

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE
PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2022

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 modifié par la loi n°2019-1479 du 28 décembre 2019, 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.

Sont institués 19 documents de politique transversale (DPT) relatifs aux politiques suivantes : 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 fiscale et la fraude en matière d'impositions de toutes natures et de cotisations sociales, 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, 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 2022, l'année en cours (LFI +LFRs 2021) et l'année précédente (exécution 2020), 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.

SOMMAIRE

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	30
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	30
AXE 3 : Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules	50
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	50
AXE 4 : La lutte contre le non-respect du code de la route	56
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	56
Présentation des crédits par programme	88
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	88
Autres programmes concourant à la politique transversale	89
Présentation des programmes concourant à la politique transversale	90

LA POLITIQUE TRANSVERSALE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sécurité routière

DPT | LA POLITIQUE TRANSVERSALE

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 – Administration pénitentiaire Justice	Laurent RIDEL <i>Directeur de l'administration pénitentiaire</i>
P111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail Travail et emploi	Pierre RAMAIN <i>Directeur général du travail</i>
P140 – Enseignement scolaire public du premier degré Enseignement scolaire	Edouard GEFFRAY <i>Directeur général de l'enseignement scolaire</i>
P141 – Enseignement scolaire public du second degré Enseignement scolaire	Edouard GEFFRAY <i>Directeur général de l'enseignement scolaire</i>
P152 – Gendarmerie nationale Sécurités	Général d'armée Christian RODRIGUEZ <i>Directeur général de la gendarmerie nationale</i>
P159 – Expertise, information géographique et météorologie Écologie, développement et mobilité durables	Thomas LESUEUR <i>Commissaire général au développement durable</i>
P166 – Justice judiciaire Justice	Paul HUBER <i>Directeur des services judiciaires</i>
P174 – Énergie, climat et après-mines Écologie, développement et mobilité durables	Laurent MICHEL <i>Directeur général de l'énergie et du climat</i>
P176 – Police nationale Sécurités	Frédéric VEAUX <i>Directeur général de la police nationale</i>
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse Justice	Charlotte CAUBEL <i>Directrice de la protection judiciaire de la jeunesse</i>
P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables Recherche et enseignement supérieur	Thomas LESUEUR <i>Commissaire général au développement durable</i>
P203 – Infrastructures et services de transports Écologie, développement et mobilité durables	Marc PAPINUTTI <i>Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer</i>
P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins Santé	Jérôme SALOMON <i>Directeur général de la santé</i>
P207 – Sécurité et éducation routières Sécurités	Marie GAUTIER-MELLERAY <i>Déléguée à la sécurité routière</i>
P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale Enseignement scolaire	Marie-Anne LEVÉQUE <i>Secrétaire générale</i>
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur Administration générale et territoriale de l'État	Jean-Benoît ALBERTINI <i>Secrétaire général du ministère de l'intérieur</i>
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables Écologie, développement et mobilité durables	Émilie PIETTE <i>Secrétaire générale du ministère de la transition écologique, du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales et du ministère de la mer.</i>
P219 – Sport Sport, jeunesse et vie associative	Gilles QUENEHERVE <i>Directeur des sports</i>
P354 – Administration territoriale de l'État Administration générale et territoriale de l'État	Jean-Benoît ALBERTINI <i>Secrétaire général du ministère de l'intérieur</i>
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	Marie GAUTIER-MELLERAY <i>Déléguée 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 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	Marie GAUTIER-MELLERAY <i>Déléguée à la sécurité routière</i>
P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	Stanislas BOURRON <i>Directeur général des collectivités locales</i>

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

L'objectif de la politique transversale de sécurité routière est de réduire le nombre d'accidents, de personnes tuées et blessées sur les routes de France. Au-delà de ces indicateurs, 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 sept 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 étant estimé entre 38 et 58 milliards d'euros en 2020 selon le bilan de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.[¹]

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La politique de sécurité routière vise à prévenir les accidents de la route et à en réduire la gravité. 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 véhicule) vers une sécurité renforcée de tous les usagers de la route.

1) S'agissant de l'usager de la route, l'action porte 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 qui sera garantie par le contrôle et le cas échéant la sanction.

2) S'agissant de la route, l'action porte 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 vise à soutenir l'évolution technique permettant d'accroître le niveau de sécurité de leurs utilisateurs 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 réglementation tend également à s'adapter aux nouveaux moyens de mobilité (engins de déplacement personnel motorisés ou non).

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 nationales, la délégation à la sécurité routière (DSR). Cette délégation, placée sous l'autorité de la déléguée interministérielle à la sécurité routière, prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière ;
- le ministère de la Transition écologique (MTE) 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, de la Jeunesse et des Sports assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre 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 relatives à la situation administrative 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, de l'Emploi et de l'Insertion 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 ultra-marins 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 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 2021. 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 de la déléguée à la sécurité routière, il s'agit d'un organisme scientifiquement indépendant qui collecte et analyse toute donnée liée à l'accidentalité.

LA STRATÉGIE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les années 2016 et 2017 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 CISR du 2 octobre 2015.

En vue d'adopter une stratégie volontaire pour lutter contre l'insécurité routière, le Premier ministre a réuni le 9 janvier 2018, le CISR pour affirmer l'engagement de l'ensemble du Gouvernement à lutter contre l'insécurité routière.

Ce CISR du 9 janvier 2018 a ainsi 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

- La sécurité routière concerne chacun et le CISR 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.

Depuis 2016, le principe éditorial retenu insistait sur les dommages collatéraux d'un accident autour de la première victime ; les proches, la famille, les amis, l'entourage et les collègues voient également leur vie durablement modifiée (campagnes « Onde de choc »). En décembre 2019, la sécurité routière a adopté une nouvelle signature de communication. Désormais, la sécurité routière propose aux Français de se rassembler autour d'une ambition évidente, bienveillante et fraternelle, où chacun est appelé à veiller sur l'autre : « vivre, ensemble ».

- De nombreuses entreprises se mobilisent contre le risque routier professionnel : chaque année, ces accidents (lors de trajets professionnels ou de déplacements liés à des missions professionnelles occasionnelles) sont la première cause de mortalité au travail et représentent 35 % de l'ensemble de la mortalité routière sur les routes de France concerne des accidents dans lesquels au moins une personne en trajet domicile-travail ou trajet professionnel est impliquée.
- Dans le cadre de sa politique de sensibilisation du monde professionnel à ce risque, la DSR a mobilisé près de 1 800 entreprises représentant 3,38 millions de salariés autour de l'Appel national « 7 engagements pour une route plus sûre ». Parallèlement, depuis le 1^{er} 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 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 jeunes et publics seniors) complétées en fonction des enjeux locaux. Co-signé 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 cinq 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 biannuel, de moyens budgétaires au titre du programme 207 « Sécurité et éducation routières ». 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.

Protéger l'ensemble des usagers de la route

- La réduction de la vitesse maximale autorisée sur certaines routes : la vitesse excessive ou inadaptée constitue la première cause d'accident et le premier vecteur de mortalité (29 % des accidents en 2020). 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 1^{er} juillet 2018. Lors des vingt mois suivant la mise en œuvre de la mesure, sur le réseau considéré (routes hors agglomération, hors autoroutes), 349 vies ont été épargnées par rapport à une durée de vingt mois calculés sur la période référence 2013-2017.
- La conduite sous l'emprise de l'alcool constitue l'une des premières causes de mortalité sur la route (32 % des personnes tuées dans les accidents dont l'alcoolémie est connue). 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. Ainsi, l'arrêté du 30 mars 2021 relatif aux modalités de vente des dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique dans les débits de boissons à emporter en application de l'article L3341-4 du code de la santé publique dispose qu'à partir du 1^{er} juillet 2021, les établissements de boissons alcoolisées à emporter doivent proposer à la vente des éthylotests. Le CISR rend également obligatoire la pose d'un éthylotest anti-démarrage avec suivi médico-psychologique en cas de récurrence d'infraction de conduite en état alcoolique. Par ailleurs, il convient de rappeler que la conduite après usage de stupéfiants est également une cause majeure de mortalité routière. En 2020, elle a concerné 21 % des personnes tuées dans les accidents où l'information stupéfiants est connue. Depuis 2017, le contrôle de la conduite après usage de stupéfiants est désormais facilité par le prélèvement salivaire sans recours à une prise de sang. Selon l'étude ACTUSAM, la consommation conjointe d'alcool et de cannabis multiplierait le risque d'être responsable d'un accident mortel par 29.
- La conversation téléphonique est la cause d'un accident corporel sur dix. Aussi, le CISR a fixé l'objectif de mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite. Depuis mai 2020, les forces de l'ordre peuvent 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.
- La protection des piétons : en 2020, on déplore 391 décès de piétons, soit 15 % de la mortalité routière. La mortalité des piétons et le vieillissement de la population nécessitent une adaptation des infrastructures routières. Ainsi, la visibilité des piétons peut 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 peut être renforcée par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux-rouges.
- L'accompagnement du développement de la pratique du vélo en toute sécurité : depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route augmente avec une évolution moyenne annuelle de +2,7 % pour atteindre le nombre de 178 cyclistes tués en 2020. Il convient de sensibiliser deux publics différents, jeunes et adultes, à une pratique sûre du vélo et préconiser le port du casque. Par ailleurs, sont récemment apparus dans l'espace public, des engins de déplacement personnels (EDP) motorisés comme les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, etc. Le décret du 23 octobre 2019 donne un cadre juridique aux EDP motorisés et interdit leur utilisation sur les trottoirs. Les arrêtés des 24 juin, 21 et 22 juillet 2020 précisent les équipements devant équiper ces EDP motorisés, notamment un système de freinage, un avertisseur sonore et des feux avant et arrière.
- La protection et la responsabilisation des usagers de deux-roues motorisés : les usagers des deux-roues motorisés représentent 23 % de la mortalité routière en 2020 pour seulement 1,9 % 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 feux 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.

LES RÉSULTATS DE L'ACCIDENTALITÉ

Cette politique volontariste a permis de recueillir des résultats sensibles dès 2018.

En 2018, 3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France dont 3 248 en France métropolitaine et 240 dans les Outre-mer. C'était le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur le territoire, soit sept de moins qu'en 2013, année jusque-là record.

En 2019, la tendance s'est confirmée en France métropolitaine : 3 498 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2019 (+ 0,3 % par rapport à 2018), dont 3 244 en France métropolitaine (- 0,1 %) et 254 dans les Outre-mer (+ 5,8 %). Malgré la stagnation à l'échelle de l'ensemble du territoire, le nombre de tués n'avait jamais été aussi faible en France métropolitaine, avec 4 tués de moins qu'en 2018, Ce résultat restait donc en-dessous du niveau enregistré en 2013 pour la France métropolitaine.

En 2020, les indicateurs de l'accidentalité routière ont été affectés par le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19 qui a donné lieu notamment à des mesures exceptionnelles limitant les déplacements en France métropolitaine. Il en résulte qu'en 2020, 2 780 personnes ont perdu la vie sur les routes de France (- 20,1 % par rapport à 2019), dont 2 541 en France métropolitaine (- 21,7 %) et 239 dans les Outre-mer (- 5,9%). A titre indicatif, en 2020, la mortalité routière en métropole est inférieure à celle enregistrée en 1925 alors qu'on comptait 50 fois moins de véhicules à cette époque.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Une réforme a été engagée en 2019 pour offrir un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite.

À l'été 2019, sont entrées en application, les trois premières mesures :

- Le passage de l'épreuve pratique à 17 ans pour les élèves en apprentissage anticipé de la conduite ;
- Le développement de la formation sur simulateur de conduite ;
- La conversion facilitée du permis « boîte automatique » en permis classique.

La modernisation se poursuit également avec la création d'une plateforme de réservation qui permet aux candidats par l'intermédiaire de leur école de conduite de réserver, en ligne, leurs places à l'épreuve pratique du permis de conduire. Les questions du code de la route sont mieux adaptées aux publics et aux enjeux de sécurité routière.

La transparence du permis pour les candidats est renforcée par la mise en place d'un contrat type, d'un comparateur en ligne 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.

De plus, les mesures pour l'accès gratuit à une plateforme d'apprentissage du code de la route et à une première présentation à l'épreuve théorique générale (ETG) ont été mises en œuvre dès le mois de juin 2019 pour 2 000 volontaires du service national universel (SNU).

Le nouvel examen du permis de conduire « deux-roues motorisé » est rentré en vigueur le 1^{er} mars 2020 avec l'ambition d'initier les futurs motards aux risques inhérents à la conduite d'une motocyclette, notamment en créant une épreuve théorique spécifique et en intégrant l'évaluation de la trajectoire de sécurité lors de l'épreuve pratique en circulation.

En 2020 et 2021, le contexte sanitaire fait peser des contraintes importantes sur la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

Lors du premier confinement, la DSR a dû d'annuler l'ensemble des examens du permis de conduire, soit près de 400 000 examens. Afin de pallier les difficultés découlant de ces annulations, la DSR a adopté plusieurs mesures pour maintenir une offre d'examens stable :

- rétablissement du nombre d'examens par jour et par inspecteur à 13 examens en diminuant le temps de chaque examen pour permettre l'application du protocole sanitaire ;
- augmentation importante de l'offre d'examens supplémentaires (90 000) ;
- recours aux délégués au permis de conduire et à des examinateurs formés spécifiquement au permis B ;
- mobilisation des inspecteurs retraités toujours titulaires d'une qualification professionnelle.

Au niveau local, les actions de prévention prévues et portées par les services de l'État, les associations ou les partenaires tels les compagnies d'assurance ont cessé lors du premier confinement. Les protocoles sanitaires qui ont été mis en œuvre ensuite ont nécessité une adaptation des actions. Certaines ont été réalisées de façon dématérialisée. D'autres ont été menées via les réseaux sociaux. Une partie des actions prévues en plein air a pu être maintenue lorsque les mesures sanitaires de prévention pouvaient être respectées. La DSR a aussi conforté son soutien aux actions innovantes portées par les associations.

Enfin, la crise sanitaire a amené la DSR à réorienter sa communication grand public en fonction des autorisations de circulation sur le territoire et des comportements constatés (grands excès de vitesse) et des mobilités générées par le contexte (par exemple, la démultiplication de la pratique du vélo urbain et des engins de déplacement personnel).

¹ Le coût total de l'insécurité routière est établi depuis 2014 selon les recommandations de la mission Quinet. Selon cette méthode, le coût total de l'insécurité routière est de 38 Md€ en 2020. Cependant, le projet de recherche M-VASEM de l'Université Gustave Eiffel, intégré au projet européen VALOR, a produit une estimation différente de la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur l'ensemble des coûts supportés. Les résultats donnent une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante et une valeur du blessé grave 2 fois plus importante que les valeurs établies avec la méthode Quinet. En partant de ces chiffres, le coût de l'insécurité routière s'établit à 58Md€ en 2020.

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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Nombre de tués	Nb	2 436	1 906	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse

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 2020 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 piétons, les cyclistes, 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 les usagers.

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nb	3 244	2 541	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nb	162	165	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.

La base annuelle du fichier BAAC pour l'année N n'est arrêtée qu'en mai de l'année N+1. Les indicateurs principaux d'accidentalité sont labellisés par l'Autorité de la Statistique publique.

Les départements d'Outre-mer (DOM) correspondent à la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion.

