera une efficacité majeure au FVA, en permettant le contrôle d'un très grand nombre de véhicules en circulation, soit tous ceux ayant fait l'objet d'une infraction constatée à l'aide d'un radar. Il est envisagé de commencer ce contrôle automatisé du défaut d'assurance au dernier trimestre 2019 après une phase d'expérimentation et de prévention.

La loi de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle a créé une infraction (contravention de 4<sup>e</sup> classe) visant à réprimer les infractions commises avec des véhicules de société. L'article L.121-6 nouveau du Code de la route, dont les dispositions sont effectives depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, prévoit en effet que lorsqu'une infraction à la vitesse maximale autorisée a été commise « avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, le représentant légal de cette personne morale doit indiquer (...) dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, à l'autorité mentionnée sur cet avis, l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure. ». 569 629

dossiers d'infraction pour non désignation ont été traités par l'ANTAI. La DACG a diffusé une circulaire le 29 janvier 2019 concernant cette infraction.

D'autres mesures sont en passe de concrétisation afin d'améliorer la répression des infractions commises par des contrevenants étrangers par le biais de groupes de travail ayant pour objet la mise en place du permis virtuel à points, ou du fichier dit des « mauvais payeurs », ou encore le recouvrement forcé des amendes à l'étranger.

Enfin, le programme 107 « Administration pénitentiaire » participe à l'exécution des décisions pénales. Il contribue à l'insertion ou à la réinsertion des personnes qui lui sont confiées par l'autorité judiciaire, à la prévention de la récidive et à la sécurité publique dans le respect des intérêts de la société, des droits des victimes et des droits des personnes détenues. Il est organisé de manière à assurer l'individualisation et l'aménagement des peines des personnes condamnées (article 2 de la loi du 24 novembre 2009).

Dans l'exercice de ses missions, l'administration pénitentiaire a mis en place plusieurs dispositifs de prise en charge des personnes placées sous main de justice (PPSMJ) et auteurs d'infractions routières.

Dans le cadre de la prise en charge des auteurs d'infractions routières, les services pénitentiaires d'insertion et de probation (SPIP) ont mis en œuvre des modalités de prise en charge liées à des obligations légales — stage de sensibilisation et travail d'intérêt général (TIG) — mais également à des orientations propres à l'administration pénitentiaire comme les programmes de prévention de la récidive (PPR). Ces actions ont pour finalité soit de sensibiliser les PPSMJ condamnées pour des délits routiers aux risques liés à ces infractions, soit de favoriser leur réinsertion au travers du recouvrement ou de la préservation de leur mobilité.

#### **Les stages de sensibilisation à la sécurité routière**

En vue d'apporter une réponse pénale adaptée aux infractions routières, le législateur a consacré une nouvelle sanction sous la forme du suivi d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Ces stages peuvent constituer une obligation prononcée dans le cadre de mesures probatoires (sursis avec mise à l'épreuve — SME, sursis avec obligation d'accomplir un travail d'intérêt général — STIG, ajournement avec mise à l'épreuve - AME) ou constituer une modalité d'exécution de la peine de travail d'intérêt général (TIG). Ils peuvent également être proposés aux personnes bénéficiant d'une mesure d'aménagement de peine (placement sous surveillance électronique – PSE, libération conditionnelle - LC, semi-liberté — SL, placement extérieur — PE).

L'objectif de ces stages est de sensibiliser les PPSMJ aux règles de la sécurité routière. Ces stages, principalement organisés en milieu ouvert, se déroulent en moyenne sur trois jours. Ils font majoritairement intervenir des partenaires institutionnels (parquets, services de police ou de gendarmerie, services de sécurité civile, etc.), ainsi que des partenaires associatifs ou des auto-écoles. Le SPIP assure essentiellement dans ce cadre un rôle de pilotage et de conception de l'action.

#### **Les programmes de prévention de la récidive (PPR)**

Le PPR consiste à réunir un groupe d'une dizaine de personnes condamnées présentant une problématique commune liée au type de délit commis. Les participants y réfléchissent aux conséquences de leur conduite aux fins d'adapter leur comportement aux règles de vie en société. La délinquance routière constitue une thématique de PPR choisie localement par les SPIP après évaluation des besoins de son public. Des sessions sont organisées dans le cadre de ce dispositif de prise en charge.

#### **Formation au Code de la route ou à la conduite**

Les actions de formation au Code de la route ou à la conduite sont réalisées en milieu fermé à destination des personnes détenues. Elles visent à la fois la sensibilisation aux risques routiers, mais également le renforcement des capacités d'insertion. La très grande majorité de ces actions correspond à des formations au Code de la route. Elles comprennent, sous le pilotage des SPIP, des interventions réalisées par des auto-écoles (associatives le plus souvent) et parfois par l'Éducation nationale ou la Préfecture.

**OBJECTIF DPT-1697**

Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé en termes de respect des règles du code de la route

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Dans la lutte contre les excès de vitesse, principale source des accidents de route avec l'alcool et les stupéfiants, les dispositifs de contrôle jouent un rôle prépondérant.

Le **programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière »** a pour but, avec le concours du **programme 152 « Gendarmerie nationale »** et du **programme 176 « Police nationale »**, d'amener les automobilistes à respecter le Code de la route, dont principalement les limitations de vitesse, en suscitant une modification de leur comportement par la plus grande probabilité de contrôle, grâce au déploiement et au développement des différents dispositifs de contrôle automatisé.

La politique de déploiement des radars automatiques décidée en 2002 et mise en œuvre à partir de 2003 a fortement contribué à la baisse de la mortalité sur les routes au cours des 10 dernières années. Aussi le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 a décidé d'un certain nombre de mesures afin d'approfondir la stratégie radar permettant de mieux respecter les limitations de vitesse et donc d'intensifier la lutte contre les comportements dangereux. Les orientations décidées par le CISR qui consistent à augmenter le nombre de radars, à développer leur mobilité et à accroître le caractère aléatoire du contrôle, reposent sur trois axes principaux :

- le remplacement prioritaire des radars détruits et leur remplacement par des dispositifs de nouvelle génération (radars tourelles) ;
- la poursuite de la modernisation du parc des radars ;
  - modernisation des radars sur autoroute/voie express avec la fonction double face ;
  - modernisation des radars qui contrôlent les franchissements de feux, d'ici fin 2020. Les nouveaux équipements ont vocation à terme à devenir des équipements déplaçables, le radar étant ou non présent dans la cabine.
- l'adaptation géographique des équipements aux véritables enjeux de sécurité routière : 300 itinéraires de signalement « contrôles radars » entre 2018 et 2020.

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2019 d'environ 3 900 équipements ; l'objectif de la mesure du CISR de 4 700 radars sera reporté à fin 2021. Cette augmentation du parc des radars ne sera pas effectuée à technologie constante, mais conformément aux orientations du CISR, sera réalisée en mettant en place de nouveaux moyens de contrôle.

Pour les radars fixes, le plan de modernisation du parc lancé en 2016 a été reporté pour procéder en priorité au remplacement des équipements détruits. Les équipements les plus anciens sont remplacés et la fonctionnalité du double sens est activée sur l'ensemble des axes bidirectionnels éligibles.

Le parc des radars discriminants, c'est-à-dire les radars qui différencient avec certitude les catégories de véhicules a été modernisé en 2019. La fonctionnalité permettant les contrôles « double face », c'est-à-dire la prise de photo à l'avant et à l'arrière des véhicules en infraction, a été installée sur une quarantaine d'équipements en 2019. D'ici fin 2020, cette fonctionnalité devrait être également installée sur deux cents radars discriminants.

En ce qui concerne les radars mobiles, le renouvellement du parc des véhicules porteurs de radars « embarqués-débarqués » initié en 2016 est stabilisé à 501 équipements. Le parc de voitures radars atteindra 480 fin 2019.

Afin de permettre l'intensification de l'utilisation de ces équipements mobiles et en conséquence le renforcement des contrôles, l'externalisation de la conduite des voitures radars, expérimentée en Normandie depuis le premier

semestre 2017, a été déployée en Normandie à partir du printemps 2018. Le déploiement de l'externalisation de la conduite de ces voitures radars se poursuit début 2020 dans 3 autres régions (Bretagne, Pays de Loire et Centre Loire). Il sera alors possible de multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement.

Le déploiement dès 2018 des deux cents cabines leurres équipées de « radars tourelles » a dû être reporté à la suite du vandalisme. Ces radars tourelles ont vocation depuis le début 2019 à remplacer en priorité les radars fixes détruits. À terme, le radar tourelle remplacera également les radars feux rouges, les radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés et sera privilégié pour couvrir de nouveaux emplacements. Ce dispositif se compose d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon les cas, la tourelle peut intégrer un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou de la vitesse maximale autorisée.