En ce qui concerne le nombre de tués parmi les jeunes conducteurs (moins de 2 ans de permis, les conducteurs sans permis et les conducteurs dont la date d'obtention du permis n'est pas renseignée ne sont pas pris en compte).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les résultats de mortalité et d'accidentalité de l'année 2020 sont très inférieurs à la tendance de ces dernières années compte-tenu des restrictions de déplacements imposées par la crise sanitaire. L'année 2021 marquée également par des restrictions de déplacements et n'est donc pas représentative d'une année « normale ». Dès lors, les prévisions pour 2021 et 2022 sont à comparer à la dernière année précédant la pandémie, l'année 2019.

Une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2020 dans 29 % des accidents dont les causes sont multiples. Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (43 %).

La mesure de réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées (VMA) sur les routes à double-sens sans séparateur central est entrée en application le 1er juillet 2018 et a fait l'objet d'une évaluation.

Des capteurs installés de façon permanente depuis le mois de juin 2018 en une cinquantaine de points du réseau bidirectionnel hors agglomération ont permis de suivre les vitesses de 143 millions de véhicules. Les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules légers ont chuté dès le dimanche 1^{er} juillet 2018. Sur la période des dix-huit mois suivant la mesure, la baisse est de 3,5 km/h par rapport à juin 2018. En décembre 2019, 58 % des conducteurs de véhicule de tourisme circulent encore au-dessus de 80 km/h. La réduction de la VMA ne concerne pas les poids lourds, déjà limités à 80 km/h. Néanmoins, leurs vitesses ont baissé de 1,8 km/h depuis juin 2018.

Lors des 20 mois suivant la mise en œuvre de la mesure, 349 vies ont été épargnées par rapport aux 20 mois calculés sur la période référence 2013-2017 sur le réseau considéré (routes hors agglomérations, hors autoroutes). Dans le même temps, le reste du réseau (voies en agglomération et autoroutes) enregistre 48 personnes tuées en plus. On observe une baisse de 13 % du nombre de tués sur le réseau considéré par rapport au reste du réseau routier français. En appliquant au réseau considéré (routes hors agglomérations, hors autoroutes), l'évolution du reste du réseau, le gain atteindrait 468 vies. Enfin, la mesure n'a pas eu d'effet négatif sur les manœuvres de dépassement ou les chocs à l'arrière des véhicules.

Les restrictions de déplacements liées à la pandémie de COVID-19 en 2020 et 2021 perturbent les analyses de l'accidentalité. Il n'est donc pas encore possible d'établir les conséquences sur l'accidentalité de la possibilité donnée aux collectivités locales par la Loi d'Orientation des Mobilités de relever la VMA à 90 km/h sur les routes bidirectionnelles.

Sécurité routière

DPT | LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

INDICATEUR P176-2197-14052

Nombre de tués en zone police

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Nombre de tués en zone police	Nb	964	784	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse

Précisions méthodologiques

Précisions méthodologiques

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

Les consolidations effectuées par l'ONISR, parfois deux ans après la remontée des données, ainsi que la requalification de certaines procédures, peuvent expliquer de légères différences avec certaines synthèses statistiques issues des forces de l'ordre.

Mode de calcul

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

Le délai de 30 jours permet de déterminer si la cause du décès est liée à un accident de la route.

Source des données

Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

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 d'alcool et maintient un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques.

Les indicateurs de sécurité routière témoignent de l'efficacité des contrôles menés par les forces de police et de leur action dissuasive en matière de prévention des comportements à risque : chaque année, la conduite sous l'emprise de stupéfiants ou d'un état alcoolique est à l'origine d'un tiers des accidents mortels.

La baisse de 18,25 % du nombre de tués en 2020 en zone police est à relativiser. Tous les indicateurs de sécurité routière sont en baisse cette année. La pandémie de la COVID-19 a en effet entraîné des mesures de restrictions des déplacements.

Par ailleurs, le contexte sanitaire a induit une évolution des comportements. En effet, les usagers ont privilégié les pratiques individuelles comme le vélo, la marche ou l'usage d'EDPM (Engins de Déplacements Personnels Motorisés), par exemple les trottinettes électriques. La baisse de la mortalité est la plus forte pour les personnes âgées de 75 ans ou plus. Les seniors ont réduit fortement leurs déplacements avec la pandémie.

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 délégation à la sécurité routière, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) pilote notamment les études d'accidentalité routière ce qui peut l'amener à solliciter les équipes spécialisées de l'Université Gustave Eiffel, 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 nationale (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, cinquième et dernier module de l'application « Pulsar GD », permet de simplifier les tâches réalisées par l'enquêteur à la suite de 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, consolidation, exploitation et présentation des données au sein d'une seule et unique base de données. Ce nouveau Système d'Information (SI) 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 présentant un caractère personnel ainsi que les 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 système d'information d'aide à la décision optimisera le pilotage des politiques nationale et locales de la sécurité routière.

1-2 Données statistiques issues des BAAC

Lors de l'enregistrement du fichier BAAC, les forces de l'ordre inscrivent les facteurs d'accident qu'ils peuvent repérer, que les causes de l'accident soient liées aux parties prenantes (vitesse, alcool, non-respect des priorités, inattention, stupéfiants...), à l'infrastructure (visibilité, configuration, état de la chaussée...), au véhicule (défaillance, entretien...), ou bien au défaut de protection (port de la ceinture chez les usagers carrossés, port du casque chez les deux-roues, ...). Ces facteurs permettent d'orienter les études et recherches en accidentalité.

Durant l'année 2020, 45 121 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés par les forces de l'ordre (gendarmerie nationale, sécurité publique, compagnies républicaines de sécurité, préfecture de police de Paris) en France métropolitaine et 2 623 en Outre-mer.

En 2020, 2 780 personnes ont perdu la vie sur les routes de France (- 20,1 % par rapport à 2019), dont 2 541 en France métropolitaine (- 21,7 %) et 239 dans les Outre-mer (- 5,9 %). Un résultat aussi bas n'avait plus été atteint depuis 1925, époque à laquelle on estime que le nombre de véhicules en circulation était près de 50 fois inférieur à celui d'aujourd'hui.

Entre 2010 et 2019, la mortalité baisse plus (-18,7 %) que le nombre d'accidents (-16,8 %). Depuis 2010, la France métropolitaine est au 11ème rang de l'Union européenne en terme de mortalité routière rapportée à la population : 39 personnes ont été tuées par million d'habitants en 2020, une année en rupture du fait de la pandémie, contre 50 en 2019 et 64 en 2010. En Outre-mer, malgré une baisse ces 10 dernières années, ce taux reste très élevé en 2020 : 87 tués par million d'habitants. Ces territoires ont moins été touchés par les restrictions de déplacement. La mortalité rapportée au trafic (en milliards de km parcourus par les véhicules) baisse également en 2020 en France métropolitaine. En effet, si le trafic a baissé de près de 17 % en 2020, le nombre de tués a lui diminué de 21,7 %. De 2010 à 2020, la mortalité rapportée au trafic est passée de 7,0 à 5,0 tués par milliard de km parcourus par les véhicules.

L'Université Gustave-Eiffel estime, en comparant le fichier BAAC et l'enregistrement exhaustif du nombre de victimes prises en charge dans les services d'urgence du département du Rhône (Registre du Rhône), qu'un peu moins d'un blessé sur quatre est enregistré dans le fichier BAAC par les forces de l'ordre. Selon les chercheurs, le nombre de blessés s'élèverait en France métropolitaine (estimation 2017) à 19 600 blessés graves et 318 000 blessés légers.

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 de la déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il bénéficie d'une indépendance professionnelle et scientifique 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, de la 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 délégation à la sécurité routière ;
- 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 délégation à la sécurité routière

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

- les usagers vulnérables ;
- les classes d'âges en sur-risque : jeunes adultes ; 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 les synergies avec d'autres politiques publiques.

La délégation à la sécurité routière publie 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'Université Gustave-Eiffel

L'université Gustave Eiffel a été créée le 1er janvier 2020 en fusionnant l'Université de Paris Marne-la-Vallée et l'Ifsttar (Institut Français des Sciences et Technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux).

Cependant les missions de l'université, pour ce qui concerne la sécurité routière et plus généralement le développement durable, restent inchangées et 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'université 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 ainsi réalisées sont financées par les programmes 207 « Sécurité et éducation routières » et 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière ».

3.1. Le programme de recherche de l'Université Gustave-Eiffel en sécurité routière

L'université Gustave-Eiffel a entrepris des recherches pour :

- Améliorer la prévention des accidents de la route et réduire le nombre de tués et blessés ;
- Améliorer les infrastructures routières ;
- Concevoir des services de mobilité accessibles au plus grand nombre de nos concitoyens ;
- Soutenir les évolutions technologiques, la mobilité raisonnée et accompagner les changements de comportement.

Les productions scientifiques issues de ces recherches alimentent les quatre axes de la politique transversale en sécurité routière. Pour chacun de ces axes, une synthèse des travaux menés en 2020 est proposée.

3.1.1 La réduction de l'accidentalité

Au niveau national, l'exploitation conjointe des données du registre du Rhône et des Bulletins d'Analyse d'Accident de la Circulation (BAAC) a été poursuivie en vue d'améliorer les extrapolations faites et ainsi produire une estimation nationale du nombre de blessés graves. Un lourd travail de mise en conformité de la gestion des données au regard des obligations RGPD a été engagé.

Au niveau international, quatre projets collaboratifs ont été menés :

- Protective innovations of new equipment for enhanced rider safety (www.pioneersproject.eu) ;
- Simulator of behavioural aspects for safer transport (<http://simusafe.eu>) ;

- Impact des caractéristiques de l'infrastructure sur le comportement du cycliste (<https://site.unibo.it/saferup/en>) ;
- Valorisation des dommages corporels des accidents de la route.

3.1.2 L'éducation routière à tout âge

Trois projets internationaux illustrent les apports de l'université Gustave-Eiffel :

- ESurvey of Road Users' Attitudes (<https://www.vias.be/en/newsroom/esra2>)
- Pedsival (<https://docplayer.fr/176728027Pedsival-project-la-simulation-pour-mieuxcomprendre-le-comportement-des-pietons-enfants-jeunes-adultes-et-ages.html>).
- GamECar (démontrer l'efficacité d'un système d'assistance à l'écoconduite basé sur un jeu sérieux et des technologies permettant le suivi du conducteur et la transmission d'info sur des dispositifs non intrusifs ; <http://www.gamecar.eu/>).

3.1.3 Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules

Des travaux ont été menés sur :

- L'auscultation des sols et le vieillissement des matériaux (Emerg3R : nouvelle génération d'infrastructures ; Move DVDC : modèle prédictif de durée de vie des chaussées, Istreet (projet contenant deux volets) ;
- Le développement d'un système de suivi et d'évaluation des routes hétérogène et extensif et le développement de signalisations horizontales innovantes et plus sûres).
- Le renforcement de la sécurité des véhicules.

Les travaux menés sur ce dernier point sont stimulés par l'essor des recherches sur les véhicules automatisés et autonomes qui ont porté sur :

- La sécurisation de la conduite poids lourds en peloton multimarque (<https://platooningensemble.eu/>);
- L'amélioration de la sécurité, la confiance et l'acceptation des véhicules automatisés ;
- La fiabilisation de la perception des véhicules autonomes et communicants (VAC) par coopération avec l'infra en zone périurbaine peu dense (projet Tornado) ;
- L'expérimentation de navettes autonomes (<https://www.experimentationsnavettes-autonomes.fr/>).

Dans le cadre du suivi du projet SURCA (utilisation de la dévolution de la Fondation Sécurité Routière pour étudier la sécurité des usagers de la route et la conduite automatisée), les avancées sur deux thèmes de travail ont été présentées : l'identification des scénarios d'interactions entre les véhicules automatisés et les autres usagers et l'étude de l'impact des nouvelles postures des occupants (conducteur et passagers) sur le risque de blessure (<https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/>). La coloration de la conduite automatisée avec des émotions humaines a aussi été abordée (<http://www.suaave.eu/>).

3.1.4 La lutte contre le non-respect du code de la route

Une évaluation des actions pour éduquer à l'école les enfants aux compétences de maniabilité, de sécurité et de citoyenneté à l'aide d'engins à deux roues a été menée. Une étude sur le rapport à la règle et ses déterminants dans un contexte de pré-confinement, confinement, et post-confinement a été lancée cette année (projet CSCR).

3.1.5 Le développement de services de mobilité plus efficaces, plus sûrs et résilients

Dans ce cadre, trois thèmes complémentaires ont été abordés :

- Les systèmes de transports autonomes rapides ainsi que des solutions de localisation sûre et précise pour les véhicules circulants ont été étudiés en milieu contraint (<https://www.emaps.eu/>) ;
- La multi-modalité a été approchée par le développement de plateformes pour une mobilité multimodale résiliente via des réseaux multicouches et le traitement de données massives en temps réel (<https://www.entpe.fr/en/>);

- Les travaux sur la résilience ont porté sur la transition écologique induite par la politique de mobilité durable et la décélération des modes de vie (projet PMD), le développement d'un système d'avertissement pour la gestion de crises, de sécurité et de secours (projet DiscretFlashJO).

3.2. Organisation des recherches en sécurité routière au sein de l'Université Gustave-Eiffel

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 des départements « Composants et Systèmes » (COSYS) et de « Aménagement, Mobilité et Environnement » (AME), 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 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. Ce département porte ainsi sept thématiques stratégiques dans lesquelles s'inscrivent les travaux de recherche de l'Université Gustave Eiffel :

- l'évaluation et l'aide à la décision en matière de transport ;
- les facteurs d'insécurité routière primaire et les interactions homme-machine ;
- les conséquences de la mobilité sur la morbidité ;
- l'Homme virtuel ;
- l'utilisateur 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 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 des systèmes d'acteurs (institutions, industriels, opérateurs, individus) ;
- de la mobilité et des systèmes techniques (infrastructures, véhicules, aménagements, systèmes d'information) ;
- de la mobilité et des écosystèmes (air, bruit, biodiversité, etc.).

Les orientations du département COSYS sont de contribuer à l'efficacité, à la sobriété et à la résilience des villes et des systèmes de transport et 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'IoT (IOT : internet des objets), la simulation, le génie logiciel et l'automatique.

En outre, deux laboratoires du département mènent des recherches spécifiques 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 ou le rôle de l'information voyageur.

3.3. Les travaux réalisés par l'Université Gustave-Eiffel en sécurité routière pour le compte de la délégation à la sécurité routière

Afin d'améliorer la coordination interne au sein de l'université entre les différentes composantes de recherche et augmenter la concertation avec la délégation à la sécurité routière, une convention spécifique a été mise en place entre le ministère de l'Intérieur et l'Université Gustave-Eiffel, en septembre 2019 pour 3 ans.

Elle vise notamment à suivre les projets en cours, entre autres :

- Concert-âge (2017/2020) : l'Université Gustave-Eiffel a souhaité se mobiliser sur 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 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) : déterminants et conséquences de la régulation de l'activité de conduite automobile chez les personnes âgées
- ISAPA (2018/2021) : influence sociale et auto-estimation de ses capacités chez les piétons âgés - Ce projet 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) : politiques Urbaines de sécurité routière - L'objectif est 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.
- M-Vasem (2018-2021) : méthode de valorisation socio-économique de la morbidité routière
- - Sidecar (2019 – 2023) : développement de Structures Innovantes destinées à Dissiper l'Énergie d'un Choc.
- Sanuit-Trauma : disparités socio-territoriales du risque routier, en zone urbaine, péri-urbaine ou rurale. Les disparités socio territoriales du risque routier sont analysées à partir du fichier BAAC. Des propositions de mesures préventives ou correctives seront discutées pour les différentes populations et/ou territoires cibles.
- 2RLP (2019-2022) : rapport à la règle et légitimité perçue : évaluation des « nudges » comme levier de conformité et d'adhésion aux règles de circulation.
- CO3 (2019-2023) : étude des impacts du covoiturage sur les comportements de conduite et comment modifier les comportements à risque. Il s'agit de caractériser les comportements de conduite en situation de covoiturage et d'identifier les configurations de covoiturage les plus exposés à la prise de risque. Enfin, il s'agira de tester des leviers d'action pour infléchir les comportements insécuritaires en situation de covoiturage.
- REGTrauma 2 (2020 – 2023) : description des tableaux lésionnels des blessés de la route, notamment ceux occasionnés par les nouvelles formes de mobilité. Estimation du nombre de blessés en France et développement de nouveaux outils, notamment graphiques, pour valoriser le Registre du Rhône.
- MESCA (2019 – 2022) : comprendre les effets de menace du stéréotype sur la performance des femmes au moment de l'examen pratique du permis de conduire et tester des méthodes pour les atténuer.
- Accompagne (2019 – 2022) : aménagement de la conduite automobile chez des patients présentant des troubles neurocognitifs. Programme adapté d'éducation thérapeutique en gériatrie et neurologie.
- Automa-pied 2 (2020 – 2022) : le projet AUTOMA-PIED 2 vise à étudier le rôle de la pratique dans la construction des connaissances du piéton envers les véhicules automatisés, l'établissement de sa confiance, et l'évolution de ses comportements de traversée de rue avec l'expérience.

3.4. Les autres travaux de l'IFSTTAR devenu Université Gustave-Eiffel en sécurité routière

En complément de ces travaux, l'Université Gustave-Eiffel répond aux appels d'offres de recherche nationaux (Fondation MAIF, ANR-Agence Nationale de la Recherche, ADEME-Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, FUI-Fonds unique interministériel), européens (H2020) et régionaux.

Parmi les travaux en cours, on peut citer :

- TSICA2 (Téléphone et Systèmes d'Information en Conduite Automobile) : 2018/2020, projet de la fondation MAIF qui fait suite à TSICA sur les déterminants de l'usage du téléphone au volant. Une enquête a été menée auprès de 3 189 personnes représentatives de la population française, dont 2843 conducteurs.
- 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) Adaptation de la stratégie d'AUTOmatisation des véhicules autonomes (niveaux 3 et 4) aux besoins et à l'état des CONDUCTeurs en conditions Réelles : 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).
- Simusafe -simulator of behavioural aspects for safer transport (2017/2020) : l'objectif de ce projet européen est de développer des simulateurs de conduite permettant d'étudier les causes d'incidents et de comprendre les motivations du comportement des acteurs impliqués, ce dans le but 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.

- 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.

Par ailleurs, l'Université Gustave-Eiffel soutient des projets internes :

1. Physioflow (2018 – 2020) : prise en compte du LCR dans la modélisation du blessé médullaire.
2. EVAPP (2016 – 2020) : évaluation et analyse des politiques publiques.
3. Projet fédérateur Voyageur virtuel : l'objectif de ce projet 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, multi-mobilité) ou qu'elle va prendre (mobilité coopérative, robomobilité). Si la technologie est souvent à l'origine des changements, l'humain 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'humain sera un apport incontestable. Aussi, il est proposé un projet fédérateur centré sur l'humain et le numérique. La question posée est d'anticiper 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 pourraient d'ici 2030 être totalement autonomes, le développement de nouveaux modes de mobilité (partagés, fractionnés, collectifs, etc.) et 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.
4. ELUE (2020-2023) : structurer des échanges interdisciplinaires autour de la thématique des nouvelles mobilités individuelles (ou EDP Engins de Déplacement Personnel) au sein de l'Université Gustave-EIFFEL.

3.5. Les autres contributions de l'Université Gustave-Eiffel en sécurité routière

Depuis 2017, l'Ifsttar devenu ensuite Université Gustave-Eiffel, a souhaité mettre en place des actions dites « de transfert » pour faire le lien entre les utilisateurs de la recherche et les chercheurs. L'université Gustave-Eiffel assure une médiation pour vulgariser les résultats et les rendre accessibles et utilisables par les directions des administrations publiques françaises. Des animateurs proposent des séminaires orientés vers les utilisateurs.

En 2020, deux séminaires de transfert ont été organisés et des actions complémentaires ont été menées :

1. Le 11 juin 2020, un séminaire de transfert a porté sur les impacts de la crise sanitaire sur les transports et les mobilités. Les impacts sur la logistique urbaine, sur le report modal, sur les comportements de protection et les effets psychologiques du confinement sur le respect des règles et le rapport aux risques ont été abordés
2. Le 16 octobre 2020, les "Interactions Piétons - Véhicules Automatisés" ont été abordées dans un séminaire de transfert mettant en visibilité les apports de la simulation, de l'ergonomie prospective et de l'intelligence artificielle. Une illustration de la prise en compte des piétons par les véhicules autonomes par l'apprentissage machine a été donnée. Une table ronde a permis de poursuivre les échanges sur l'étude des comportements de traversée de rue de piétons jeunes et âgés face à des véhicules automatisés.
3. L'université Eiffel a assisté la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGTIM) pour élaborer la position française dans la recherche européenne sur la mobilité coopérative et automatisée qui vise à faire de l'Union Européenne un leader sur ce créneau majeur de la souveraineté industrielle et de la transformation de la mobilité.
4. L'action décennale de soutien à la direction des routes d'Île-de-France (DiRIF) pour la régulation d'accès en Île-de-France s'est terminée par la réduction notable (12% à 20%) des temps de parcours sur 400 km de voies rapides urbaines grâce à 75 contrôleurs d'accès coordonnés sur l'ensemble de la Région.
5. Dans le cadre des Future Days 2020 (replay disponibles : <https://futuredays2020.inviteo.fr/>), la vice-présidence en charge de l'appui aux politiques publiques (APP) a exprimé les attentes de la communauté universitaire en matière d'APP et a précisé la vision qui en découle (facilitation, médiation, volontariat).

Outre les projets internationaux mentionnés ci-dessus, l'université Gustave-Eiffel a ébauché une cartographie des représentations au sein des instances internationales abordant la problématique de la sécurité routière. Ce travail a été mené à partir des données connues à l'ex-Ifsttar. Il est prévu d'actualiser cette cartographie pour intégrer les collègues des autres composantes de l'université Eiffel. Une adresse générique (sr_international@univ-eiffel.fr) a été créée pour fluidifier la communication. Les différentes instances auxquelles participent l'université ont été recensées : Entretiens du Centre Jacques Cartier, différents forums et réseaux européens (Forum of European Road Safety Research Institutes, European Transport Safety Council, OCDE-Forum International des Transports, Organisation mondiale de la Santé).

Par ailleurs, l'Université Gustave-Eiffel a dirigé la réalisation d'un important ouvrage collectif de 420 pages qui présente un bilan des recherches menées en France en sécurité routière et propose des perspectives en matière de politiques publiques. Cet ouvrage diffusé en juin 2019 est composé de quatre sections sur les enjeux et les conséquences des accidents, la politique de sécurité, les risques relatifs aux infrastructures, aux véhicules et aux usagers et enfin des facteurs de vulnérabilité et de risques spécifiques.

Enfin, des travaux sont menés par des agents de l'Université Gustave Eiffel au sein du comité des experts auprès du conseil national de la sécurité routière (CNSR). En 2020, ils ont finalisé les travaux initiés lors de la précédente mandature, notamment sur le risque routier professionnel, les deux-roues motorisés et sur une proposition de formation à la mobilité tout au long de la vie. Ces rapports ont été présentés au CNSR, le 3 février 2021.

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 Cerema est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2014 par la loi n°2013-431 du 28 mai 2013. Il est l'établissement public de référence pour développer et capitaliser l'expertise nationale en matière d'aménagement, de cohésion territoriale et de transition écologique et énergétique. En application de l'article 45 de la loi n°2013-431 susvisée, il assure, essentiellement à la demande de l'État, des activités de conseil, d'assistance, d'études, de contrôle, d'innovation, d'expertise, d'essais et de recherche. Il propose une expertise unique dans les domaines de la mobilité, des infrastructures de transport, de l'urbanisme et de la construction, de la préservation des ressources, de la prévention des risques, de la sécurité routière et maritime et de la capacité à intégrer ces différentes compétences dans la construction de projets territoriaux. Centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques pluridisciplinaires, il apporte son concours à l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques, tant au niveau national que local.

Le Cerema apporte, depuis sa création, son appui à la délégation à la sécurité routière (DSR) pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de sécurité routière. Il fournit des compétences techniques indispensables pour assurer notamment la fiabilité des données d'accidentalité routière, la production du bilan annuel de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et la production d'études pluriannuelles d'importance ainsi que d'expérimentations et d'évaluations de la politique de sécurité routière.

Depuis 2017, le Cerema reçoit une subvention pour charge de service public sur le **programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie »**.

Une partie de cette subvention est consacrée aux activités que le Cerema conduit en matière de sécurité routière. Depuis 2019, le partenariat entre la délégation à la sécurité routière et le Cerema est renforcé par une convention cadre qui précise ces activités et qui attribue une subvention complémentaire financée sur les programmes 207 et 751.

Les grands axes des activités de sécurité routière réalisées par le Cerema sont :

4.1 Systèmes d'information de la délégation à la sécurité routière :

- Exploitation à partir des données produites par les forces de l'ordre ;

- Appui au développement de nouvelles fonctionnalités du nouveau système d'information sur l'accidentalité « TRAXY », qui entre en service par étape depuis 2019 avec l'arrêt en 2020 des outils qui l'ont précédé et l'objectif de l'interfacer avec des données connexes permettant de mieux comprendre l'accidentalité ;
- Poursuite de l'analyse des nouvelles données pour le système d'information : accompagnement sur la qualification et la valorisation des données issues de véhicules connectés (Floating Car Data) ;
- Animation du réseau métier et formations prise de poste.

4.2 Expérimentations et évaluations :

- Publication en juillet 2020 du rapport d'évaluation de la mesure de réduction de la vitesse limite autorisée à 80 km/h sur l'ensemble des routes interurbaines bidirectionnelles à deux voies sans séparateur, entrée en vigueur le 1er juillet 2018, et valorisation des résultats de cette évaluation ;
- Publication (janvier 2021) du rapport d'évaluation de l'expérimentation de la circulation inter-files des deux-roues motorisées sur le réseau autoroutier de l'Île-de-France et des métropoles de 3 autres départements. Valorisation de cette évaluation, puis lancement d'une nouvelle expérimentation sur 21 départements.
- Publication de la synthèse des expérimentations du passage piéton en 3 dimensions en 2020 ;
- Expertises sur les propositions d'expérimentation demandées par les gestionnaires d'infrastructures ou les autorités de police en appui à la délégation à la sécurité routière;
- Réalisation d'évaluations destinées à des gestionnaires d'infrastructures, de voirie ou de la mobilité à partir de tests ou d'expérimentations (voie réservées, diverses signalisations, vélorue, etc.).

4.3 Connaissance de l'accidentalité :

- Produire de la connaissance sur les facteurs d'accidents en exploitant la base de donnée FLAM (analyse de l'ensemble des accidents mortels de l'année 2015 à partir des procès-verbaux d'accident) : publication en 2020 des rapports sur l'analyse globale des facteurs d'accidents, les accidents de deux roues motorisés et les accidents de piétons, publication des rapports pour les accidents de cyclistes et les accidents des automobiles en 2021. Travail sur les facteurs d'accidents sur les routes bidirectionnelles interurbaines avec le projet Secu-bidi ;
- Réduire l'accidentalité des modes actifs : par la production d'outils, de méthodes, de bonnes pratiques, avec notamment la production de deux guides sur les aménagements provisoires vélos et piétons pour accompagner la sortie du confinement en 2020, ainsi que la réalisation d'études spécifiques d'observation et d'évaluation pour faire évoluer les doctrines ;
- Réduire l'accidentalité des deux roues motorisés : mieux connaître les enjeux liés à leur accidentalité, réaliser des études spécifiques comme COSMOS+(connaissances scientifiques pour les motocycles) ou DYMOA+(Diagnostic d'Infrastructure et Dynamique du Véhicule pour les Motos et les Autos) ;
- Anticiper les scénarios d'accident des véhicules autonomes avec les usagers vulnérables avec le projet SUR-CA ;
- Contribution au bilan annuel de la sécurité routière, analyse de la base annuelle des accidents (BAAC).

4.4 Appui et développement de méthodologie pour les collectivités locales :

- Publication du guide sur les Zones de Circulation Apaisée (ZCA) ;
- Assurer le portage du programme « Une voirie pour tous » : capitaliser les bonnes pratiques en matière d'aménagement (dossier sur les aménagements temporaires et multi-usages), 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 ;
- Améliorer les infrastructures sur tous les réseaux : réglementation en matière de signalisation, équipements de la route ou circulation, méthodologies et procédures (démarche Raca : route autrement pour une conduite adaptée), ainsi que diagnostics et études d'enjeu sur des démarches formalisées comme SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) ou ISRI (Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires) ;
- Évolution de méthodologies des démarches de sécurité routière. En 2020, publication du nouveau guide d'enjeu de la démarche SURE avec une évolution pour mieux prendre en compte les sections d'itinéraires à fort trafic et leur contribution nette au bilan national des accidents mortels ;

- Transcription de la nouvelle directive européenne 2019/1936 sur la sécurité des infrastructures routières, avec un élargissement du domaine d'emploi pour une meilleure appropriation par les Conseils Départementaux et métropoles : introduction de la notion de sécurité inhérente des infrastructures et d'un classement en fonction du niveau de sécurité et avec une plus grande prise en compte des usagers vulnérables ;
- Animation de Conférences Techniques Interdépartementales des Transports et de l'Aménagement (CoTITA) ;
- Appui au groupe de travail permanent « PANGOF » (Point d'appui national pour la gestion des outils de formation à la sécurité routière) pour la réalisation des formations initiales des différents acteurs locaux de la sécurité routière et la gestion d'un patrimoine de présentations. Évolution vers une formation mixte MOOC, webinaire et présentiel ;
- Dans le cadre des politiques locales de sécurité routière, le Cerema a œuvré sous forme de partenariats, de chartes (particulièrement sur les thèmes : alcool, stupéfiants, téléphone portables, vitesse, usagers vulnérables) et d'expertises auprès des pôles d'animation de sécurité routière (réseau des CMSR) notamment pour les formations. Dans le domaine de la sécurité routière, le Cerema a également servi de relais de communication vers les collectivités locales et de lien avec les partenaires ;
- Développement du programme de formation pour les collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale ;
- Être un appui auprès des collectivités territoriales afin que la sécurité routière soit bien prise en compte dans les autres politiques publiques qu'elles développent.

En outre, trois experts du Cerema siègent au comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) ; l'un d'entre eux est vice-président.

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 nombreux organismes d'études et de recherche.

A l'Université Gustave-Eiffel et au CEREMA, s'ajoutent 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) et l'UTAC (Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle) qui poursuit ses travaux pré-réglementaires d'homologation des véhicules et des dispositifs innovants (aide à la conduite, réduction des dommages, etc.).