En complément des 151 premiers itinéraires mis en service entre 2017 et 2018, 23 itinéraires de contrôles par panneaux ont été réalisés en 2018, reportant à 2021 la cible de 500 itinéraires, soit 5 000 emplacements de contrôles. Ces itinéraires correspondent à des zones de contrôle de la vitesse, toujours signalées par un panneau, au sein desquelles des radars seront susceptibles d'être présents (radars leurres).

Fortement dégradé en 2018 et en 2019, le parc de radars autonomes sera porté à 200 équipements fin 2019, avec un objectif de 250 équipements pour la fin 2020, de manière à permettre un contrôle suffisant des itinéraires ainsi créés.

L'ANTAI poursuivra en 2020 ses efforts de modernisation du processus de traitement des infractions avec, notamment, la consolidation et l'amélioration continue des applications et plateformes informatiques et l'adaptation de celui-ci aux nouveaux dispositifs de contrôle déployés.

Parallèlement, l'Agence achèvera le renouvellement de ses principaux marchés qui arrivent à échéance fin 2019/début 2020. Ce renouvellement recouvre de forts enjeux de modernisation et d'innovation comme :

- la modernisation de l'architecture de la chaîne de traitement pour permettre l'accueil plus rapide de nouvelles fonctionnalités et l'adaptation réactive de la chaîne aux nouvelles réformes ;
- la dématérialisation accrue des échanges à chaque étape de la chaîne ;
- la poursuite de la transformation de la relation usagers et le développement de services en ligne correspondant à l'évolution des technologies et des usages.

L'objectif visant à assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé traduit la performance globale du dispositif, aussi bien l'impact socio-économique du dispositif que son efficacité. L'impact socio-économique est évalué par l'indicateur « Evolution des vitesses moyennes » qui a pour finalité de constater les conséquences induites sur le comportement des conducteurs de la mise en place du dispositif de contrôle automatisé. Donc, il permet aussi d'évaluer l'acceptabilité sociale du dispositif.

L'efficacité du dispositif est, pour sa part, évaluée au travers de deux indicateurs :

- disponibilité des radars ;
- taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention.

Ces deux indicateurs ont pour finalité de vérifier l'efficacité de la gestion du dispositif de contrôle automatisé.

En 2018, malgré l'augmentation, à partir de juillet, des contraventions sur les équipements concernés par l'abaissement à 80 km/h et le développement des procédures de coopération européenne permettant l'envoi d'avis de contravention aux contrevenants étrangers, l'activité du centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une baisse par rapport à l'année précédente. Cette baisse résulte de la dégradation des radars :

- -8,8 % avec 23,8 millions de messages d'infractions enregistrés en 2018 contre 26 millions pour l'année 2017,
- -17,4 % avec 14,07 millions d'avis de contravention envoyés contre 17,03 millions en 2017.

Le ratio ACO/MIF pour les immatriculations françaises est de 66,5 % en 2018, soit une baisse de 9,7 points par rapport à 2017 (75,8 %). Ce recul s'explique par la forte progression des photos noires liée aux dégradations sur les radars pendant l'été et en fin d'année 2018. En effet, les messages d'infraction comprenant une photo noire font partie du nombre total de messages d'infraction utilisé pour le ratio alors qu'ils ne peuvent pas donner lieu à un avis de contravention puisque les photos sont inexploitable. Cette baisse du ratio est liée à un facteur exogène au fonctionnement de la chaîne de traitement.

Une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne ayant commis des infractions routières sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est d'ores et déjà opérationnelle avec, depuis fin juin 2019, 19 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie et République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie, Royaume-Uni, Irlande et Suède). Ce dispositif a vocation à être étendu à l'ensemble des pays de l'Union. La France a par ailleurs un accord bilatéral avec la Suisse depuis 2009.

### INDICATEUR P751-3464-4148

Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises	%	75,8	66,5	75	65	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	71,2	67,2	75	65	75	75

#### Précisions méthodologiques

Source des données : Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Mode de calcul :

Indicateur 1.2.1. « Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention émis par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France ;
- au dénominateur : nombre de messages d'infraction relevés au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules reconnus avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention émis par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé dans l'un des États avec lesquels la France a des échanges d'informations ;
- au dénominateur : nombre de messages d'infraction relevés au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant un véhicule immatriculé dans l'un des États avec lesquels la France a des échanges d'informations, auquel s'ajoute une estimation des plaques étrangères partenaires parmi les plaques non reconnues.

### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

En 2018, l'activité du centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une baisse par rapport à l'année précédente. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- -8,8 % de messages d'infractions (MIF) émis (23,8 millions en 2018) par rapport à 2017 ;
- -17,4 % d'avis de contraventions (ACO) envoyés (14,1 millions en 2018) par rapport à 2017.

Le ratio ACO/MIF pour les immatriculations françaises s'est établi à 66,5 % en 2018, soit une baisse de 9,3 points par rapport à 2017 (75,8 %).

Ce recul s'explique par la forte progression des photos noires liée aux dégradations sur les radars pendant l'été et en fin d'année 2018. En effet, les MIF comprenant une photo noire font partie du nombre total de MIF utilisé pour le ratio alors qu'ils ne peuvent pas donner lieu à un ACO puisque les photos sont inexploitable. Cette baisse du ratio est liée à un facteur exogène au fonctionnement de la chaîne de traitement.

Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

Il est prévu en 2020 un retour à une cible de 75 %.

Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères (indicateur 1.2.2)

**Sécurité routière**

DPT | LA LUTTE CONTRE LE NON-RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

La France échange actuellement des données d'immatriculation avec 20 pays au titre des infractions routières : 19 pays de l'Union européenne relevant de la directive 2015/413 du 11 mars 2015 et la Suisse dans le cadre d'un accord bilatéral.

Le nombre de pays partenaires est en progression constante depuis plusieurs années :

- 3 pays partenaires en 2013 (Belgique, Suisse et Luxembourg partiel) ;
- 5 pays partenaires en 2014 (nouveaux pays : Allemagne et Pays-Bas) ;
- 8 pays partenaires en 2015 (nouveaux pays : Espagne, Pologne et Roumanie) ;
- 10 pays partenaires en 2016 (nouveaux pays : Italie, Autriche et Luxembourg en totalité) ;
- 14 pays partenaires en 2017 (nouveaux pays : Hongrie, Slovaquie, République tchèque et Portugal) ;
- 17 pays partenaires en 2018 (nouveaux pays : Estonie, Lettonie et Lituanie).
- 20 pays partenaires en 2019 (nouveaux pays : Royaume-Uni, Irlande et Suède).

Lors du démarrage des échanges avec un nouveau pays, il est procédé à une reprise partielle des infractions, en général des 6 mois précédents.

**Etats membres de l'Union européenne (uniquement pour le contrôle automatisé)****Cadre juridique :**

La directive 2011/82 du 25 octobre 2011 a été remplacée par la directive 2015/413 du 11 mars 2015 prise sur une base « transport » au lieu de la base « coopération policière ». Cette nouvelle directive facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est entrée en vigueur le 6 mai 2015. Elle a été transposée en droit interne par l'article 35 de la loi n° 2015-993 du 17 août 2015 portant adaptation de la procédure pénale au droit de l'Union européenne.

**Date de mise en place des échanges de données :**

- Luxembourg : novembre 2004 sur la base d'un accord local dans les départements 54 et 57 puis extension à l'ensemble du territoire français le 13 janvier 2016 sur la base de la directive (reprise des stocks depuis le 1er juillet 2015)
- Belgique : 30 juin 2012 sur la base d'un accord bilatéral
- Pays-Bas : 12 février 2014 (reprise des stocks depuis le 15 septembre 2013)
- Allemagne : 27 février 2014 (reprise des stocks depuis le 7 novembre 2013)
- Espagne : 29 janvier 2015 (reprise des stocks depuis 1er août 2014)
- Pologne : 3 août 2015 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2015)
- Roumanie : 9 novembre 2015 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2015)
- Italie : 13 janvier 2016 (reprise des stocks depuis le 1er juillet 2015)
- Autriche : 15 décembre 2016 (reprise des stocks depuis le 15 juin 2016)
- Hongrie : 3 avril 2017 (reprise des stocks depuis le 24 septembre 2016)
- Slovaquie : 3 avril 2017 (reprise des stocks depuis le 24 septembre 2016)
- République tchèque : 19 juillet 2017 (reprise des stocks depuis le 19 janvier 2017)
- Portugal : 1er décembre 2017 (reprise des stocks depuis le 1er juin 2017)
- Lituanie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2018)
- Lettonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2018)
- Estonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1er janvier 2018)
- Royaume-Uni : 31 janvier 2019 (reprise des stocks depuis le 31 août 2018)
- Irlande : 24 juin 2019 (reprise des stocks depuis le 24 décembre 2018)
- Suède : 24 juin 2019 (reprise des stocks depuis le 24 décembre 2018)