La recherche conduite dans le cadre de la Fondation Sécurité Routière (FSR) et rassemblant l'État et les entreprises a été prolongée par un accord de consortium regroupant les mêmes acteurs. Cet accord permet de conduire un important projet de recherche et de développement intitulé SURCA « Sécurité des usagers de la route et conduite automatisée ». Le développement du véhicule automatisé et la question de sa performance à s'insérer dans la circulation routière devient centrale en termes d'enjeu de sécurité des occupants des futurs véhicules autonomes comme des autres usagers de la route (véhicule conventionnel, 2RM, piétons et cyclistes). Il est également essentiel d'identifier quels seront les impacts lésionnels, lors de la survenue d'un accident. En outre, ce projet analyse les besoins spécifiques des usagers âgés auxquels le véhicule autonome pourrait répondre et mesure leurs difficultés à s'adapter à certaines situations de conduite, notamment lors de la reprise en main de leur véhicule. Dans le cadre du suivi du projet SURCA (utilisation de la dévolution de la Fondation Sécurité Routière pour étudier la sécurité des usagers de la route et la conduite automatisée), les avancées sur deux thèmes de travail ont été présentées : l'identification des scénarios d'interactions entre les véhicules automatisés et les autres usagers et l'étude de l'impact des nouvelles postures des occupants (conducteur et passagers) sur le risque de blessure (<https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/>). La coloration de la conduite automatisée avec des émotions humaines a aussi été abordée (<http://www.suaave.eu/>).

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. Certains acteurs privés mettent également leurs compétences au service de la recherche, comme la société Ergo-Centre, qui participe à plusieurs études subventionnées par l'État.

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 ») décrit et permet de comprendre les interactions entre l'insécurité routière et la santé chez les conducteurs vieillissants. L'étude participe à la définition d'actions de préventions et à l'élaboration de réglementations efficaces et équitables. Ces travaux sont 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 à l'époque de 35 à 50 ans et qui appartiennent aujourd'hui à la catégorie des seniors.

Le projet TARPON (Traitement Automatique des Résumés de Passages aux urgences pour un Observatoire National), mené avec l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) propose de construire un outil de surveillance et de recherche basé sur les 21 millions de visites annuelles aux urgences en France. Les premiers résultats montrent une part importante de victimes à vélo, supérieure aux victimes en véhicule léger ou deux-roues motorisés.

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'accidentalité 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 l'éducation 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'éducation à la sécurité routière est prévue aux articles D 312-43 à D 312-47-1 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 concernant l'ensemble des domaines de l'éducation à la sécurité, ce qui inclut l'éducation à la sécurité routière.

La loi n° 2013-595 du 8 juillet 2013 d'orientation et de programmation 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, en articulation avec les programmes d'enseignement.

Le décret n° 2015-372 du 31 mars 2015 relatif au socle commun de connaissances, de compétences et de culture précise que ce socle 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 des élèves à vivre de manière autonome, à participer activement à l'amélioration de la vie collective et à préparer leur engagement en tant que citoyen. L'éducation à la sécurité routière relève essentiellement de ce domaine 3.

L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves relève à la fois d'une connaissance des règles de circulation et de sécurité et d'un apprentissage des comportements adaptés.

Les actions d'éducation à la sécurité routière sont également centrées sur la prévention des conduites addictives et à risque ainsi que sur le développement des compétences psychosociales 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 et dans l'établissement, le comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC) est une instance particulièrement adaptée 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.

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), propose de nombreuses ressources à destination des enseignants. Ouvert à tout public, il fait l'objet d'une actualisation très régulière. Il est conçu avant tout pour recenser et mutualiser les ressources pédagogiques utiles aux équipes éducatives.

Par ailleurs, le réseau des coordonnateurs académiques et des correspondants départementaux désignés respectivement par les recteurs et par les inspecteurs d'académie, directeurs académiques des services de l'Éducation nationale (IA-DASEN), apporte son concours aux chefs d'établissement et enseignants 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 dont les programmes ont été publiés dans les arrêtés du 17 juillet 2020, relatifs à l'école maternelle (cycle 1), au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3).

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'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, qui a fait l'objet d'une rénovation définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016, est délivrée aux élèves du cycle 3 au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité.

L'APER, et plus généralement l'ESR chez les plus jeunes, 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 devenu depuis l'Université Gustave Eiffel), dans le cadre de la convention de partenariat entre la direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO) et la délégation à la sécurité routière (DSR). Cette étude évalue, d'une part, les conditions de mise en œuvre de l'ESR à l'école 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 du second degré est structuré en deux cycles complémentaires dispensés dans des établissements publics locaux d'enseignement (EPLÉ) distincts : le premier cycle relève du collège ; le second cycle relève du lycée.

L'importance de l'apprentissage des règles de sécurité routière est renforcée par le caractère obligatoire des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 et ASSR2) au collège ainsi que l'attestation de sécurité routière (ASR) pour les apprentis en centre de formation d'apprentis (CFA).

L'organisation de l'ASR 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.

L'ASSR1 est requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur tandis que l'ASSR2 ou l'ASR est nécessaire pour l'obtention du permis de conduire. Les jeunes, qui n'auraient pas passé ces ASSR, ont la possibilité de les obtenir après un examen organisé par les GRETA et portant sur des connaissances théoriques.

Néanmoins, conformément au décret du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière, la détention de l'ASSR n'est désormais plus obligatoire pour les personnes ayant atteint l'âge de 21 ans. Cette disposition permet de fluidifier l'instruction des dossiers, tout en restant cohérente avec les études statistiques qui constatent que la majorité des jeunes passe son permis avant 21 ans.

Une commission nationale est chargée de la mise à jour de la banque de questions des épreuves d'ASSR et d'ASR et procède régulièrement à l'enrichissement de celles-ci. Elles se composent désormais, pour moitié de questions spécifiques à la sécurité routière, et pour moitié de questions plus larges visant à développer la réflexion des élèves sur les conduites addictives, la prise de risques et les problématiques de mobilités actives et citoyennes. Les questions relatives au comportement citoyen et au respect d'autrui ont, par ailleurs, été renforcées.

Une plateforme unique dématérialisée de préparation et de passation des attestations est en cours de développement et remplacera prochainement les deux sites actuels devenus obsolètes : se préparer aux ASSR et le site de téléchargement des épreuves. Une version pilote de cette plateforme a été déployée en mai 2021 et expérimentée par un échantillon d'établissements scolaires volontaires. La version complète sera opérationnelle en mars 2022 et déployée pour l'ensemble des établissements organisateurs d'épreuves.

Afin de généraliser les actions d'éducation à la sécurité routière 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 les entrants en lycée et en 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 eduscol. Cette mallette comprend notamment une sélection d'outils opérationnels et des fiches pédagogiques.

Les outils proposés aux établissements répondent aux orientations préconisées par l'étude PERLE (Prévention et éducation routière en lycée – Évaluation) confiée à l'Université Gustave Eiffel (anciennement Institut français des sciences et technologies du transport, de l'aménagement et des réseaux), par le ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports et la DSR. Les conclusions de cette étude qui portaient sur l'impact des actions de sécurité rou-

tière en milieu scolaire sur le comportement des jeunes, préconisent notamment de mener des actions de prévention renforçant les compétences sociales et civiques des jeunes.

Par ailleurs, depuis 2013, le ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports organise la « Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège », afin de 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 de la marche et du vélo, le volet éducation à la sécurité routière étant toujours présent dans les différentes actions menées.

Les différentes situations pédagogiques mises en œuvre durant cette semaine peuvent être l'occasion de valider tout ou partie de l'attestation « Savoir rouler à vélo » (SRVAV). Ce dispositif s'inscrit dans la mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité » adoptée par le CISR en janvier 2018 et reprise dans le cadre du Plan Vélo et mobilités actives en septembre 2018. Ce dispositif a pour objectif l'apprentissage de la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Il s'organise dans un cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire. A l'horizon 2022, la généralisation du programme devrait permettre aux jeunes entrant au collège de maîtriser la pratique du vélo de manière autonome dans les conditions réelles de circulation, à des fins de mobilité.

La mise en œuvre des actions d'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 charges de service public versée à l'opérateur Réseau Canopé, 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 et le développement de la plateforme dématérialisée de préparation et de passation des attestations ;
- la participation à la mise à jour de la base informatique des questions pour les épreuves et la conception audiovisuelle de nouvelles épreuves ;
- la duplication et la distribution du matériel d'examen pour les épreuves, 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 du Réseau 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, de la Jeunesse et des Sports et Réseau Canopé.

La convention de partenariat pour l'éducation à la sécurité routière liant le ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports et le Réseau Canopé va être renouvelée à la fin de l'année 2021.

En outre, le ministère contribue à l'effort interministériel en mettant un conseiller technique à la disposition de la DSR.

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**).

Sécurité routière

DPT | L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

En matière de sécurité routière, la Gendarmerie nationale 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 2020, 83 761 jeunes ont été sensibilisés au risque de la route malgré le contexte sanitaire défavorable et 7 133 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 au profit des jeunes usagers de la route.

En 2020, le bilan des actions de prévention est fortement affecté par la crise sanitaire. En effet, qu'il s'agisse des effets des confinements successifs ou des règles visant à limiter les regroupements de personnes, la quasi-totalité des actions en milieu universitaire et près d'un tiers de celles en milieu scolaire n'ont pu être réalisées cette année. Cette situation a particulièrement perturbé le passage des attestations scolaires de sécurité routière, ainsi que les permis piétons dans les écoles élémentaires. Devant cette situation, les acteurs de prévention ont dû faire preuve d'adaptation, tant sur la forme des actions (public restreint, intégration des gestes barrières) que sur les enjeux, avec la prise en compte de l'évolution des modes de déplacement (vélos, engins de déplacement personnel motorisés).

Le dispositif « permis piéton » bénéficie d'une nouvelle convention, signée le 8 avril 2019. Cette convention fait intervenir le conseiller prévention et coopération de la sécurité intérieure, l'association Prévention MAIF et l'Association des Maires de France dans le cadre du partenariat « permis piéton » avec la police nationale.

En 2020, 2 865 actions ont permis de sensibiliser 10 419 personnes qui se sont vu décerner ledit permis. Depuis 2015, 108 941 « permis piéton » ont été distribués. L'objectif est double. Il s'agit d'une part, de former tous les élèves du primaire comme du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons, et d'autre part, de les initier au développement durable. À cela, s'ajoutent les 3 382 actions déployées dans le cadre du « permis vélo » dont 11 236 ont été distribués en 2020.

Depuis 1972, les pistes d'éducation routière des compagnies républicaine 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 motorisés. 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 2020, les pistes itinérantes et locales animées par les CRS ont permis de former 24 625 jeunes.

Les écoles de police animent ou co-animent des interventions à destination des classes de terminale Bac Pro « métiers de la sécurité » sur, entre autres, les délits routiers et les infractions liées à l'alcoolémie au volant.

D'autres actions sont mises en œuvre par les services locaux de la sécurité publique, en coopération avec les partenaires de la sécurité routière, telles que :

- les actions de sensibilisation mises en place dans les lycées à destination des jeunes conducteurs portant sur l'alcool au volant, la vitesse, l'usage des stupéfiants, le port de la ceinture, l'usage du téléphone portable ;
- les actions de communication auprès des différents acteurs de la sécurité routière avec intervention sur les réseaux sociaux, les communiqués dans la presse locale et les prises de parole sur les radios locales quant aux conduites addictives ;
- les contrôles préventifs à la sortie des établissements scolaires, organisés en lien avec les chefs d'établissements et les associations de parents d'élèves, portant sur les équipements de sécurité des usagers de deux roues (port des gants et du casque, brevet de sécurité routière).

En 2020, la préfecture de police a sensibilisé 545 étudiants au cours de 8 opérations effectuées en milieu universitaire.

En dehors du cadre strictement scolaire, le ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et 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. Le ministère contribue indirectement à l'objectif n° 3, tant par ses relations avec les différentes fédérations sportives que par les liens qu'ont tissés les services déconcentrés (SDJES) avec les clubs sportifs ou les organes fédéraux (comités départementaux ou ligues).

Dans le cadre de ses crédits d'intervention directe, le ministère dispose de 40 000 € pour soutenir des actions du dispositif « savoir rouler à vélo » qui pourraient être alloués à différents opérateurs, y compris des fédérations sportives.

A compter de 2020, les crédits alloués aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs ne sont plus portés au programme 219. Ils ont été transférés à l'Agence nationale du sport.

L'ensemble des 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 quantifiable financièrement.

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) accompagne les mineurs pris en charge dans leur réinscription au sein d'un parcours de formation. À titre d'exemple, l'accord-cadre signé le 22 juin 2021 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. 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 ainsi 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 for-

mation (PTF) : une session de formation permet l'accompagnement des jeunes pris en charge dans la préparation à l'attestation de sécurité routière (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.

Dans le cadre de la loi améliorant l'efficacité de la justice pénale et de la réponse pénale en date du 8 avril 2021, des mesures d'alternative aux poursuites peuvent être mises en œuvre par les services de la PJJ, à destination des mineurs, auteurs d'infractions de faible gravité. Parmi ces mesures, en cas d'infraction commise à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur, la mesure peut consister dans l'accomplissement d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Ce stage vise à éviter la réitération des comportements dangereux par les conducteurs. Il s'agit notamment des conduites sans permis relativement fréquentes chez les mineurs, qui souvent s'initient dans des conduites à risque sans avoir conscience du danger encouru pour eux-mêmes et pour les autres. A l'échelle des territoires, des conventions locales permettent aux services de la PJJ de travailler en partenariat avec diverses associations de prévention routière, d'association de familles de victimes, la Croix Rouge, etc.

Les services déconcentrés préparent et assurent le passage de l'ASR. En 2020, 107 unités d'établissements et services sont habilitées. Elles assurent la présentation chaque année d'environ 1 500 jeunes dont environ 1 400 obtiennent ainsi l'ASR.

Par ailleurs, sur l'ensemble du territoire, des actions de formation au permis B et au brevet de sécurité routière sont organisées régulièrement par les directions territoriales de la protection judiciaire de la jeunesse (DTPJJ) avec l'ensemble des partenaires publics et associatifs.

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 a 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 contenus 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.

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 dans le cadre de la proposition d'un module sécurité routière. À la DIRPJJ Île-de-France/Outre-mer, dans le cadre d'un partenariat avec l'auto-école associative de la Sauvagarde 95, les mineurs placés dans le centre d'éducation fermé de Saint-Brice-sous-Forêt (95) bénéficient de séances de préparation au code de la route. Le travail entrepris vise également à sensibiliser les mineurs sur la consommation des produits psychoactifs et à leurs dangers. De façon plus générale, il s'agit de travailler sur les règles de savoir-être et de savoir vivre dans l'espace public. Ce projet, qui débute, fait partie intégrante de la dynamique d'insertion portée par l'établissement pour promouvoir la mobilité et la citoyenneté des jeunes.

En 2020, en raison de la crise sanitaire liée à la Covid-19, les manifestations nationales éducatives et sportives de la PJJ (challenge Michelet et Trophée sport aventure) n'ont pu se tenir. Néanmoins, il est important de rappeler que ces dernières prévoient chaque année, quand elles peuvent se tenir, 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).

Dans le cadre de comportements sous l'empire de substances psychotropes diverses, particulièrement dangereuses lors de la conduite d'un véhicule à moteur, un stage de sensibilisation aux dangers sur l'usage de produits stupéfiants, peut également être ordonné par le procureur de la République et mis en œuvre par les services de la PJJ.

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. Elle constitue également un élément essentiel de l'insertion sociale et professionnelle, notamment des jeunes.

Afin de lutter contre l'insécurité routière, les conditions doivent être réunies pour que le coût de la formation au permis de conduire soit accessible au plus grand nombre. 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 également 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.

A la suite des recommandations du rapport de la députée Françoise Dumas « Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée », la réforme du permis de conduire, engagée par le gouvernement, vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, à faciliter le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite par une meilleure information de l'utilisateur. Par ailleurs, elle vise à rendre le permis plus accessible pour les jeunes en rénovant le dispositif du permis à un euro par jour, en optimisant les délais de passage par la mise en œuvre de la désintermédiation de l'inscription des candidats à l'épreuve pratique du permis de conduire à travers le déploiement de Rdv-Permis.

Cependant, en 2020, le confinement lié à la crise sanitaire s'est répercuté sur les examens du permis de conduire et donc sur le délai annuel médian. Au premier trimestre 2021, le délai médian était de 65 jours, néanmoins une légère baisse est observée pour atteindre 59 jours en mai 2021.

L'année 2020 a été marquée par la mise en œuvre d'une expérimentation de désintermédiation de l'inscription des candidats à l'épreuve pratique du permis de conduire, ce qui a nécessité la création d'une plateforme de réservation permettant aux écoles de conduite pour le compte de leurs élèves et aux candidats libres de réserver, en ligne, leurs places d'examen. De mars 2020 à mai 2021, « RdvPermis » a été expérimentée dans cinq départements d'Occitanie : Aude, Haute-Garonne, Gers, Gard et Hérault. Un bilan positif a été établi à l'issue de cette expérimentation. Le dispositif sera donc généralisé progressivement à tout le territoire national.

Le service national universel (SNU)

Les volontaires du service national universel (SNU) bénéficient de la gratuité de la préparation au code et du remboursement de la première présentation à l'examen théorique général. En raison de la crise sanitaire, les modalités de réalisation du SNU ont été modifiées pour la cohorte 2020. Ainsi, les jeunes volontaires ayant réalisé les missions d'intérêt général ont eu la possibilité de suivre le séjour de cohésion de la cohorte 2021. Le remboursement de la première présentation à l'examen théorique général concernera ceux ayant suivi les deux phases. Pour la cohorte 2021 du SNU, la prise en charge financière de la gratuité de la préparation à l'examen du code de la route et du remboursement de la première présentation à l'ETG des 16 500 jeunes volontaires sera réalisée sur le programme 163 relevant du ministère de l'éducation nationale. De plus, une téléprocédure spécifique d'inscription au permis de conduire a été mise en place pour les jeunes ayant effectué le SNU.

Dans le cadre du séjour de cohésion, réalisé à l'occasion du service national universel (SNU) la délégation à la sécurité routière a élaboré un module de 4 heures appelé : « Sur ma route ». Ce module est constitué de deux ateliers, Le premier qui s'intitule « Modalités d'accès à mon permis de conduire » a pour objectif de présenter la procédure de demande de permis de conduire dématérialisée (ANTS), les modalités de l'accès gratuit à une plateforme d'apprentissage du code de la route en e-learning et les modalités d'accès à une première présentation gratuite à l'examen du code de la route, dans le cadre du SNU. Les différents modes d'apprentissage de la conduite, ainsi que les aides au financement de l'apprentissage, notamment le dispositif du « permis à un euro par jour » sont également présentés à cette occasion. Le second concerne la "sensibilisation aux risques", Il invite les participants à s'interroger sur la gestion du risque en général et sur celle du risque routier en particulier. La délégation à la sécurité routière a organisé des sessions de formation à l'attention des animateurs du module.

En outre, des modes d'apprentissage moins chers tels que la conduite encadrée ou la conduite supervisée, mesures inscrites dans la loi LOM, sont en cours de développement.

La réforme du permis de conduire deux-roues motorisé

La réforme du permis de conduire deux-roues motorisé, entrée en vigueur le 1er mars 2020, a modernisé l'examen du permis de conduire des catégories A1 (moto légère) et A2 (moto d'une puissance moyenne) avec l'objectif d'initier les futurs motards aux risques inhérents à la conduite d'une motocyclette. Ainsi, a été créée une épreuve théorique spécifique à la motocyclette qui impose aux candidats de maîtriser autant les règles généralistes du code de la route que les risques potentiels associés à la conduite de ce type de véhicules. Les épreuves pratiques ont été réaménagées pour que les inspecteurs du permis de conduire puissent procéder à une évaluation plus complète. Le seuil de réussite a également été réévalué pour passer de 17 à 21 points. Enfin, le programme de formation et l'épreuve en circulation prennent en compte l'évaluation de la trajectoire de sécurité.

La formation par les écoles de conduite labellisées

Le label « qualité des formations au sein des écoles de conduite », créé par arrêté du 26 février 2018, a été conçu pour répondre aux exigences du décret n° 2015-790 du 30 juin 2015 relatif à la qualité des actions de la formation professionnelle continue.

Ce label, gratuit, repose sur une démarche volontaire des établissements agréés (écoles de conduite et écoles de conduite associatives), et répond à plusieurs enjeux pour le consommateur, l'État et les financeurs, à savoir : délivrer une information transparente et claire pour le consommateur lui permettant de choisir son établissement agréé en toute connaissance de cause et dispenser une formation de qualité pour devenir un conducteur responsable, respectueux des autres et de l'environnement. Il permet également aux écoles de conduite et aux associations engagées dans cette démarche de qualité d'accéder à des droits ou à des dispositifs particuliers conformément à l'article L. 213-9 du code de la route.

A ce jour, 4 097 écoles de conduite et associations agréées disposent du label ministériel ou d'un label équivalent reconnu par le ministère de l'Intérieur.

La loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel prévoit qu'à compter du 1er janvier 2022, pour accéder aux fonds publics ou mutualisés, les organismes réalisant des actions de développement des compétences (organisme de formation, centre de bilan de compétences, valorisation des acquis et centre de formation en apprentissage) devront faire l'objet d'une certification unique délivrée par un organisme certificateur accrédité par le Comité français d'accréditation (Cofrac) ou une reconnaissance par France compétences (article 6 du titre I).

Les organismes de formation doivent donc répondre aux critères de qualité concernant leurs actions de formation. Ces sept critères sont précisés dans le décret n° 2019-565 du 6 juin 2019 relatif au référentiel national sur la qualité des actions concourant au développement des compétences.

Par délibération n° 2019-12-317 du 19 décembre 2019, notifiée le 23 décembre 2019, le conseil d'administration de France compétences a reconnu le ministère de l'Intérieur en tant qu'instance de labellisation. Ainsi, le processus de la-bellisation du ministère de l'Intérieur est reconnu par la marque « Qualiopi » dont la certification pourra être délivrée, en complément du label ministériel, aux établissements agréés et labellisés ayant un numéro de déclaration d'activités pour bénéficier des fonds publics de la formation professionnelle continue.

Le dispositif « permis à un euro par jour »

Ce dispositif permet aux jeunes de 15 à 25 ans d'étaler le financement du coût de leur formation à la conduite automobile sur plusieurs mois, à raison d'un euro par jour. Il s'agit d'un prêt à taux zéro accordé sur une durée maximale de 40 mois par les établissements de crédits ou sociétés de financement partenaires. L'État prend en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux organismes financiers. Le montant des intérêts est calculé sur la base du taux de l'obligation assimilable du trésor OAT à 2 ans.

Peuvent également contracter un prêt « permis à un euro par jour » :

- les candidats déjà bénéficiaires du dispositif qui, après un échec à l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire, souhaitent financer une formation complémentaire par un prêt de 300 € ;
- les candidats qui n'ont pas encore bénéficié du dispositif lors d'une première formation n'ayant pas été poursuivie jusqu'à son terme ;
- les candidats au permis de conduire inscrits à une formation préparatoire au permis de conduire des catégories A1 (moto légère) et A2 (moto d'une puissance moyenne).

Ce dispositif repose sur des conventions entre l'État et :

- 3 098 écoles de conduite partenaires (chiffre 2021) ;
- 12 établissements financiers.

Néanmoins, certains jeunes restent exclus du crédit bancaire car ils ne disposent pas de la caution de parents ou d'un tiers. Afin d'y remédier, l'État a confié à la Caisse des dépôts et consignations (CDC) le soin de garantir, via le fonds de cohésion sociale, ces prêts à hauteur de 50 %, les 50 % restants étant pris en charge par les établissements de crédit. Au 30 juin 2021, 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.

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'usager)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 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	42	63	42	59	60	42
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	65,9	86,6	64,8	69,9	69,8	65

Précisions méthodologiques

1. Réduire le délai d'attente médian aux examens

Sécurité routière

DPT | L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

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 du 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 » (ER), aux équipements spécifiques des personnels de ces cellules (exemple : 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

En 2020, les mesures de confinement mises en place dans le cadre de la crise sanitaire liée à la Covid-19 ont entraîné l'interruption des examens du permis de conduire augmentant ainsi mécaniquement le délai annuel médian qui a été revu à la hausse puisque environ 400 000 examens du permis de conduire, toutes catégories confondues, n'ont pu se tenir durant cette période. Le délai médian s'élevait à 65 jours au premier trimestre 2021, depuis, une baisse est observée pour atteindre 59 jours en mai 2021.

Afin de limiter la hausse du délai médian et de compenser une partie des examens non réalisés, le dispositif des examens supplémentaires déjà mis en œuvre par le passé a été renouvelé en 2020 et l'enveloppe initiale de 20 000 unités a été portée à 90 000 examens. Ces examens peuvent être réalisés par les IPCSR le samedi, sur leur temps de récupération ou après une journée de travail au-delà des 13 examens pratiques afin de favoriser la reprise d'activité des établissements d'enseignement de la conduite automobile durement touchés par le confinement.

En complément de ce dispositif, la DSR a fait appel aux IPCSR retraités volontaires afin de réaliser des examens du permis de conduire. Ces deux dispositifs ont été reconduits en 2021.

S'agissant de l'indicateur du coût unitaire du permis de conduire pour l'administration, 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. Enfin, la prise en charge du coût de formation de la nouvelle promotion d'examineurs de la Poste a participé à l'augmentation du coût du permis de conduire. Le dispositif de mise à disposition d'agents de la Poste a été amplifié en 2021 avec une nouvelle cohorte de 25 examineurs de La Poste.

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.

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.

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 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. Désormais, les titulaires disposent d'une information sur la date prévisible de réattribution, en cas de perte d'un seul point. Des messages ciblés sur la typologie de l'infraction qu'ils ont commise vont être intégrés à terme.

En parallèle le téléservice « Télépoints » permettant aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points, a évolué en 2021. La récupération du code confidentiel par l'utilisateur et le téléchargement du relevé d'information restreint attestant des droits à conduire sont facilités.

En 2021, les crédits du **programme 751** ont financé la modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI ERPC) engagée en 2020. Ce projet, approuvé par la Direction du numérique de l'État en 2019, repose sur un marché public dédié et vise à répondre au développement rapide des usages numériques, au risque d'obsolescence des différentes applications composant le SI, notamment le SNPC, et à la raréfaction des compétences disponibles pour le maintien en conditions opérationnelles de technologies vieillissantes. L'aboutissement de ce programme est, dans ce contexte, indispensable pour disposer d'un système plus évolutif et plus apte à répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière. Dans cette perspective, une nouvelle plateforme de données est en cours de création afin d'assurer un suivi complet des indicateurs de formation, d'examen et d'infraction concernant le permis de conduire.

Par ailleurs, la construction d'un 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 sera réalisé. Un nouveau stage de sensibilisation à la sécurité routière sera créé. D'une durée de 3 jours, il s'adressera aux 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.

Le programme 751 supporte enfin les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC) nécessaires avant son remplacement, 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 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.

Depuis le 6 novembre 2017, dans un contexte de profonde mutation liée au plan préfectures nouvelle génération, l'instruction des dossiers de droits à conduire est effectuée au niveau de l'un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (CERT) dédiés aux droits à conduire. Cependant, 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 l'Imprimerie nationale.

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

Sécurité routière

DPT | L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46)	Nb	9 376 375	9 228 538	11 500 000	9 600 000	9 800 000	11 500 000
Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)	Nb	8 599 535	7 510 392	13 000 000	8 060 000	8 700 000	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, 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.

Pour l'année 2020, les mesures de confinement mises en place dans le cadre de la crise sanitaire liée à la Covid-19 ont entraîné une limitation des déplacements générant une diminution du nombre d'avis de contravention et du nombre de lettres de retraits de points avant un retour à la hausse pour 2021,

En raison de la reprise du trafic, le nombre de constatations d'infractions devrait augmenter en 2022 engendrant une hausse de lettres de retrait de points. Cependant, avec le déploiement massif du télétravail, la prévision restera inférieure à celle enregistrée avant le début de la crise sanitaire.

En ce qui concerne l'envoi des lettres de restitution de points, celui-ci est conditionné à l'absence d'infractions constatées pendant un délai déterminé et intervient donc de manière décalée. Ainsi, l'impact des mesures du confinement devrait produire essentiellement ses effets au cours de l'année 2021.

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. Elle 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 et l'acceptabilité sociale des mesures.

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).

Les thèmes de la communication sont déterminés en fonction de l'analyse de l'accidentalité : thèmes génériques (blessés, « onde de choc »), facteurs de risque (vitesse, alcool, drogue, distracteurs, port de la ceinture...) ou communication à destination de populations spécifiques (deux-roues motorisé, jeunes...).

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 Délégation à 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 allongé, sur les médias TV, digital, et presse principalement.

Au second semestre, la communication de la Délégation à 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. Une campagne cinéma et digitale « La route de ma vie » pointe la forte surexposition au risque routier sur les trajets routiers du quotidien. 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, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » 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, qui portent le mot d'ordre « Quand on tient à quelqu'un, on le retient ».

En décembre 2019, la Délégation à la sécurité routière a adopté une nouvelle signature de communication. Désormais, la sécurité routière propose aux Français de se rassembler autour d'une ambition évidente, bienveillante et fraternelle, où chacun est appelé à veiller sur l'autre : « vivre, ensemble ».

En 2020, la communication s'adosse à ce nouveau mot d'ordre : tout d'abord avec une première campagne « *Merci* » en télévision, radio et digital qui donne la parole à des personnes qui ne sont pas mortes ou qui n'ont pas été blessées parce que des automobilistes, qui ont croisé leur chemin, ont conduit prudemment et leur ont évité le pire.

Par ailleurs, en 2020, lors de la crise sanitaire, le trafic a baissé de 80 % mais la mortalité sur la route a baissé seulement de 55 %. La sécurité routière décide alors de lancer une campagne (TV, radio, digital), dès le 11 mai, pour inciter les Français à prolonger sur la route les comportements de prudence et de solidarité qui se sont si fortement incarnés pendant ces deux mois de confinement.

En 2021, ont été retenus les thèmes suivants : « partage de la route entre cyclistes et automobilistes », les dangers de l'alcool en conduisant ainsi que les risques liés à l'utilisation d'un téléphone portable sur la route. Les thématiques de la fatigue et de la vitesse ont également été abordées à l'été. Un grand colloque dédié à la thématique « la mobilité des seniors » a également été organisé fin juin par la Délégation à la sécurité routière.

D'ici la fin de l'année 2021, une campagne de la sécurité routière sera exclusivement consacrée à la prévention de l'usage de stupéfiants. Si les consommateurs semblent avoir pleinement conscience du caractère illégal de leur consommation, en revanche le niveau de connaissance du risque d'une consommation associée à la conduite est, lui, beaucoup moins élevé voire nié. L'enjeu de la campagne sera de changer l'image d'un usage perçu comme anodin.

En 2022, les thèmes de campagne et les publics visés seront notamment définis au regard des facteurs de l'accidentalité analysée par l'ONISR.

En parallèle, 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. En l'absence de crise sanitaire, la Délégation à la sécurité routière participe également à des événements nationaux ou des manifestations festives comme Solidays. Ainsi, en 2021, les préfetures des départements de Charente-Maritime et du Cher ont été soutenues directement par la DSR pour mener à bien des ateliers de sensibilisation et d'information dans le cadre des Francofolies de La Rochelle ou du Printemps de Bourges.