**Accord bilatéral**

Suisse : accord de Genève entré en vigueur en 2009 (décret n° 2009-836 du 7 juillet 2009)

**INDICATEUR P751-3464-4147****Évolution des vitesses moyennes**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	80,8	79,6	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

**Précisions méthodologiques**

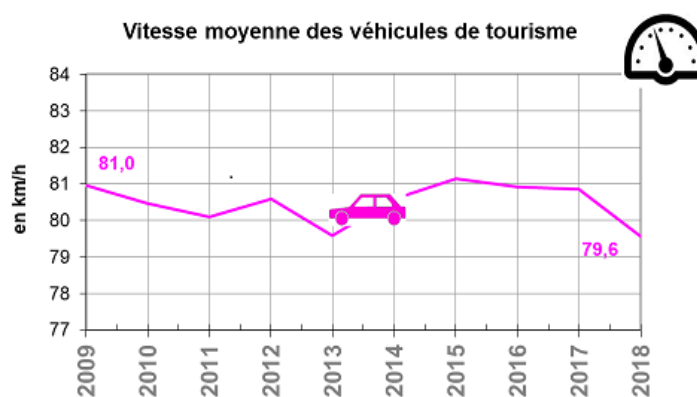
Source des données : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Mode de calcul : l'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 215 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé.

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

Les prévisions et la cible tiennent compte de l'effet sur les comportements des usagers de la route du déploiement des radars mobiles de nouvelle génération.

L'évolution de l'indicateur depuis 2009 est la suivante :



La campagne 2018 de mesures de vitesses indique une légère baisse de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme par rapport à 2017.

Sur les routes limitées à 80 km/h depuis mi-2018, la vitesse moyenne pratiquée sur l'année baisse de -2 km/h. En agglomération (vitesse maximale autorisée [VMA] 50 km/h), la tendance à la baisse en centre-ville et dans les traversées de petites agglomérations se confirme (-3 km/h depuis 2015). Toutefois les taux de dépassement de la VMA restent élevés sur les axes urbains (32 % en traversée de petites agglomérations et 38 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes).

**INDICATEUR P751-3464-10193****Disponibilité des radars**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	93,08	88,87	93	75	93	93

**Précisions méthodologiques**

Il s'agit du ratio moyen annuel entre le nombre d'équipements de terrain en état de fonctionnement et le nombre d'équipements de terrain mis en service. Ce ratio est calculé tous les jours de l'année et fait l'objet d'une moyenne arithmétique. L'objectif est de maintenir ce taux de disponibilité à 93 %, eu égard à la nécessité d'obtenir un juste équilibre entre le taux de disponibilité et les coûts de maintenance pour atteindre ce résultat.

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

En 2018 et 2019, la prévision du taux de disponibilité moyen des radars est inférieure à la prévision initiale de 93 % en raison de la vague de vandalisme sans précédent abaissant le taux de disponibilité à 88,87 % en moyenne pour l'année 2018 et 75 % en moyenne pour 2019.

Pour 2020, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

### OBJECTIF DPT-1698

Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Programme 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Le programme 753 porte le développement du procès-verbal électronique, avec le concours du programme 152 « Gendarmerie nationale », du programme 176 « Police nationale » et du programme 166 « Justice judiciaire ». Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé au moyen d'une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

La mise en œuvre de la dématérialisation de la gestion des infractions aux règles de la circulation routière sanctionnées par une amende forfaitaire s'est traduite, à compter de 2011, par la réalisation du projet de procès-verbal électronique (PVe). L'objectif principal de cette réforme était de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre et des polices municipales, la gestion des amendes en substituant au carnet à souche des outils nomades de type PDA (personal digital assistant). L'infraction est constatée dans cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre de traitement (CNT) de Rennes. L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant.

Une telle dématérialisation a permis de réduire les coûts de gestion grâce à la suppression de tâches matérielles répétitives. La centralisation du traitement des messages d'infraction offre également un gain important de productivité. Par ailleurs, l'utilisation d'outils modernes et fiables pour constater l'infraction a permis de réduire les risques d'erreurs par rapport au procès-verbal manuscrit, en limitant au strict minimum les tâches de rédaction et en assurant un archivage électronique sécurisé des procès-verbaux.

Opérateur du ministère de l'intérieur financé à la fois sur le programme 753 « *Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers* » et le programme 751 « *Structures et dispositifs de sécurité routière* », l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI) a développé l'appliquetif PVe, financé l'achat et la maintenance des matériels et déployé le procès-verbal électronique auprès des forces de l'ordre.

Le déploiement du procès-verbal électronique a été intégralement réalisé pour l'ensemble des services de sécurité publique.

Dans le cadre d'une convention pluriannuelle de partenariat 2017/2020, les outils de verbalisation des forces de l'ordre ont été remplacés par des équipements plus performants dans le cadre du projet de mobilité NEO (Nouvel Équipement Opérationnel) visant à mettre à disposition des policiers et des gendarmes des terminaux connectés (smartphones et tablettes) pour accéder aux applications métiers et aux fichiers de la sécurité intérieure. Ces nouveaux dispositifs multiapplicatifs intègrent le logiciel PVe en lieu et place des PDA.

Le déploiement du dispositif PVe s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. Fin juin 2019, 3 983 communes utilisaient ainsi ce dispositif dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 96 % des villes de 10 000 à 50 000 habitants ciblées par ce dispositif. Parmi ces collectivités territoriales, la grande majorité a fait le choix de mettre des terminaux de verbalisation à la disposition des agents verbalisateurs. Dans ce cadre, de nouveaux équipements modernes de type smartphone sont progressivement déployés et permettent, par exemple, le contrôle du paiement du stationnement par géolocalisation et la lecture automatique des immatriculations de véhicules. Ce déploiement a notamment été rendu possible par le fonds d'amorçage mis en place par l'État pour inciter les



collectivités territoriales à se doter d'une solution de verbalisation électronique et permettant le remboursement des équipements de verbalisation dans la limite de 50 % de leur coût et à hauteur de 500 € par équipement.

Au global, on note que près de 12 millions d'avis de contraventions ont été envoyés en 2018 (État et collectivités territoriales), un nombre stable par rapport à 2017, à périmètre identique (hors stationnement payant).

Au 1er janvier 2018, la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). Cette réforme donne aux collectivités la pleine compétence en matière de réglementation du stationnement et implique la suppression du procès-verbal (PV) à 17 euros en cas de non-respect des règles de paiement du stationnement. Le stationnement payant sur voirie devient une question domaniale et l'utilisateur qui ne règle pas son stationnement doit désormais s'acquitter d'une redevance d'utilisation du domaine public appelée « forfait de post-stationnement » ou FPS. Dans le cadre de cette réforme, l'ANTAI a développé un nouveau système d'information et mis en place un conventionnement avec les collectivités qui se sont engagées dans la décentralisation du stationnement payant. À fin juin 2019, 573 collectivités avaient passé convention avec l'ANTAI, 95 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS. En 2018, l'ANTAI a ainsi émis 7,8 millions d'avis de paiements de FPS.

Au 31 décembre 2018, 528 967 avis de contravention pour non désignation des conducteurs par les personnes morales ont été envoyés, en application de la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice.

En 2018, l'agence a également adapté sa chaîne de production aux nouveaux dispositifs de forfaitisation des délits routiers (conduite sans permis ou sans permis correspondant à la catégorie du véhicule, conduite sans assurance) prévus par cette même loi qui peuvent être constatés en utilisant le Pvé et ainsi faciliter le travail des forces de l'ordre et des juridictions. Les premiers envois d'amendes forfaitaires délictuelles sont intervenus en novembre 2018.

### INDICATEUR P753-11287-12481

Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères)	%	96	98,1	96	96	96	96

#### Précisions méthodologiques

Source des données : Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

#### Mode de calcul :

- au numérateur : nombre d'avis de contraventions principalement liés aux règles de stationnement ou de circulation constatés à l'encontre des propriétaires d'un véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse et des conducteurs ayant fait l'objet d'une interception quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule sur le territoire national, par le biais de la verbalisation électronique par les services de l'État et traitée par l'ANTAI au cours de l'année considérée ;
- au dénominateur : nombre de messages d'infraction émis à l'encontre des propriétaires d'un véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse et des conducteurs ayant fait l'objet d'une interception, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule au moyen d'un dispositif de verbalisation électronique par les services de l'État au cours de l'année considérée.

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention a atteint 98,1 % en 2018, en conformité avec la cible fixée. Il intègre le nombre de paiements immédiats (41 942 en 2017 et 35 860 en 2018).