En raison de la multiplication des risques associant la consommation de produits stupéfiants et la surconsommation d'alcool, une réflexion se développera en 2022 en lien avec des associations impliquées dans la prévention des risques liés aux événements festifs pour réfléchir sur de nouvelles formes de mobilisation des acteurs locaux.

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.

Le cadre de l'action locale est défini par le Document général d'orientation (DGO), document programmatique pluriannuel élaboré sous la coordination des préfets en partenariat avec les acteurs locaux : collectivités territoriale, ensemble des services de l'État œuvrant dans la sphère de la sécurité routière (forces de l'ordre, justice, éducation, santé, etc.).

Les DGO sont cosignés par l'État et les collectivités territoriales. Ils définissent les orientations locales et traduisent la mobilisation des acteurs en faveur de la sécurité routière pour cinq ans, et déclinent, outre les 4 enjeux majeurs définis nationalement (risque routier professionnel, conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants, public jeunes et publics seniors) plusieurs priorités départementales liées au bilan statistique établi localement. Les DGO actuels ont été adoptés en 2018 pour la période 2018-2022.

Au cours de l'année 2022, les services déconcentrés de l'État, sous la coordination du ministère de l'Intérieur et en partenariat avec les collectivités territoriales, devront élaborer le Document général d'orientation départemental pour la période 2023-2027.

Chaque année, le Plan départemental d'actions de Sécurité routière (PDASR) décline les orientations définies dans le DGO, en actions de sensibilisation, de prévention et de communication. Ce plan bénéficie, dans le cadre d'un dialogue de gestion biannuel, de moyens budgétaires au titre du programme 207.

L'impact de la crise sanitaire sur les actions de prévention, d'information et de sensibilisation à la sécurité routière, par le fait des confinements et de la distanciation physique nécessaire à la lutte contre la pandémie, est indéniable. De nombreuses associations ont été contraintes de limiter voire d'annuler leurs actions de prévention en présentiel, tout en proposant des modalités alternatives de mobilisation, y compris pour certaines en inventant des formes innovantes de digitalisation des actions.

La mobilisation des associations et de leurs bénévoles dans la lutte contre l'insécurité routière est ainsi un enjeu majeur pour l'année 2022. L'État, par son soutien aux acteurs de la sécurité routière, en particulier localement, accompagne les acteurs dans ce processus de transformation. Outre la transformation digitale, ce soutien devra prendre en compte la levée des freins nés de la pandémie et renouveler les conditions d'un engagement citoyen des plus jeunes en faveur de la sécurité routière.

Les 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 les services de coordination départementaux « sécurité routière » et leurs partenaires : sensibilisation des écoliers, des collégiens et des lycéens, intervention auprès des entreprises pour sensibiliser au risque routier professionnel, 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 public important (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 des Rencontres de la Sécurité, « crash test », etc.

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.

En raison de la crise sanitaire, la quasi-totalité des actions en milieu scolaire n'a pu être réalisée cette année. Cette situation a particulièrement perturbé le passage des attestations scolaires de sécurité routière, ainsi que les permis piétons dans les écoles élémentaires.

Avec 2 441 actions en milieu scolaire (+12,8 %), près de 113 000 enfants ont été sensibilisés au cours de l'année 2019 sur la seule agglomération parisienne (+5,9 % par rapport à 2018).

En région parisienne, des opérations de prévention ponctuelles sont organisées à destination des élèves du secondaire et des étudiants. En plus des actions menées auprès de 11 092 collégiens et lycéens, huit opérations ont été menées en milieu universitaire au cours de l'année 2020 et ont permis de sensibiliser 545 étudiants.

Même si le public senior reste difficile à mobiliser, des actions de sécurité routière spécifiques ont été conduites par la préfecture de police en 2020 pour 1 035 seniors sensibilisés (soit une hausse de 20 %).

Sécurité routière

DPT | L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

En ce qui concerne les agents de la police nationale, des actions sont réalisées en matière de formations initiale et continue et de sensibilisation.

Lors de leur scolarité, les élèves gardiens de la paix sont formés à la réglementation au code de la route mais également au contrôle et à la procédure routière. Ainsi 2 836 élèves ont bénéficié des enseignements routiers en 2020.

Dans la nouvelle formation mise en œuvre à compter de juin 2020, sont passés en revue :

- le matériel de signalisation et les procédures d'actions pour mener une mission de sécurité routière en toute sécurité pour le fonctionnaire et les usagers ;
- les moyens d'identification des infractions et de verbalisation moderne (NEO/PVE) ;
- la réglementation, le contrôle et les procédures routières ;
- la répression des délits routiers majeurs (alcoolémie, stupéfiants, refus d'obtempérer, délit de fuite...),
- l'accidentologie (intervention et procédure),
- la dimension humaine dans la gestion de la confrontation à la mort et l'avis à famille.

Des cours théoriques sont réalisés par les fonctionnaires des écoles de police à destination des classes de terminales BAC PRO « métiers de la sécurité » sur les délits routiers, les infractions liées à l'alcoolémie au volant, les règles d'intervention sur un accident de la circulation et la rédaction d'un rapport.

En matière de formation continue, la Police nationale veille à la professionnalisation des personnels notamment dans la sphère technique de la police routière, du contrôle des professions réglementées et des véhicules. Les mallettes pédagogiques sont régulièrement mises à jour afin de correspondre à toutes les évolutions juridiques telle que l'ADR (accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par la route) et de nouvelles mallettes enrichissent le catalogue comme « le contrôle des ambulances et véhicules sanitaires » créé en 2020.

257 agents ont ainsi été formés en 2020 et 365 au premier semestre 2021.

Enfin, une nouvelle formation axée sur les bases légales du contrôle routier sera proposée en distanciel sur l'exercice 2021/2022.

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.

Le contrôle avec interception est à cet égard un mode d'action qui permet d'accompagner la sanction de messages pédagogiques sur l'exposition du conducteur et des autres usagers aux risques routiers, aux dispositifs de sécurité et aux comportements dangereux.

Il s'agit également de participer à des conférences ou à des animations relatives à la sécurité routière, en particulier en partenariat avec les entreprises dans le cadre de leur plan de prévention du risque routier. 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 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.

Données statistiques

Deux-roues motorisés

Selon, le bilan 2020 de l'ONISR, les usagers de deux-roues motorisés représentent 23 % des décès sur les routes de France en 2020.

En cette année 2020 fortement affectée par les restrictions de déplacements liées à la gestion de la pandémie, on enregistre encore 479 motocyclistes tués (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm³), soit 19 % de la mortalité routière. Entre 2000 et 2010, le nombre de motocyclistes tués a baissé de 2,9 % par an en moyenne (- 26 % au total). Entre 2010 et 2019, la baisse est de 1,5 % par an en moyenne (- 12,6 % au total). Elle est moins forte que celle de l'ensemble des usagers (- 18,7 % au total). La mortalité motocycliste est inférieure de 22,1 % (- 136 décès) en 2020 par rapport à 2019, ce qui représente une baisse légèrement plus forte que la baisse moyenne de la mortalité en cette année de pandémie (-21,7 %).

Un accident corporel sur quatre implique au moins une moto.

En 2020, 100 cyclomotoristes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm³) ont été tués, soit 3,9 % de la mortalité routière. Entre 2000 et 2010, le nombre de cyclomotoristes tués a baissé de 6 % par an en moyenne. Entre 2010 et 2019, cette baisse atteint 6,6 % en moyenne par an. Elle est presque trois fois plus forte que pour les autres usagers (- 2,3 % par an en moyenne). Enfin, la mortalité cyclomotoriste 2020 est de 25,4 % inférieure à celle de 2019. 12 % des accidents corporels impliquent au moins un cyclomoteur.

Autres usagers vulnérables

En 2020, 391 piétons ont été tués dans un accident de la route, soit 15 % de la mortalité routière. De 2010 à 2019, le nombre annuel de tués piétons est stable (légèrement en-dessous de 500 tués par an, excepté en 2016). Cette stabilité est à opposer au nombre de tués non piétons, qui sur 2010 à 2019 a baissé annuellement de 2,6 %. Il s'ensuit que la part des piétons dans la mortalité a augmenté : elle est passée de 12 % en 2010 à 15 % en 2019. Le contexte de l'année 2020 a conduit à une forte baisse du nombre de tués piétons (- 19 %). Cette baisse est toutefois légèrement moindre que celle du nombre de tués non piétons. En outre, la baisse du nombre de tués piétons en 2020 est plus forte en agglomération (- 27 %) que hors agglomération (- 12 %).

Quatre piétons tués sur dix sont âgés de 75 ans ou plus.

En 2020, 178 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. Ce chiffre est en légère diminution par rapport à 2019 (- 9 tués). Même, s'il reste stable par rapport aux trois dernières années, il entraîne néanmoins une augmentation de la proportion de ce mode de transport dans l'ensemble de la mortalité : 7 % en 2020, contre 5 % sur 2017-2019. La mortalité cycliste a augmenté de 2,7 % par an entre 2010 et 2019 (soit +27,2 % au total).

Six cyclistes tués sur dix sont âgés de 55 ans ou plus.

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre un sur-risque pour les seniors de 75 ans et plus. 56 personnes de cette classe d'âge sont tuées par million d'habitants contre 37 pour la classe d'âge des moins de 65 ans. En revanche, les seniors de 65 à 74 ans ne présentent pas un risque plus grand par rapport aux moins de 65 ans (40 personnes tuées par million d'habitants).

Les accidents des seniors se caractérisent par une gravité élevée et croissante en fonction de l'âge : 4 tués pour 100 blessés enregistrés dans le fichier BAAC pour les personnes de moins de 65 ans, le double pour les 65 -74 ans (10 tués) et le triple pour les 75 ans et plus (14 tués). Cette gravité plus importante est constatée autant en agglomération qu'hors agglomération.

En conséquence, le Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 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 vidéo verbalisation 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.

La sécurité des piétons est également renforcée face à l'utilisation croissante des engins de déplacement personnel (EDP) motorisés comme les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, etc. Le décret du 23 octobre 2019 donne un cadre juridique aux EDP motorisés et interdit leur utilisation sur les trottoirs. Les arrêtés du 24 juin et des 21 et 22 juillet 2020 précisent les équipements dont doivent être équipés, ces engins de déplacement personnel, notamment un système de freinage, un avertisseur sonore et des feux avant et arrière. Les autres mesures pour protéger les piétons concernent l'aménagement des passages piétons pour augmenter leur visibilité aux véhicules devant s'arrêter.

De même, le permis de conduite deux-roues motorisé a été réformé pour mieux sensibiliser les futurs motards aux risques inhérents à la conduite d'une motocyclette.

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 « reprise de guidon » 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 devenu 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 (**programme 176**) 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 :

- Opération « Bien vu ensemble » au moment du passage à l'heure d'hiver ;
- Sensibilisations récurrentes au non-respect des règles de priorité des piétons ou des personnes à mobilité réduite ;
- Actions en direction des utilisateurs de deux-roues motorisés (notamment pour promouvoir les airbags moto),
- Alternatives à la sanction à destination des usagers vulnérables.

Les usagers les plus vulnérables que sont les conducteurs de deux-roues motorisés ou non constituent des populations cibles des fédérations sportives.

Sécurité routière

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

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, la 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.

Le **programme 203 " Infrastructures et services de transports "** participe à la politique de sécurité routière au travers :

- d'un ensemble de démarches dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers (dépenses pour sécuriser notamment les 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 rénovation 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 programme 203 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).

Le programme met ainsi en œuvre un ensemble de démarches globales ou thématiques qui sont dédiées à la sécurisation des infrastructures et des itinéraires routiers pour l'ensemble des usagers.

La contribution du CEREMA à cet objectif repose 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) ;
- la valorisation des démarches de sécurité afin de favoriser leur utilisation, éventuellement adaptée, par l'ensemble des maîtres d'ouvrages de réseaux ;
- des actions pour assurer la sécurité des agents travaillant sur les routes.

Il intervient dans des démarches « globales et transversales » mais aussi des démarches « thématiques » pour améliorer la sécurité des infrastructures pour l'ensemble des usagers.

Pour la bonne conception et la bonne réalisation des infrastructures :

Le CEREMA porte ainsi un certain nombre d'actions telles que la tenue à jour et l'évolution des guides de référence sur la conception générale des infrastructures, en insistant sur les problématiques de sécurité routière (conception géométrique des infrastructures routières et optimisation de leur usage, signalisation, aménagement de l'espace public, transports collectifs, mobilité des usagers vulnérables). Ainsi le prochain guide de référence sur l'aménagement des routes principales (ARP) intégrera l'évolution des connaissances et des enjeux sociétaux (meilleure prise en compte des modes actifs et des usagers vulnérables par exemple).

Le CEREMA assiste la DSR et la DGITM dans l'écriture de la réglementation en matière d'équipements de la route et contribue également à l'écriture des normes et doctrines françaises et européennes. Le CEREMA rédige des guides de conception et d'installation des dispositifs de retenue pour prendre en compte les évolutions de contexte liées à l'introduction des produits marqués CE, et permettre leur bon usage en adéquation avec les objectifs minimums de performances établis dans la réglementation nationale des équipements de la route (RNER).

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

Le CEREMA conçoit 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. Les grilles d'analyses ont été mises à jour pour l'urbain en 2019.

Le CEREMA exerce aussi une veille internationale pour analyser et transposer en France les bonnes pratiques mises en œuvre par-delà nos frontières (par exemple les supports à sécurité passive pour limiter l'implantation d'éléments agressifs et le recours aux dispositifs de retenue, ou encore les dispositifs d'alerte sonore pour limiter les sorties de route par défaut de guidage). Ces dispositifs ont aujourd'hui été intégrés dans la réglementation et la documentation techniques, après des phases d'expérimentation en France.

Sur les routes existantes :

Le CEREMA a actualisé la partie enjeux du guide explicitant la démarche « Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes » (SURE) publié en 2021. C'est une démarche complète d'amélioration de la sécurité routière, de l'étude d'enjeux jusqu'à l'évaluation, via la réalisation d'actions. Les actions sont très variées : aménagement, rénovation, entretien, exploitation... L'évolution porte principalement sur une meilleure prise en compte des sections d'itinéraires à fort trafic et leur contribution nette au bilan national des accidents mortels.

La directive européenne 2019/1936 qui modifie la directive 2008/96 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières introduit la notion de sécurité inhérente des infrastructures, recommande un classement des infrastructures en fonction du niveau de sécurité et prône une meilleure prise en compte des usagers vulnérables.

Sécurité routière

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

Depuis sa parution, le CEREMA a entrepris d'informer les conseils départementaux et les métropoles des dispositions de cette directive afin qu'ils puissent se l'approprier pour leurs réseaux routiers interurbains. En 2022, des guides seront publiés concernant les réseaux routiers pour lesquels l'application est obligatoire d'ici 2024, c'est-à-dire le réseau autoroutier et le réseau routier national.

Des démarches «thématiques» telles la lutte contre les prises à contresens sur autoroutes, la sécurisation des passages à niveau ou des routes à fortes pentes, se concentrent sur des situations qui appellent un traitement des sites ou des environnements sur lesquels des accidents rares mais particulièrement graves surviennent. Le CEREMA procède actuellement au diagnostic des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation nationale pour proposer des mesures à prendre (plusieurs inspections réalisées chaque année), une matrice de criticité ayant été coproduite avec la SNCF en 2020 pour une analyse à grand rendement. Une boîte à outils est également en cours de production.

De plus, suite à la loi d'orientation des mobilités (LOM), le CEREMA a mis à jour la grille de diagnostic de 2008 et actualise la note d'accompagnement pour la réalisation des diagnostics de sécurité au passage à niveau. Des formations sont réalisées depuis 2021 afin de transmettre les connaissances aux collectivités concernant la réalisation des diagnostics sur les passages à niveau. Un site internet permet la mise à disposition des diagnostics réalisés comme prévu dans la LOM.