La cible prévue pour 2019 est reconduite pour 2020, soit une cible égale à 96 %.

Une cible de 100 % ne peut être poursuivie dans la mesure où le taux demeure tributaire de la saisie initiale des données effectuées lors de la verbalisation ainsi que des retours d'informations des fichiers d'immatriculation interrogés.

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme ou du PSR ou de l'action	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P140 Enseignement scolaire public du premier degré	46 281 644	46 281 644	47 088 827	47 088 827	47 649 504	47 649 504
P141 Enseignement scolaire public du second degré	59 202 173	59 202 173	59 762 063	59 762 063	60 362 373	60 362 373
P159 Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie	15 520 992	15 520 992	15 163 520	15 163 520	14 958 320	14 958 320
P159-11 Etudes et expertise en matière de développement durable	15 520 992	15 520 992	15 163 520	15 163 520	14 958 320	14 958 320
P152 Gendarmerie nationale	881 434 746	863 539 562	951 794 446	881 201 545	956 457 951	875 483 290
P166 Justice judiciaire	131 143 427	131 143 427	138 546 402	138 546 402	111 710 903	111 710 903
P174 Énergie, climat et après-mines	718 123	235 577	551 000	551 000	580 000	580 000
P176 Police nationale	544 328 943	532 652 443	600 382 211	588 603 248	515 584 039	527 363 003
P182 Protection judiciaire de la jeunesse	2 391 810	2 391 810	2 645 589	2 645 589	2 645 589	2 645 589
P190 Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	27 497 871	27 497 871	27 370 120	27 370 120	28 347 357	28 347 357
P203 Infrastructures et services de transports	350 148 994	339 264 605	339 624 211	321 485 422	290 305 533	307 086 567
P204 Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	375 000	375 000	375 000	375 000	375 000	375 000
P207 Sécurité et éducation routières	38 280 016	38 636 897	42 781 626	41 686 024	42 988 678	42 643 678
P214 Soutien de la politique de l'éducation nationale	672 343	672 343	684 415	684 415	684 415	684 415
P216 Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	130 140 307	131 318 018	128 580 213	129 753 801	130 469 453	131 119 484
P217 Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	520 268 549	520 268 549	529 630 893	529 630 893	529 052 345	529 052 345
P219 Sport	198 432	198 432	248 850	248 850	173 250	173 250
P354 Administration territoriale de l'État	80 786 847	80 786 847	72 749 807	72 749 807	74 136 233	74 136 233
P751 Structures et dispositifs de sécurité routière	310 915 091	263 750 624	339 950 000	339 950 000	339 542 680	339 542 680
P753 Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000
P754 Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	689 972 281	689 875 503	478 065 823	478 065 823	624 666 261	624 666 261
<b>Total</b>	<b>3 856 477 589</b>	<b>3 769 812 317</b>	<b>3 802 195 016</b>	<b>3 701 762 349</b>	<b>3 796 889 884</b>	<b>3 744 780 252</b>

---

**AUTRES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE**

---

P107 Administration pénitentiaire

P111 Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail

## PRÉSENTATION DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

---

### P107 ADMINISTRATION PÉNITENTIAIRE

---

#### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme « Administration pénitentiaire » est l'un des six programmes de la mission justice.

Sous l'autorité du garde des sceaux, ministre de la justice, et avec le concours des autres services de l'État, des collectivités territoriales, des associations et d'autres personnes publiques ou privées, la direction de l'administration pénitentiaire assure le service public pénitentiaire ; à ce titre, elle participe à l'exécution des décisions pénales, elle contribue à l'insertion ou à la réinsertion des personnes qui lui sont confiées par l'autorité judiciaire, à la prévention de la récidive et à la sécurité publique dans le respect des intérêts de la société, des droits des victimes et des droits des personnes détenues.

Elle est l'une des cinq directions du ministère de la justice. En 2019, le budget annuel s'élève à 3,7 milliards d'euros, dont près de 1,2 milliard hors titre 2. Le plafond d'autorisation d'emplois demandé au titre de l'exercice 2019 est de 41 514 agents. Outre l'administration centrale, 187 établissements pénitentiaires et une centaine de services pénitentiaires d'insertion et de probation constituent les services déconcentrés, répartis en dix directions interrégionales ; elle compte en outre deux services à compétence nationale (service national du renseignement pénitentiaire et l'agence du travail d'intérêt général et l'insertion professionnelle des personnes placées sous main de justice), la régie Industrielle des Établissements Pénitentiaires (RIEP) et une école de formation (ENAP). Elle prend en charge près de 250 000 personnes, dont environ 165 000 en milieu ouvert et près de 82 000 sous écrou.

### P111 AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'EMPLOI ET DES RELATIONS DU TRAVAIL

---

#### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail » relève du ministère du travail, de l'emploi et du dialogue social. Ce programme sert de cadre à la mise en œuvre de la politique du travail, laquelle se déploie selon quatre axes :

- la santé et sécurité au travail ;
- la qualité et effectivité du droit ;
- le dialogue social et démocratie sociale ;
- la lutte contre le travail illégal.

La responsabilité du programme 111 incombe au directeur général du travail, qui s'appuie sur les services centraux de la DGT, les services déconcentrés (directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi – DIRECCTE) ainsi que les opérateurs du programme :

- l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) ;
- l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT).

Outre les actions financées par le programme 111 et décrites ci-dessus, il convient de noter que le ministère du travail contribue également à la politique transversale de la sécurité routière en siégeant :

- au conseil supérieur de l'éducation routière (CSER) ;
- au conseil national de sécurité routière (CNSR) notamment au sein des commissions « alcool, stupéfiants, vitesse » et « outils technologiques et infrastructures routières » afin d'y exposer les problématiques liées au risque routier professionnel.

Il participe également aux initiatives conduites par le comité interministériel de sécurité routière (CISR).

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le responsable du programme n'est pas en mesure d'évaluer le coût de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

### P140 ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU PREMIER DEGRÉ

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P140 – Enseignement scolaire public du premier degré	46 281 644	46 281 644	47 088 827	47 088 827	47 649 504	47 649 504

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 140 regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du premier degré. Il relève du ministère de l'Éducation nationale. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'enseignement scolaire. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée : sous l'autorité des recteurs d'académie, l'enseignement primaire est piloté au niveau départemental par les inspecteurs d'académie — directeurs académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

Les crédits déployés visent à amener tous les élèves à la maîtrise de connaissances et compétences exigibles au terme de la scolarité primaire pour leur permettre de poursuivre leur scolarité dans de bonnes conditions au collège en vue des compétences, des connaissances et de la culture du socle commun à l'issue de la scolarité obligatoire.

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école primaire dont les programmes ont été publiés dans les arrêtés du 18 février 2015, relatifs à l'école maternelle (cycle 1) et du 9 novembre 2015 pour le cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et le cycle de consolidation (cycle 3).

L'ESR est sanctionnée par l'attestation de première éducation à la route (APER) qui s'appuie également sur l'enseignement moral et civique (EMC) et l'éducation physique et sportive (EPS). La formation préparant à l'APER s'ancre dans ces programmes.

L'APER a fait l'objet d'une rénovation définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016 pour tenir compte des nouveaux programmes, de la mise en place du cycle 3 et assurer une meilleure continuité pédagogique entre l'école et le collège. Cette attestation est délivrée aux élèves du cycle 3 au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité. Elle est téléchargeable et éditable à partir de l'application nationale LSU (Livret scolaire unique).

Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur Éduscol, a été élaboré et mis à disposition des enseignants. Il propose une progressivité des apprentissages du cycle 1 au cycle 3 et des compétences prévues par les programmes scolaires ainsi qu'une série de situations et de projets possibles à mettre en œuvre.

L'APER, et plus généralement l'ESR chez les plus jeunes (cycles 1, 2 et 3), a fait l'objet d'une étude menée entre 2016 et 2018 par l'institut français des sciences et technologies du transport, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR),

dans le cadre de la convention de partenariat entre la DGESCO et la DSR. Cette étude évalue, d'une part, les conditions de mise en œuvre de l'ESR à l'école primaire et, d'autre part, les effets de cette éducation sur les comportements des élèves. Elle sera accessible au dernier trimestre 2018.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le montant des crédits inscrits sur le programme 140 correspond à la valorisation de la masse salariale relative au temps passé par les personnels enseignants et de direction à l'éducation à la sécurité routière au long de la scolarité des élèves à l'école (1er degré), soit 722 ETP en 2018 et 2019.

### P141 ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU SECOND DEGRÉ

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P141 – Enseignement scolaire public du second degré	59 202 173	59 202 173	59 762 063	59 762 063	60 362 373	60 362 373

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 141 regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du second degré. Il relève du ministère de l'Éducation nationale. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'enseignement scolaire. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée et conduite au niveau académique sous l'autorité du recteur qui peut en confier certains segments aux inspecteurs d'académie — académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

Les crédits déployés visent à amener les élèves au niveau de compétences attendues en fin de formation initiale ainsi qu'à l'obtention des diplômes correspondants.

L'enseignement secondaire est structuré en deux cycles complémentaires dispensés dans des établissements publics locaux d'enseignement (EPL) distincts : le premier cycle relève du collège ; le second cycle relève du lycée.

Dans le second degré, comme dans le premier degré, l'ESR s'inscrit dans l'enseignement des règles générales de sécurité défini aux articles D. 312-40 à D. 312-42 du code de l'éducation. La circulaire n° 2006-085 du 24 mai 2006 précise les conditions de mise en œuvre d'une éducation à la responsabilité en milieu scolaire qui concerne l'ensemble des domaines de l'éducation à la sécurité, incluant la sécurité routière.

Le caractère obligatoire de l'apprentissage des règles de sécurité routière, quel que soit le lieu de scolarisation ou de formation du jeune, est renforcé par le caractère obligatoire des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 – ASSR2) au collège, et l'attestation de sécurité routière (ASR). L'organisation de cette dernière est financée avec le soutien du programme 207 « sécurité et éducation routières ». L'arrêté interministériel du 25 mars 2007 précise les modalités d'organisation et de délivrance de ces attestations.

Les attestations de sécurité routière revêtent un caractère obligatoire pour les personnes nées après le 1er janvier 1988, puisque l'ASSR1 est requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur (article R. 211-2 du Code de la route) tandis que l'ASSR2 ou l'ASR est nécessaire pour l'obtention du permis de conduire (article R. 221-5).

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le montant des crédits inscrits sur le programme 141 correspond à la valorisation de la masse salariale relative au temps passé par les personnels enseignants et de direction à l'éducation à la sécurité routière, au collège et au lycée. L'intervention de ces personnels, à chaque niveau de responsabilité, est évaluée selon le temps passé et le niveau d'intervention.

### P159 EXPERTISE, ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE

Numéro et intitulé de l'action et total pour le programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	15 520 992	15 520 992	15 163 520	15 163 520	14 958 320	14 958 320
<b>P159 – Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie</b>	<b>15 520 992</b>	<b>15 520 992</b>	<b>15 163 520</b>	<b>15 163 520</b>	<b>14 958 320</b>	<b>14 958 320</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 159 « Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie » regroupe les subventions pour charges de service public des trois opérateurs suivants : centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et Météo-France.

Ces opérateurs, placés sous la tutelle de la direction de la recherche et de l'innovation (DRI) du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, interviennent sur des politiques transversales au service de la transition écologique, en s'appuyant fortement sur l'expertise scientifique et technique, et avec une forte dimension territoriale :

- appui apporté à de nombreuses politiques publiques, nationales et locales, dans une logique de développement durable du territoire et d'adaptation au changement climatique, ainsi que de promotion de modes durables de gestion des territoires ;
- développement de l'expertise, de la connaissance, de méthodologies et de modèles d'analyse et de prévision au bénéfice des décideurs politiques et économiques de tout niveau, ainsi que des particuliers ;
- renforcement de la qualité scientifique, technique et opérationnelle des prestations et produits, nécessitant un recours permanent à la recherche et à l'innovation, et une gestion attentive des compétences spécialisées (capitalisation et adaptation permanente de ces compétences).

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 159 ne porte pas de crédits destinés à la politique de sécurité routière, mais contribue à cette politique transversale par le biais du CEREMA, partenaire de la délégation à la sécurité routière.

### P152 GENDARMERIE NATIONALE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P152 – Gendarmerie nationale</b>	<b>881 434 746</b>	<b>863 539 562</b>	<b>951 794 446</b>	<b>881 201 545</b>	<b>956 457 951</b>	<b>875 483 290</b>



## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 152 relève du ministère de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la gendarmerie nationale.

Ce programme porte les moyens humains et financiers de la gendarmerie nationale.

L'action de la gendarmerie nationale a pour objet principal d'assurer la paix et la sécurité publiques de manière permanente sur près de 95 % du territoire national, soit l'essentiel des axes routiers (plus de 900 000 km de voies).

Elle consacre ainsi environ 8,5 % de son activité totale à des missions de sécurité routière.

L'action n° 02 du programme 152 est dédiée à la sécurité routière. Cette action se structure autour des missions de lutte contre l'insécurité routière et de gestion des flux de circulation. L'objectif de renforcement de l'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière repose sur une utilisation optimale des moyens dédiés en fonction des comportements connus et prévisibles des usagers.

Pour atteindre cet objectif, la gendarmerie nationale mène en permanence des actions qui visent à prévenir, dissuader et réprimer les infractions les plus accidentogènes, liées notamment à la vitesse, à l'alcool et aux stupéfiants. Elle s'appuie sur ces compétences et son expertise, mais également sur son maillage territorial et sa mission de surveillance, de contrôle et de gestion des flux, ce qui se traduit par une présence importante sur le réseau autoroutier. Cette présence est renforcée sur le réseau secondaire, plus meurtrier.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits dédiés à la politique transversale par le programme 152 correspondent à l'action 02 « Sécurité routière ».

La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs agissant en faveur de la politique transversale. Ils sont obtenus à partir des dépenses de personnel définies par l'exécution 2018, la LFI 2019 et le PLF 2020.

Les ETPT correspondent principalement à :

- des effectifs des unités spécialisées de sécurité routière relevant des escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR).
- l'activité consacrée à la sécurité routière des effectifs assurant des missions polyvalentes au sein des brigades territoriales.

## P166 JUSTICE JUDICIAIRE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P166 – Justice judiciaire	131 143 427	131 143 427	138 546 402	138 546 402	111 710 903	111 710 903

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La contribution de la mission « Justice » à la politique transversale de sécurité routière l'est principalement au titre du programme « Justice judiciaire ». Ce programme, placé sous la responsabilité du directeur des services judiciaires, porte les moyens humains et financiers des services judiciaires.

Les services judiciaires ont pour mission de rendre la justice, en matière civile, pénale, commerciale et sociale. En matière pénale, le parquet met en œuvre une politique générale de lutte contre la délinquance en liaison avec les

préfets et les administrations concernées.

Les juridictions font partie intégrante de la conduite des politiques de prévention et de dissuasion de la délinquance, tout en favorisant la réinsertion.

Les objectifs généraux retenus pour l'action « Conduite de la politique pénale et jugement des affaires pénales » du programme 166 — à savoir « Améliorer la qualité et l'efficacité de la justice », « Rendre plus efficaces la réponse pénale, l'exécution et l'aménagement des peines », « Moderniser la gestion de la justice » — participent à un traitement efficace du contentieux routier.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits consacrés à la politique transversale, tant en dépenses de personnel qu'en dépenses de fonctionnement courant, sont évalués au regard des effectifs de fonctionnaires et de magistrats concourant à cette politique.

Les effectifs de magistrats sont calculés en fonction de la part estimée du contentieux routier dans l'activité de chaque service juridictionnel (parquet, instruction, juridiction de jugement). Les effectifs du greffe sont évalués à partir du ratio greffe/magistrat par pôle d'activité (parquet, instruction, jugement des TGI et Cours d'appel, jugement des tribunaux de police et application des peines).

Par exemple, ce ratio est de 2,13 en exécuté 2018 et 2,21 en prévision 2019-2020 pour le parquet et la cour d'appel. Il ne prend pas en compte les agents des conseils des prud'hommes et des services administratifs régionaux qui ne traitent pas du contentieux routier.

Pour 2018, 2 089 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, effectifs en baisse de 6,84 ETPT par rapport à celui déclaré au titre de 2017.

Pour 2019, les moyens en personnels prévus en LFI sont de 2 103 ETPT, effectifs en hausse de 67,14 ETPT par rapport à l'exécuté 2018. Pour 2020, les moyens en personnels prévus en PLF sont de 2 190 ETPT, effectifs en nette hausse de 62,97 ETPT par rapport à la prévision de la LFI 2019.

En ce qui concerne les dépenses de personnel, la détermination de la masse salariale est assurée par l'application du coût moyen par catégorie d'emploi au regard du nombre d'ETPT respectifs de magistrats et de fonctionnaires, pour chaque année de gestion.

En ce qui concerne les dépenses hors titre 2, elles comprennent les dépenses permettant d'assurer le fonctionnement du tribunal (fonctionnement courant et dépenses immobilières de l'occupant).

La part des dépenses de fonctionnement courant concourant à la politique de sécurité routière est calculée au regard des effectifs affectés à cette politique, auxquels est appliqué le ratio moyen national des juridictions pour ces dépenses.