Valorisation des démarches de sécurité en vue de leur utilisation sur l'ensemble des réseaux :

Le CEREMA se positionne auprès des collectivités locales qui gèrent environ un million de kilomètres de routes et où se produit la majorité des accidents mortels, afin de leur transférer les compétences et le savoir-faire des services de l'État en matière de conception, d'équipement des infrastructures et d'analyse de l'accidentalité et les accompagner dans leurs démarches de sécurité routière.

Après avoir publié un ensemble de documents (fiches de présentation, P'tit Essentiel) permettant de présenter les principes et objectifs de ces démarches, le CEREMA produit actuellement des fiches de retour d'expérience de démarches de sécurité mises en œuvre par divers gestionnaires de réseaux secondaires pour partager les meilleures expériences (3 fiches publiées en 2020). Par exemple, des travaux sur l'inspection de sécurité en partenariat avec le conseil départemental de Gironde, sur la démarche SURE (sécurité des routes existantes) avec le département du Bas-Rhin, ou encore sur le traitement des obstacles avec le département de l'Hérault ont été menés.

Les CRT (conférences techniques régionales) réunissent de nombreux praticiens lors de journées techniques où tous ces outils sont présentés.

Le CEREMA a aussi développé le concept « vers une route autrement pour une conduite adaptée » (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 appliquée en Seine-Maritime et a fait l'objet d'une synthèse permettant sa transposition sur tout territoire à tout gestionnaire de réseau routier désireux de résoudre une problématique particulière de sécurité routière.

Enfin, en collaboration avec l'université Gustave Eiffel, le CEREMA procède à des auscultations du réseau routier de conseils départementaux, à l'aide d'enregistreurs de données embarqués dans des flottes de véhicules.

La sécurité des équipes intervenant sur la route :

En matière de sécurité des personnels intervenant sur zones de chantiers et d'interventions, le CEREMA contribue au projet ASSEZ (Assurer par la signalisation la sécurité dans les zones d'intervention), articulé en 7 actions :

1. Un état de l'art exhaustif des éléments de doctrine et des pratiques en vigueur,
2. Une analyse accidentologique portant sur l'ensemble du réseau routier national (RRN),
3. Un recueil des attentes et pratiques des gestionnaires,

4. Une méthodologie de recueil et une analyse des facteurs d'exposition au risque,
5. Un cadre d'évaluation permettant d'apprécier l'opportunité des dispositifs expérimentaux,
6. Une étude sur la compréhension des usagers de la signalisation,
7. Une approche nouvelle selon des techniques d'analyse de l'ergonomie pour apprécier les risques associés aux processus d'intervention.

Le CEREMA assure également l'écriture et la mise à jour de la doctrine technique pour la signalisation temporaire (travail de révision sur le manuel du chef de chantier sur routes à chaussées séparées).

Opérateur du programme 203, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a perçu au titre de 2020, 172 M€ pour lutter contre l'insécurité routière en participant au financement de projets de nature à améliorer la qualité des infrastructures routières.

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 »** contribue 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 ;
- g) Études et mise en œuvre de zones à circulation restreinte prévues à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. [zones à faibles émissions mobilité] ;
- h) Réalisation, aménagement, rénovation et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons.

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

- 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 ;
- d) Réalisation, aménagement, rénovation et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons.

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.

Sécurité routière

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

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 8 881 documents délivrés en 2020.
- la réception et l'identification des véhicules afin de s'assurer de leur conformité aux prescriptions techniques réglementaires relatives à la sécurité et aux 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 demeurent dans leur champ de compétence et qui représentaient en 2020, 2 020 réceptions par type et 22 045 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 2020 les DREAL ont supervisé 2 991 contrôleurs et contrôlé 909 installations.

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

- 12 375 contrôleurs privés répartis sur 6 454 installations de contrôles techniques (pour 24,95 millions de contrôles de véhicules légers) ;
- 809 contrôleurs privés répartis sur 389 installations de contrôles techniques (pour 1,24 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).

67 actions de surveillance ont été conduites en 2020, avec 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.

Enfin, suite à l'affaire du Dieseldate et en application des textes européens, la France a mis en œuvre une stratégie de surveillance du marché sur les véhicules à moteurs, sous l'égide d'un service à compétence nationale créé en juin 2020 (le Service de Surveillance du Marché des Véhicules et des Moteurs - SSMVM).

Cette stratégie traduite dans le code de la route, consiste à prélever et tester des véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes ainsi que des pièces et équipements destinés à ces véhicules, afin d'analyser leur conformité (sécurité active, sécurité passive et pollution) à la réglementation applicable à leur mise sur le marché.

Elle vise, en outre, à garantir un niveau de sécurité et de protection pour la santé et l'environnement des consommateurs et des usagers ainsi que des conditions de concurrence loyales et équitables pour les opérateurs économiques.

Elle participe également, dans le cadre des contrôles des émissions de pollution, à la stratégie globale d'amélioration de la qualité de l'air définie par l'Union européenne.

Le SSMVM définit annuellement un plan de contrôle et est chargé de recevoir et d'instruire les plaintes. Les prélèvements et les essais sur les véhicules ont débuté en septembre 2020. L'activité de surveillance du marché s'inscrit pleinement dans le cadre du renforcement de la sécurité des véhicules.

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.

Le programme 207 contribue à la politique de lutte contre les drogues et toxicomanies au travers de ses actions contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de produits stupéfiants.

En 2020, 2 780 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route en France, dont 2 541 en métropole. Avec 703 décès de moins qu'en 2019 en France métropolitaine, la mortalité routière est inférieure au résultat enregistré en 1925 (2 646 tués) alors qu'on comptait 50 fois moins de véhicules à cette époque. Cette évolution s'explique en grande partie par les effets de la pandémie mondiale de la Covid-19. En Outre-mer, la mortalité routière baisse (15 tués de moins) par rapport à 2019 mais reste dans la fourchette de ces 10 dernières années.

Lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) réuni le 9 janvier 2018, le Gouvernement a confirmé son engagement pour sauver plus de vies sur nos routes en retenant notamment parmi les 18 mesures fortes, une plus grande sévérité pour les conduites addictives.

En effet, selon les résultats de l'étude ACTUSAM conduite en 2016 à l'appui des données de 2011, le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 17,8 chez les conducteurs alcoolisés et dépend du taux d'alcoolémie. Ce risque est multiplié par 6 entre 0,5 et 0,8 g/l, par 8 entre 0,8 et 1,2 g/l, par 24 entre 1,2 et 2 g/l et jusqu'à 44 au-delà de 2 g/l.

Cette étude précise également qu'un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel. Le cannabis est le produit stupéfiant illicite le plus souvent détecté chez les personnes impliquées dans les accidents mortels et positives aux stupéfiants.

Toujours selon cette étude, les risques estimés étant multiplicatifs, la consommation conjointe d'alcool et de cannabis multiplierait le risque d'être responsable d'un accident mortel par 29.

En 2020, d'après le fichier BAAC (Bulletin d'analyse d'accidents corporels de la circulation), au minimum 391 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Cela représente 21 % des personnes tuées dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, on estime que 534 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants, contre 731 en 2019.

Dans le cadre du projet VoieSUR qui permet d'effectuer des analyses plus fines que celles réalisées à partir des BAAC, le CEREMA a analysé la part des 73 % de conducteurs ou piétons impliqués dans les accidents mortels de 2011 dont le résultat du test aux stupéfiants est connu. Il en ressort que :

- 12 % de ces conducteurs ou piétons ont fait usage de stupéfiants dont 80 % ont consommé du cannabis;
- la majeure partie des conducteurs ou piétons ayant consommé des stupéfiants n'a pris qu'un seul produit ;
- la moitié de ces conducteurs ou piétons a également consommé de l'alcool ;
- la moitié des usagers contrôlés positifs aux stupéfiants avaient entre 20 et 29 ans ;
- la part des conducteurs positifs aux stupéfiants est la plus forte chez les conducteurs de 2RM (cyclomoteurs et motocyclettes) et de voitures de tourisme.

Actuellement conduite par l'Université de Strasbourg et la Cour d'appel de Colmar, l'étude STAGEVAL s'intéresse aux stages de sensibilisation à la sécurité routière et aux stages de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.

Les premières analyses relatives aux stages de sensibilisation à la sécurité routière et issues des réponses de 80 stagiaires sur les 250 interrogés montrent que :

- 16 % d'entre eux effectuent leur stage à la suite d'une conduite d'un véhicule après usage de produits stupéfiants ;
- 7 % ont déjà été poursuivis pour conduite après usage de produits stupéfiants ;
- 25 % admettent avoir pris le volant alors qu'ils avaient consommé des produits stupéfiants dans les cinq jours précédents ;
- 75 % des répondants reconnaissent avoir acquis des connaissances sur la législation relative à la consommation de produits psychoactifs au volant ;
- 94 % ont appris la durée d'élimination des produits consommés par le corps ;
- 76 % ont appris des éléments sur le contrôle de la consommation de produits stupéfiants et plus spécifiquement l'efficacité des tests salivaires et sanguins ;
- 2/3 ont pris connaissance des effets liés à la consommation de produits stupéfiants et plus particulièrement des effets du cannabis sur la conduite.

Les premières analyses relatives aux stages de sensibilisation aux dangers de l'usage des produits stupéfiants issues des réponses des 100 stagiaires interrogés montrent que :

- parmi les 46 % de personnes enquêtées ayant commis une ou d'autre(s) infraction(s) avant l'infraction ayant mené au stage, les infractions routières constituent le 3ème groupe d'infractions les plus représentées (28 %) après les infractions liées aux stupéfiants en premier lieu et le vol-recel en second lieu ;
- avant leur interpellation, 33 % des personnes interrogées ont déjà pris le volant pour conduire une voiture en ayant consommé de l'alcool, 20 % avant de conduire un vélo et 12 % avant de conduire une moto ou un scooter ;
- avant leur interpellation, 38 % des stagiaires déclarent avoir déjà consommé du cannabis avant de prendre le volant d'une voiture, 22 % d'un vélo et 18 % d'une moto ou d'un scooter ;
- depuis leur interpellation, ce taux de consommation d'alcool ou de cannabis avant de prendre la route (voiture, moto, vélo, engins) diminue : 26 % déclarent avoir consommé l'une de ces substances ;
- l'apprentissage des risques de la consommation de drogues sur la conduite d'un véhicule (alcool, stupéfiants, médicaments) apparaît comme le thème qui incite le plus les stagiaires à modifier leur comportement, avant les notions de risque et de dépendance et les conséquences de l'usage de drogues sur la santé.

Le soutien aux études portant sur les stupéfiants en lien avec la sécurité routière est donc essentiel. En mai 2019, lors d'un séminaire consacré à la conduite sous l'influence de stupéfiants, l'association Prévention Routière (aPR) et le Conseil Européen de la Sécurité des Transports (ETSC) ont rappelé que la recherche doit s'intensifier pour prévenir ce comportement dangereux sur la route.

Les effets de l'alcool sur l'accidentalité :

En 2020, 642 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool. Elles représentent 32 % des personnes tuées dans les accidents avec alcool connu (donnée renseignée dans 86 % des accidents mortels), une part relativement stable depuis 2010. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, il est estimé que 804 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident avec un conducteur alcoolisé, contre 1 052 en 2019.

En 2020, 4 723 accidents impliquent un conducteur alcoolisé, soit 13 % des accidents dont l'alcoolémie est connue. Les accidents avec un conducteur alcoolisé sont nettement plus graves que les autres : 13 % sont mortels contre 4 % pour ceux sans alcool. Dans les accidents mortels pour lesquels l'alcoolémie est connue, 20 % des conducteurs sont alcoolisés. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les personnes âgées de 18 à 44 ans. Selon le mode de déplacement, la proportion de conducteurs alcoolisés varie : 37 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés, mais seulement 1 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident mortel est alcoolisé.

Parmi les 605 conducteurs alcoolisés impliqués dans des accidents mortels, 71 % sont des automobilistes et 15 % des motards ou 5 % cyclomotoristes.

Le taux d'alcool est souvent très au-delà du seuil légal puisque la moitié des conducteurs alcoolisés impliqués a un taux supérieur à 1,5 g/l. La proportion atteint 57 % pour les accidents mortels.

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour 60 % d'entre eux. Elle concerne tous les âges. Sur les 231 piétons tués en 2020 avec une alcoolémie connue, 44 ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (soit 19 % d'entre eux). Pour 23 d'entre eux, il est supérieur à 2 g/l.

30 des 46 piétons alcoolisés tués l'ont été hors agglomération, soit 2 sur 3 contre 3 sur 10 pour les piétons non alcoolisés.

Les stupéfiants :

Dans les accidents mortels, 13 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Il s'agit de la même proportion qu'en 2019. Ce pourcentage varie selon le mode de transport : il est de 21 % pour les cyclomotoristes, de 14 % pour les automobilistes et de 4 % pour les conducteurs de poids lourds.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :

- à 67 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 18 % des conducteurs de motocyclette,
- à 93 % des hommes,
- à 31 % des conducteurs âgés de 18 à 24 ans, à 34 % des conducteurs âgés de 25 à 34 ans et à 18 % des conducteurs âgés de 35 à 44 ans.

Parmi les 18-24 ans, 23 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est équivalente pour les 25-34 ans (20 %). Elle baisse fortement à partir de 45 ans (5 % pour les 45-64 ans).

Une analyse des accidents mortels de 2011 où l'information sur les stupéfiants était connue a montré que sur les 12 % d'usagers contrôlés positifs, 80 % l'étaient au cannabis. Généralement, il s'agissait de la seule substance psychoactive ingérée. La moitié des usagers contrôlés positifs aux stupéfiants avait entre 20 et 29 ans.

En 2020, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour la moitié des piétons tués (194 personnes sur 391). 30 piétons tués sur les 194 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. 23 de ces piétons tués sont âgés de 18 à 44 ans.

La nuit, 28 % des accidents mortels impliquent un conducteur positif aux stupéfiants, contre 14 % de jour. Ils sont également plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés (24 % contre 18%).

L'association alcool-stupéfiants :

816 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur ayant fait usage d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit 42,9 % des personnes tuées dans un accident où l'absorption d'alcool ou de stupéfiant est connue. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, on estime que 1 089 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident impliquant un conducteur sous influence, contre 1 442 en 2019 :

- la moitié des conducteurs concernés sont uniquement alcoolisés ;
- un sur cinq a fait usage de stupéfiants ;
- un quart cumule les deux.

Parmi les 362 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2020, la moitié (190) présente également un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l. Une proportion similaire est également constatée dans les accidents corporels.

Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants atteint :

- 53 % pour les conducteurs âgés de 18 à 44 ans ;
- 64 % pour les conducteurs âgés de 45 à 64 ans ;
- 57 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit l'âge.

Parmi les 605 conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu, 31 % sont également positifs à au moins un stupéfiant.

Des actions de communication nationales et locales :

Les actions du **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** s'inscrivent 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 (alcool, fatigue, drogue, vitesse et risques multifactoriels). Ces campagnes sont menées aux niveaux national et territorial dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

La délégation à 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 l'une des premières causes de mortalité sur la route. Ces campagnes sont particulièrement importantes en fin d'année, entre 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 (excepté cet été 2020, en raison de la crise sanitaire), partenariats avec les animateurs phares des radios jeunes et de jeunes artistes populaires, l'été et pendant les fêtes de fin d'année (Fun radio, NRJ, Skyrock), internet et réseaux sociaux...