On constate une hausse de 6 % des dépenses consacrées à la politique transversale entre 2018 et 2019. Cette progression s'explique notamment par la hausse des dépenses de titre 2 (+7 %) tandis que les dépenses de fonctionnement courant restent stables (+1 %).

## P174 ÉNERGIE, CLIMAT ET APRÈS-MINES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P174 – Énergie, climat et après-mines	718 123	235 577	551 000	551 000	580 000	580 000

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 174 relève du ministère de la Transition écologique et solidaire. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'énergie et du climat.

Ce programme s'articule autour de deux finalités générales :

- assurer à l'ensemble des consommateurs la disponibilité en quantité et en qualité de l'énergie qui leur est nécessaire, à des prix compétitifs, tout en contribuant à l'indépendance énergétique et à la cohésion nationale, à la préservation de l'environnement et à la lutte contre le changement climatique ;
- garantir aux anciens mineurs la préservation de leurs droits après l'arrêt de l'exploitation minière.

Le programme s'appuie, au niveau déconcentré, sur le réseau des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Le programme contribue à l'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules aux prescriptions du Code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits ont été utilisés pour la location de centres de contrôles aux fins de réception des véhicules et des études et travaux préréglementaires, nécessaires à l'évolution des dispositions administratives et techniques de la réception des véhicules à moteur et de leurs équipements. Ils visent à introduire dans le droit communautaire et la réglementation technique européenne et internationale les propositions prioritaires des experts nationaux et les argumentaires scientifiques relatifs à la sécurité des véhicules et de leurs équipements.

### P176 POLICE NATIONALE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P176 – Police nationale	544 328 943	532 652 443	600 382 211	588 603 248	515 584 039	527 363 003

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La sécurité routière occupe une place importante au sein du programme 176. Elle s'inscrit dans la mission générale de lutte contre l'insécurité sous toutes ses formes. Cette mission s'appuie sur les compétences générales ou spécialisées des directions et sur leur organisation territoriale. Cette politique transversale qui vise à améliorer la sûreté des déplacements routiers, prévenir les conduites à risque et à faire respecter les règles du Code de la route est retranscrite à travers l'action 3.

L'action 3 « Sécurité routière » du programme « Police nationale » porte sur :

– *la police administrative de la route* et les missions de police judiciaire liées à la répression des infractions et au traitement des accidents routiers ;

– *les actions de communication et d'information* à destination des usagers de la route et des futurs conducteurs (scolaires). Elle mobilise à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités autoroutières et les unités motocyclistes spécialisées de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (CRS) et les services de la préfecture de police ; elle se traduit par :

- *la prévention et l'information routière*, qui portent sur les actions d'information routière auprès du public (établissements scolaires, entreprises propriétaires de flottes) et les campagnes de prévention sur les dangers de la route et de sensibilisation des usagers (quinzaines de la sécurité routière, notamment en Île-de-France,

présence aux forums et salons) ; ces actions ont pour finalité d'améliorer le civisme routier et le respect des règles;

- *la surveillance, le contrôle et la régulation*, qui concerne les interventions consécutives à des accidents de la route et les contrôles routiers (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture, téléphones portables).

Afin d'évaluer ses actions, la Police nationale dispose de trois indicateurs de performance. Inscrits au PAP 2019, ils contribuent à l'objectif n° 4 intitulé « Renforcer l'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière » :

- Nombre de tués en zone police (à 30 jours) ;
- Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool ;
- Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants.

L'indice d'efficacité des opérations de contrôle de vitesse a été supprimé de la maquette de performance du programme à l'occasion du PAP 2017. En effet, une part de plus en plus importante des infractions relevées provient de radars automatisés (radars fixes, ou embarqués), ce qui donne lieu à un traitement par l'ANTAI. Le ministère de l'intérieur poursuit par ailleurs l'externalisation de la conduite des véhicules radars. Fort de l'expérimentation réalisée en région Normandie, le dispositif sera étendu à partir de 2020 à la Bretagne, au Pays de la Loire et au Centre Val de Loire.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs (ETPT) agissant en faveur de la politique transversale et communiqués par les directions d'emploi. Ces coûts sont obtenus à partir des dépenses de personnel (action 3 et 6 du programme) auxquelles sont ajoutés les coûts d'équipement, investissement et fonctionnement (HT2 – action 6 du programme) suivant les clefs de répartition calculées dans le cadre de la comptabilité d'analyse des coûts.

### P182 PROTECTION JUDICIAIRE DE LA JEUNESSE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse	2 391 810	2 391 810	2 645 589	2 645 589	2 645 589	2 645 589

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) est chargée au sein du ministère de la justice de l'ensemble des questions intéressant la justice des mineurs que ceux-ci soient des mineurs délinquants (cf. ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante) ou des mineurs en danger (cf. articles 375 et suivants du Code civil). La DPJJ est également en charge de la concertation avec les acteurs de la justice et les institutions partenaires.

En liaison avec les directions compétentes, elle en conçoit les normes et les cadres d'organisation. Depuis le décret du 25 avril 2017 modifiant le décret n° 2008-689 du 9 juillet 2008 relatif à l'organisation du ministère de la justice, elle anime et contrôle l'action du ministère public en matière de protection de l'enfance.

Elle garantit et assure, directement ou par les associations qu'elle habilite et finance, d'une part, la prise en charge des mineurs et jeunes majeurs qui lui sont confiés par les magistrats et, d'autre part, une aide aux décisions de l'autorité judiciaire en matière civile et pénale. Elle contrôle et évalue l'ensemble des structures publiques et associatives accueillant les mineurs sous mandat judiciaire.

Les moyens alloués à la DPJJ sont employés dans le souci d'une amélioration continue de la qualité de l'action menée en veillant notamment à l'insertion sociale des jeunes confiés par l'autorité judiciaire.

La DPJJ dispose, au 31 mars 2019, d'établissements et de services :

- 221 en gestion directe relevant du secteur public (SP) ;
- 998 habilités et contrôlés par le ministère de la justice (dont 249 financés exclusivement par l'État), relevant du secteur associatif (SAH).

Il s'agit d'établissements médico-sociaux (ESSMS) régis par le code de l'action sociale et des familles, à l'exception des services éducatifs auprès des tribunaux (SEAT), des services éducatifs en établissements pénitentiaires pour mineurs (SE-EPM) et du service éducatif au centre de jeunes détenus de Fleury-Mérogis.

La DPJJ pilote la politique publique transversale « justice des mineurs » et, dans un cadre interministériel, veille à ce que les politiques publiques à destination des jeunes prennent en compte les besoins du public qui lui est confié.

La DPJJ se donne pour ambition de garantir la continuité du parcours éducatif de chaque jeune pris en charge (cf. note d'orientation du 30 septembre 2014 complétée par les notes la déclinant), en renforçant l'individualisation de son projet au regard de ses besoins évalués et identifiés avec la nécessaire adaptabilité des organisations mises en places par les structures éducatives.

Elle positionne le service intervenant dans l'environnement naturel du mineur (service de milieu ouvert) comme garant de la cohérence de l'intervention éducative et affirme le nécessaire travail d'articulation entre les différents intervenants au bénéfice des jeunes confiés. Elle affirme, en outre, l'importance d'une gouvernance renouvelée et à ce titre confirme la place et le rôle des directions interrégionales (DIR) et territoriales (DT) dans le pilotage et la participation aux politiques transversales en faveur de la jeunesse dans les champs judiciaire, social ou éducatif (cf. Note du 22 septembre 2016 dite, note « organisation territoriale »).

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits du programme 182 pris en compte dans le document de politique transversale sécurité routière proviennent : – des crédits de personnels correspondant à l'action éducative des personnels de la PJJ dans leur accompagnement au quotidien des mineurs sous main de justice. Il s'agit d'estimations. En 2018, l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 46 ETPT ; – des dépenses hors titre 2 correspondant au montant des subventions versées à des associations agissant en partenariat avec la DPJJ pour des actions de prévention menées en direction des mineurs. Il s'agit de dépenses d'intervention (Titre 6).

## P190 RECHERCHE DANS LES DOMAINES DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables</b>	<b>27 497 871</b>	<b>27 497 871</b>	<b>27 370 120</b>	<b>27 370 120</b>	<b>28 347 357</b>	<b>28 347 357</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 190 relève du ministère de la transition écologique et solidaire. Il est placé sous la responsabilité du directeur de la recherche et de l'innovation. Ce programme couvre la recherche dans les domaines du développement durable, de l'énergie, des risques, des transports, de la construction et de l'aménagement.

Dans les domaines des transports, de la construction, de l'aménagement et des réseaux, le programme finance l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Les missions de l'IFSTTAR consistent à réaliser, orienter, animer et évaluer des recherches, des développements et des innovations dans les domaines de la mobilité, des systèmes de transport, de leur sécurité et de leurs impacts sur la santé, du génie urbain, du génie civil et des risques naturels.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La part de la subvention pour charges de service public reçue par l'Ifsttar consommée dans le domaine de la sécurité routière est estimée à 32 %, soit le même pourcentage que les années précédentes. Les travaux de l'IFSTTAR sont orientés vers la sécurité des déplacements terrestres. Dans le champ de la sécurité primaire, les facteurs d'insécurité peuvent relever du véhicule, de l'infrastructure et de l'utilisateur. L'institut s'intéresse plus particulièrement à la connaissance des facteurs humains et leurs interactions avec le véhicule et l'infrastructure par la prise en compte de la mobilité coopérative, du véhicule autonome et du vieillissement de la population. En matière de sécurité secondaire, il s'attache à la connaissance des blessures (létales ou non) induites par les accidents et les mécanismes lésionnels. En matière de sécurité tertiaire, c'est la connaissance du devenir des victimes (et de leurs proches) qui est recherchée.

### P203 INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P203 – Infrastructures et services de transports</b>	<b>350 148 994</b>	<b>339 264 605</b>	<b>339 624 211</b>	<b>321 485 422</b>	<b>290 305 533</b>	<b>307 086 567</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La priorité de la politique nationale des transports est de répondre aux préoccupations premières de nos concitoyens et de nos entreprises en faveur des transports de la vie quotidienne, de la lutte contre la congestion, de l'accès à l'emploi et aux services dans les territoires, de l'optimisation de nos systèmes logistiques et réseaux de transports existants en les adaptant aux nouveaux usages et aux opportunités offertes par le numérique.

Le programme « Infrastructures et services de transports » (IST) regroupe l'ensemble des moyens de l'État concourant à cette politique. Celle-ci repose sur une stratégie fondée sur l'optimisation du système de transport existant et l'amélioration de sa performance (énergétique, desserte des territoires). L'amélioration de l'existant et la réalisation des nouvelles infrastructures indispensables visent l'excellence environnementale.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 203 participe à l'objectif n° 8 de la politique de sécurité routière « Améliorer la sécurité des infrastructures de transport » au travers :

- d'un ensemble de démarches dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers (dépenses d'investissement : sécurisation des tunnels) ;
- du maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (dépenses de fonctionnement et d'investissement : surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- des actions de communication spécifiques auprès des conducteurs automobiles pour les sensibiliser à la sécurité des agents travaillant sur les routes ;
- d'une politique active de contrôle des transports routiers sur l'ensemble du réseau. Pour ce faire le P203 réalise sur son action 50 des dépenses spécifiques à destination des unités de contrôle des transports routiers (dépenses de fonctionnement : équipement de sécurité des contrôleurs, coopérations européennes, fournitures et documentation de contrôle, maintenance des matériels de contrôle et dépenses

d'investissement : l'achat des véhicules de type fourgon aménagés en bureaux mobiles ainsi que pour l'équipement en matériel de pesage) et des aires de contrôle (dépenses de fonctionnement ou d'investissement selon qu'il s'agit d'entretien du matériel de voirie ou d'investissement sur des infrastructures routières).

## P204 PRÉVENTION, SÉCURITÉ SANITAIRE ET OFFRE DE SOINS

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins</b>	<b>375 000</b>	<b>375 000</b>	<b>375 000</b>	<b>375 000</b>	<b>375 000</b>	<b>375 000</b>

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 204 relève du ministère des solidarités et de la santé. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la santé.

Ce programme est structuré autour des trois axes des politiques de santé conduites par l'État :

- la modernisation de l'offre de soins ;
- la prévention ;
- la sécurité sanitaire.

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits mobilisés en faveur de la politique de sécurité routière relèvent de l'action 14, sous-action 3 du programme 204, mais également de l'agence nationale de santé publique (ANSP), dont le financement est transféré à l'assurance maladie 2020.

Les dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme se répartissent en deux catégories :

- les actions de communication et de prévention menées par l'ANSP, notamment en ce qui concerne les usages d'alcool et de substances psychoactives illicites,
- les dépenses effectuées par la direction générale de la santé (DGS) sous forme de subventions à des organismes luttant contre usages nocifs de ces substances.

La contribution de la DGS à la politique de sécurité routière consiste essentiellement en une sensibilisation aux conséquences sanitaires et autres des usages nocifs de ces substances psychoactives (alcool et substances illicites). Cette politique axée sur l'information et la prévention vise à entraîner une diminution des usages nocifs des produits concernés. La DGS participe au Conseil national de sécurité routière (CNSR) et plus particulièrement à la commission « alcool, stupéfiants, vitesse ».

## P207 SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P207 – Sécurité et éducation routières</b>	<b>38 280 016</b>	<b>38 636 897</b>	<b>42 781 626</b>	<b>41 686 024</b>	<b>42 988 678</b>	<b>42 643 678</b>

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « soutien de la politique de l'éducation nationale » relève du ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse. Il est placé sous la responsabilité de la secrétaire générale de ce ministère.

Ce programme regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes de la mission « enseignement scolaire » relevant du ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse et des programmes de la mission « recherche et enseignement supérieur » relevant du ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation qu'il n'est pas possible de répartir au sein des programmes opérationnels.

La mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière à destination des élèves des établissements scolaires nécessite en effet l'intervention de personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et directions des services départementaux de l'éducation nationale) dont les traitements relèvent du programme 214 « soutien de la politique de l'éducation nationale ».

Par ailleurs, une part de la subvention pour charge de service public de Canopé, opérateur du ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse, inscrite au programme 214 « soutien de la politique de l'éducation nationale », contribue à la mise en œuvre de l'ESR.

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au titre de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, le responsable du programme 214 valorise les dépenses de titre 2 des personnels participant à la mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière.

#### P214 SOUTIEN DE LA POLITIQUE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	672 343	672 343	684 415	684 415	684 415	684 415

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale » relève du ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse. Il est placé sous la responsabilité de la secrétaire générale de ce ministère.

Ce programme regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes de la mission « Enseignement scolaire » relevant du ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse et des programmes de la mission « Recherche et enseignement supérieur » relevant du ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation qu'il n'est pas possible de répartir au sein des programmes opérationnels.

La mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière (ESR) à destination des élèves des établissements scolaires nécessite en effet l'intervention de personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et directions des services départementaux de l'éducation nationale) dont les traitements relèvent du programme 214.

Par ailleurs, une part de la subvention pour charge de service public de réseau Canopé, sous la tutelle du ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse, inscrite au programme 214 contribue à la mise en œuvre de l'ESR.

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au titre de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, le responsable du programme 214 valorise les dépenses de titre 2 des personnels participant à la mise en œuvre des actions pour l'éducation à la



sécurité routière.

## P216 CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'INTÉRIEUR

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur</b>	<b>130 140 307</b>	<b>131 318 018</b>	<b>128 580 213</b>	<b>129 753 801</b>	<b>130 469 453</b>	<b>131 119 484</b>

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 216 relève du ministre de l'intérieur. Il est sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère.

Ce programme porte les fonctions de pilotage du ministère de l'intérieur au travers des activités d'état-major, d'expertise, de conseil et de contrôle qu'il assure. Il veille à la cohérence du soutien apporté par les fonctions support à dimension transversale exercées par le secrétariat général, assurant une gestion mutualisée de différentes prestations au profit des directions et services du ministère. Il regroupe l'ensemble des crédits relatifs aux affaires juridiques et contentieuses du ministère ainsi que ceux du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD). Enfin, il porte les effectifs de la délégation à la sécurité routière, ainsi que les personnels des services déconcentrés de la sécurité et de l'éducation routière.

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les dépenses indiquées dans le tableau ci-dessus sont financées principalement par des crédits liés à la rémunération des personnels de la sécurité et de l'éducation routières et des crédits de fonctionnement (crédits d'immobilier, d'action sociale et de formation).

Les ETPT et la masse salariale correspondante de l'action 9 du programme CPPI « Sécurité et éducation routières » sont inscrits en PLF 2020, à hauteur de 2 162 ETPT. L'action 1 comprend les ETPT de la DLPAJ et de la DRH qui contribuent à la politique de la sécurité routière.

En crédits de titre 2, les crédits correspondent à la masse salariale des effectifs dédiés à la sécurité routière et les indemnités versées au titre du BEPECASER.

Les dépenses T2 inscrites à l'action 1 correspondent à la masse salariale des agents de la DRH et DLPAJ mentionnés ci-dessus ainsi qu'aux crédits d'action sociale et de formation exécutés en titre 2 (secours, AEH et vacations formations-concours).

Les dépenses HT2 correspondent principalement aux dépenses d'action sociale (au prorata des effectifs gérés par la SDASAP-DRH), de formation (dépenses de formation et d'organisation des concours), aux dépenses SIC compte tenu du transfert de certains projets dans le cadre de la création de la DNUM à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et aux dépenses d'immobilier (au prorata de la surface occupée par la DSR dans l'immeuble Garance). Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée.

## P217 CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	520 268 549	520 268 549	529 630 893	529 630 893	529 052 345	529 052 345

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 relève du ministère de la transition écologique et solidaire.

Il porte la majeure partie des effectifs du ministère de la transition écologique et solidaire, dont ceux en charge de la réalisation de missions ayant une incidence sur la sécurité routière.

Il assure également le financement des activités « soutien » de l'administration centrale et des directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement ultramarins (DEAL) (systèmes d'information, fonctions juridiques et d'expertise, moyens de fonctionnement, actions à l'international, formation, action sociale, prévention des risques professionnels) nécessaires à la mise en œuvre des politiques définies par le Gouvernement. Il œuvre en faveur de la transition écologique pour un développement durable en permettant la définition et l'évaluation des politiques publiques et en portant une organisation et un pilotage de services en adéquation avec ce projet.

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les montants mobilisés hors titre 2 ne sont plus significatifs depuis le transfert des moyens de fonctionnement des services déconcentrés vers le programme 333, tant pour l'exécution 2018 que pour les prévisions ultérieures.

Les crédits de titre 2 mobilisés par le programme 217 sont calculés en fonction du nombre d'agents (en ETP) participant à la politique de sécurité routière. Ces agents sont portés par les actions 8 et 23 de ce programme.

S'agissant de l'action 217-08 « Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Infrastructures et services de transports » :

- 100 % des ETP mettant en œuvre les actions 203-01 "Routes-Développement" et 203-04 « Routes-Entretien » sont considérés comme étant au service de la sécurité routière. Ces ETP étaient précédemment portés par l'action 203-12, désormais disparue suite à la refonte du référentiel Programmes/actions du P203 ;
- 43 % des ETP mettant en œuvre l'action 203-50 « Transport Routier » sont considérés comme participant à la sécurité routière. Ces ETP étaient précédemment portés par l'action 203-13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres » désormais disparue ;
- Au total, cela correspond à 85,15 % de l'exécution de l'action 8 du programme 217 en RAP 2018.

S'agissant de l'action 217-23 « Personnels œuvrant pour les politiques des programmes "énergie, climat et après-mines » :

- Sur la base des données détaillées du RAP 2018, on peut considérer que 100 % des effectifs de la sous-action 174-05-02 (sécurité et émissions des véhicules) contribuent de près ou de loin à la politique de sécurité routière ;
- Cela correspond à 51,9 % de l'action 23 du programme 217.

Pour rappel, l'Action 217-09 « Personnels œuvrant pour les politiques du programme "Sécurité et éducation routières" » a été supprimée en 2019 et les crédits de cette action demeurés sur le programme 217 sont désormais votés sur l'action 217-08.

## P219 SPORT

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P219 – Sport	198 432	198 432	248 850	248 850	173 250	173 250

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 219 relève du ministère des sports. Il est placé sous la responsabilité du directeur des sports.

La finalité de ce programme est de contribuer au développement du sport dans ses composantes « une France qui rayonne », « une France qui bouge » ; « une France intègre » ; « une France en bonne santé », dans des conditions de sécurité et d'encadrement permettant le respect de l'intégrité des personnes et des valeurs éthiques, valeurs qui élèvent le sport au rang d'outil d'éducation et d'insertion sociale.

Depuis le 9 janvier 2018, le Comité Interministériel à la sécurité routière (CISR) a adopté une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ». L'opération « savoir rouler à vélo » permet à la direction des sports de porter cette mesure qui doit faire l'objet d'un relai médiatique conséquent.

« Le savoir rouler à vélo » vise à promouvoir davantage les bons comportements à adopter sur la route pour les enfants dans tous les temps de vie et éducatifs. L'harmonisation et la consolidation des dispositifs existants doivent permettre à tous les jeunes de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

En 2019, les engagements financiers, outre les moyens alloués aux fédérations sur cette mesure, s'élèvent à 50 000 €.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre du soutien financier que le ministère des sports apporte aux fédérations sportives, plusieurs d'entre elles bénéficient d'un financement pour mener des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière. Les montants indiqués ici concernent ce soutien financier.

En 2018, la relation avec les fédérations a évolué pour ce qui concerne les actions hors sport de haut-niveau. Désormais, les fédérations doivent concevoir un plan trisannuel 2018-2020 qui présente des actions plus structurantes. Par conséquent, il devient plus difficile de distinguer les actions relevant de la sécurité alors même que ces actions se perpétuent. L'année 2019 s'inscrit également dans ce schéma.

Le montant des crédits consacré à cette politique peut paraître modeste, mais il masque un effet levier. En 2018, l'ensemble des projets soutenus atteignait 649 880 € alors que le montant alloué s'élevait à 198 432 €. En outre, n'est pas évalué l'engagement réel de nombreux bénévoles dans la mise en œuvre de ces actions de sensibilisation.

Par ailleurs, au titre des charges indirectes, il convient d'identifier une quote-part de 5 % pour chaque grand plan d'action qui intègre la dimension « sécurité routière ».

## P354 ADMINISTRATION TERRITORIALE DE L'ÉTAT

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P354 – Administration territoriale de l'État	80 786 847	80 786 847	72 749 807	72 749 807	74 136 233	74 136 233

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 354 est créé par la fusion en projet de loi de finances 2020 du programme 307 « Administration territoriale » du ministère de l'intérieur et du programme 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées » de la mission « Direction de l'action du gouvernement ».

À compter du 1er janvier 2020, le programme 354 « Administration territoriale de l'État » contribue aux ressources du ministère de l'intérieur relatives aux missions liées à la sécurité, aux libertés publiques, au bon fonctionnement des institutions locales et de la vie démocratique ainsi qu'à la coordination interministérielle sur le territoire.

Ce mouvement de mutualisation et de gestion interministérielle a pour objet de favoriser la mise en œuvre d'une nouvelle organisation territoriale de l'État.

En matière de sécurité routière, le programme 354 participe au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre. L'année 2018 a constitué la première année d'exécution faisant suite au « plan préfectures nouvelle génération » (PPNG) à travers la généralisation des téléprocédures ainsi que le déploiement d'un réseau de centres d'expertise et de ressources titres (CERT) pour l'instruction et la délivrance des permis de conduire.

Le programme 354 porte également les crédits de fonctionnement courant ainsi que les crédits immobiliers des personnels de la sécurité routière en poste dans les services déconcentrés.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- l'action 1 « *Coordination de la sécurité des personnes et des biens* » à travers les fonctions de coordination et de pilotage du préfet dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens ;
- l'action 2 « *Réglementation générale, garantie de l'identité et de la nationalité, délivrance de titres* » dans le cadre de l'instruction des droits à conduire.

Ces actions du programme 354 coïncident, pour les exercices antérieurs à 2020, aux actions 1 et 2 du programme 307.

Pour ces deux actions, les crédits indiqués correspondent à la quote-part moyenne que les préfectures consacrent à la politique de sécurité routière. Celle-ci est calculée sur la base d'un coût moyen de fonctionnement et de structure par agent et de l'intégration des frais de représentation du corps préfectoral, *au prorata* du temps qu'ils consacrent à la politique de sécurité routière.

À compter de 2018, les effectifs ont été répartis différemment entre les deux actions avec un transfert des effectifs en charge des sanctions et des commissions médicales du permis de conduire vers l'action 1 relative à la sécurité des personnes. Ce changement de périmètre a entraîné une modification significative de la répartition des crédits du programme entre les deux actions.

- l'action 5 « *Fonctionnement courant de l'administration territoriale* » regroupe les crédits de fonctionnement des IPCSR et des DPCSR ;



## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du délégué à la sécurité routière.

Ce programme est dédié au développement du procès-verbal électronique (PVé). Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 753 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

### P754 CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2018		LFI 2019		PLF 2020	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	689 972 281	689 875 503	478 065 823	478 065 823	624 666 261	624 666 261

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 754 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du directeur général des collectivités locales.

Ce programme permet le reversement d'une partie des recettes encaissées par l'État, au titre des amendes de police relatives à la circulation routière, aux collectivités territoriales, pour lutter contre la violence routière et améliorer les conditions de circulation.

La mise en place d'une politique efficiente en matière de sécurité routière est ainsi obtenue grâce aux projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport financés par un grand nombre de collectivités territoriales. Les communes, établissements publics de coopération intercommunale et départements sont libres de choisir les opérations à financer en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Comme en 2019, l'intégralité des crédits du programme 754 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

En effet, les investissements réalisables portent sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic. L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.