S'agissant de la communication relative aux stupéfiants, la DSR va déployer lors du troisième trimestre 2021 une campagne de sensibilisation multimédia aux risques liés à la conduite après usage de stupéfiants.

Si les consommateurs semblent avoir pleinement conscience du caractère illégal de leur consommation, en revanche le niveau de connaissance du risque d'une consommation associée à la conduite est, lui, beaucoup moins élevé voire même dénié.

L'enjeu de la campagne sera de changer l'image d'un usage perçu comme anodin.

Les Comités Interministériels de la Sécurité Routière (CISR) de 2015 et 2018

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. La réalisation de cet objectif nécessite l'intervention du préfet dans le département, la mobilisation des forces de l'ordre (**programmes 152 et 176**) et des services judiciaires (**programme 166**).

Auparavant, la loi n°2016-41 de modernisation de notre système de santé (article 45) avait déjà simplifié la procédure de dépistage des stupéfiants pour les forces de police. Celui-ci pouvait être réalisé aussi bien en cas d'infraction qu'en l'absence de « cause préalable », ce qui a élargi considérablement les possibilités de faire pratiquer un test de dépistage à un conducteur.

Conformément au décret n°2016-1152 du 24 août 2016 relatif à la lutte contre la conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants complété par l'arrêté du 13 décembre 2016 fixant les modalités du dépistage desdites substances, si le résultat est positif, les forces de police peuvent procéder à un second prélèvement de salive qu'ils enverront dans un laboratoire de biologie médicale. Ce prélèvement salivaire de confirmation de la présence de stupéfiants peut se substituer au prélèvement sanguin.

De plus, tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de cassation, la notion de dosage de stupéfiants est également supprimée. L'expert en toxicologie ou le laboratoire requis pour procéder à l'examen 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 2019, ces dispositions ont été étendues aux collectivités d'Outre-mer (cf. décret n° 2019-1284 du 2 décembre 2019).

Les forces de sécurité intérieure ont pu réaliser en 2020 465 000 dépistages de stupéfiants et 90 000 prélèvements lors de contrôles routiers. A titre de comparaison, le volume des contrôles relatifs à l'alcoolémie dépasse 9,4 millions par an.

Afin d'accroître le dépistage par les forces de l'ordre de la conduite après usage de stupéfiant, un effort supplémentaire sera réalisé à partir de 2022 pour procéder à l'achat de kits de dépistage et de kits de vérification.

Par ailleurs, l'article 98 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a prévu que les préfets peuvent prononcer la suspension du permis de conduire dans le délai des 120 heures de la rétention pour les infractions pour lesquelles les vérifications prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 (conduite sous l'influence de l'alcool) et L. 235-2 du code de la route (conduite après usage de stupéfiant) ont été effectuées. Ce délai permet de prendre en compte les contraintes des laboratoires réalisant ces vérifications.

Le même article allonge de 6 mois à un an, les durées maximales de suspension administrative du permis de conduire en cas d'accident mortel, de conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, ou de conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants. Il s'agit de lutter plus durement contre ces délits à l'origine de près du tiers des accidents mortels.

Conformément à la mesure n° 14 du CISR du 9 janvier 2018 qui prévoyait de « Placer immédiatement en fourrière le véhicule de l'auteur d'une infraction grave au code de la route », l'article 98 de la LOM élargit le champ d'application de l'immobilisation et de la mise en fourrière administrative, prévue à l'article L. 325-1-2 du code de la route, à de nouvelles infractions, notamment :

- délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en cas de conduite en état d'ivresse manifeste (L. 234-1 et L. 234-12 du code de la route) ;
- délit de conduite après usage de stupéfiant (L. 235-1 du code de la route).

Ces dispositions s'appliquent aux primo-délinquants, sans prise en considération d'un état de récidive légale. Dans ce cas, la mise en fourrière sera possible dès lors que le dépistage en bord de route s'avérera positif.

Sont également concernés par ce dispositif de mise immédiate à la fourrière, les délits suivants :

- délit de conduite sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré (L. 221-2 du code de la route) ;
- délit de refus de se soumettre aux vérifications permettant d'établir l'imprégnation alcoolique ou l'usage de stupéfiants (L. 234-8 et L. 235-3 du code de la route).

Ces dispositions doivent être mises en perspective avec une modification opérée par le même article 98. Désormais, un juge peut prononcer une peine complémentaire de confiscation du véhicule ayant servi à commettre les délits de conduite susvisés.

Par ailleurs, 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 qui constitue à la fois une véritable alternative à la suspension du permis de conduire et un moyen de lutter contre l'alcoolisme en responsabilisant les conducteurs contrevenants.

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 anti-démarrage (EAD) et ce, pour une durée pouvant aller jusqu'à un an (art. R.224-6-1 et art. R.233-1 du Code de la route et décret 2020-605 du 18 mai 2020 art 5).

Lors de la comparution du contrevenant, le tribunal pourra décider de prolonger cette obligation, pour une durée maximale de 5 ans. Il pourra également choisir de moduler l'amende encourue jusqu'à un maximum de 4 500 euros, ce qui permettra de compenser le coût de l'installation de l'EAD.

Cette mesure permet aux contrevenants de conduire et de conserver leur activité professionnelle tout en garantissant la sécurité des autres usagers de la route. L'efficacité du dispositif a été amplement démontrée à l'étranger.

A ce jour, environ 243 établissements ont obtenu une qualification de l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) et l'agrément des préfectures pour procéder à l'installation d'éthylotest anti démarrage. Ces établissements sont, pour la majorité, déjà engagés dans un dispositif, plus ancien, visant à équiper les transports en commun d'éthylotest anti-démarrage. Actuellement, dix départements, dont sept en métropole, sont toujours dépourvus de centres agréés. Pour améliorer cette situation, la délégation à la sécurité routière incite les associations professionnelles à proposer l'installation de nouveaux centres agréés

En 2020, 10 833 arrêtés préfectoraux ont été pris à l'encontre de contrevenants pour que leur conduite soit restreinte à des véhicules équipés d'éthylotests anti-démarrage.

En 2021, ce dispositif a été mis en œuvre dans la quasi-totalité des départements.

Parallèlement, le CISR a souhaité inciter tous les usagers de la route à l'auto-évaluation de leur taux d'alcool (cf. mesure 11 du CISR du 9 janvier 2018), notamment en développant les partenariats avec les débits de boissons alcoolisées pour généraliser la mise à disposition d'éthylotests.

Actuellement, seuls les débits de boissons à consommer sur place (bars-cafés, restaurants) fermant entre 2h et 7h ont l'obligation de mettre à disposition de leur clientèle des éthylotests afin de les inciter à évaluer leur taux d'alcoolémie avant de conduire.

A compter du 1er juillet 2021, l'arrêté du 30 mars 2021 pris en application de l'article L.3341-4 du code de la santé publique impose aux établissements vendant des boissons alcoolisées à emporter (supermarché, épicerie, caviste, etc.) de proposer à la vente, des éthylotests à proximité des étalages de boissons alcoolisées.

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 6,6 millions de dépistages, et de relever 112 322 infractions pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique, dont 77 041 délits.

En matière de stupéfiants, 402 111 dépistages ont été effectués en 2020 et 75 857 infractions de conduite après usage de stupéfiants ont été relevées.

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 en juin 2017. Cette simplification procédurale permet désormais d'optimiser le temps passé en contrôle routier (le temps consacré auparavant aux prélèvements sanguins est à présent consacré au contrôle).

Malgré les restrictions sévères de circulation liées au contexte sanitaire, les conduites sous stupéfiants n'ont baissé que de 2,3 % lorsque celles pour conduite avec une alcoolémie supérieure au taux légal baissaient de près de 24 %.

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.

Au cours de l'année 2020, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé 321 304 contrôles routiers contre 376 743 en 2019, soit 55 439 opérations de moins. Cette baisse de 14,72 % tient compte de la mobilisation des effectifs de sécurité publique sur des opérations de contrôles dans le cadre de la crise sanitaire liée à la COVID 19.

Les opérations de contrôles spécifiques effectuées par la direction centrale de la sécurité publique (DCSP) s'inscrivent dans cette même tendance, avec notamment une baisse de 44% de contrôles alcoolémie. Les fonctionnaires ont ainsi relevé 32 293 infractions, soit - 35,09 % par rapport à 2019. Les effectifs de la préfecture de police de Paris ont réalisé 24 721 contrôles d'alcoolémie dont 4 995 positifs.

En ce qui concerne l'usage de stupéfiants, 14 662 contrôles ont été effectués. 2 796 se sont révélés positifs. La DCSP a relevé en 2020, 9 999 infractions pour conduite sous influence de produits stupéfiants. 48 % des opérations de contrôle des stupéfiants opérés par les services de la DCSP étaient menés sur initiative, contre 44 % en 2019.

Intervenant en appui des services mobilisés sur le terrain, le service national de la police scientifique (SNPS) conduit les analyses toxicologiques ainsi que les analyses de confirmation des contrôles positifs de la consommation de produits stupéfiants. Son activité est portée essentiellement par les analyses de stupéfiants dans la salive. En 2020, 34 455 dossiers ont été traités (+18% par rapport à 2019), correspondant à 36 544 prélèvements salivaires (71 %) ou sanguins (29 %). 15 % de ces dossiers comportent une analyse d'alcoolémie couplée éventuellement avec la re-

cherche de stupéfiants, tandis que 85 % concernent uniquement une analyse de stupéfiants. Sur les cinq premiers mois de l'année 2021, 15 861 dossiers ont été traités (+22 % par rapport à 2020), correspondant à 16 464 prélèvements salivaires (79 %) ou sanguins (21%).

Depuis 2018, cinq chaînes dédiées à l'analyse de stupéfiants dans la salive sont opérationnelles dans les laboratoires du SNPS. D'autres équipements acquis fin 2019 et en 2020 doivent progressivement prendre le relais, en cas de panne des chaînes principales.

Tout est mis en œuvre pour fiabiliser et augmenter la capacité de traitement des laboratoires de police scientifiques, de plus en plus sollicités par les cours d'appel pour l'analyse des prélèvements.

En matière de prévention, les policiers formateurs anti drogues (PFAD) de la police nationale sensibilisent le public aux effets des toxicomanies (drogues, alcool, médicaments). Les 252 policiers formateurs anti-drogue (DCSP : 200, PP : 45 et DCPJ : 7 PFAD) de la police nationale ont organisé 11 703 actions de prévention sur la thématique des conduites addictives auprès de 287 708 personnes.

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.

Ce programme participe à l'effort de connaissance des principaux risques auxquels les usagers de la route sont exposés, apporte sa contribution financière à des associations luttant contre l'alcoolisation et la dépendance aux substances addictives, vient en soutien d'une politique réglementaire et législative visant à durcir les conditions d'accès à l'alcool, notamment pour les plus jeunes.

Le programme 204 finance ainsi des actions en faveur de la prévention et de la prise en charge des addictions pour soutenir les associations têtes de réseau qui interviennent dans le champ des addictions liées, notamment, à l'alcool et aux drogues illicites. En 2021, une association d'entraide tête de réseau, 1 société savante et 3 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'usagers dans une démarche d'arrêt ou de réduction de leurs consommations.

L'action de l'Etat dans ce domaine est complétée par les crédits de l'Objectif national de dépenses d'assurance maladie (Ondam) qui financent l'organisation sur le territoire de structures d'accueil et d'orientation pour les personnes souffrant d'addictions et développant des comportements dangereux pour elles-mêmes et pour les autres.

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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	1,32	1,14	>1	>1	>1	>1

Précisions méthodologiques

Périmètre

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

Mode de calcul

Sécurité routière

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

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)

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 2020 et des réalités opérationnelles.

Afin de maintenir un taux d'efficacité satisfaisant, la gendarmerie nationale :

- mène et 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 risques. 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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	0,91	0,90	>1	Stabilité	>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)

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 2020 et des réalités opérationnelles.

Afin de maintenir un taux d'efficacité satisfaisant, la gendarmerie nationale :

- mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation d'alcool (des packs de sensibilisation aux risques de la conduite après avoir consommé de l'alcool ou des stupéfiants, financés par la MILDECA, ont été déployés dans l'ensemble des EDSR) ;
- maintient un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques. Des opérations de sécurité routière sont ainsi menées dans les zones accidentogènes, en fonction des pics de fréquentation, 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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	0,83	0.89	>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 risques. Il est à noter que la modification de l'article L.234-3 du code de 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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	1,03	1.12	>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 corporels 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 risques. 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

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail et entraînent 4,3 millions de journées d'arrêt de travail (ce qui représente une entreprise de 16 700 salariés à l'arrêt toute l'année). En 2020, 356 personnes sont décédées dans un trajet lié au travail (trajet domicile-travail ou mission), représentant 14 % de la mortalité routière.

Le rôle structurant des déplacements liés au travail a été remis en cause par le recours massif au télétravail imposé par la situation sanitaire. A terme, le recours au télétravail laisse supposer une baisse progressive du nombre de déplacements domicile-travail réalisés principalement en véhicule de tourisme. Néanmoins, le plus large choix offert aux salariés par le télétravail quant à leur habitation peut amener un accroissement des distances domicile-travail.

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 de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités – DREETS) 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 a été promue et mise en œuvre durant la période 2016-2020, action qui se poursuivra dans le cadre du quatrième plan santé au travail 2021-2025 (PST4).

Le risque routier professionnel est un risque professionnel majeur. 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 pro-

fessionnelle et peu d'actions de prévention spécifiques à ce risque sont déployées au sein de l'entreprise alors même que les déplacements routiers liés au travail continuent à être structurants dans la mobilité quotidienne.

La DGT, en collaboration avec ses principaux partenaires a 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 avait été confortée par les annonces du Premier ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, qui avait 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 (cf. mesure n°1).

Elle a vocation à être poursuivie et amplifiée dans le cadre du quatrième plan santé au travail 2021-2025 actuellement en cours d'élaboration par la DGT et ses partenaires, en lien avec les partenaires sociaux du Conseil d'orientation des conditions de travail, travail auquel ont été associés les services de la Délégation à la sécurité routière.

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.

Les différents partenaires ont travaillé à la production d'un tableau de bord rassemblant les indicateurs sur le risque routier professionnel issus de l'exploitation des données d'indemnisation des accidents du travail et des accidents de trajet des deux principaux régimes de Sécurité sociale, le régime général et le régime des salariés affiliés à la Mutualité sociale agricole, ainsi que des données sur les accidents corporels de la circulation routière directement recueillies sur les lieux de l'accident par les forces de l'ordre centralisées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Le fruit de ce travail a été diffusé et publié au début de l'année 2020, pour les années 2015, 2016, 2017, et au début de l'année 2021 pour l'année 2018. Il est accompagné d'un support synthétique de communication intitulé « L'essentiel du risque routier professionnel », présentant les principaux chiffres et leviers de prévention, dont la deuxième édition est parue le 20 mai 2021.

Ces documents ont vocation à être publiés chaque année afin de mobiliser les acteurs concernés dans la durée et permettre de suivre l'évolution des données. Ils ont également vocation à être enrichis d'informations par secteurs d'activité dès l'automne 2021, afin de faciliter la mobilisation des branches professionnelles particulièrement concernées par le risque routier. La prise en compte de l'évolution des pratiques de mobilité dans le monde du travail et de l'usage croissant de nouveaux modes de déplacement constitue également un enjeu à la fois pour la connaissance du risque, et pour la mobilisation des entreprises et des branches professionnelles.

Mobilisation des branches professionnelles

La DGT participe activement à la mobilisation des branches professionnelles identifiées comme prioritaires car particulièrement concernées par le risque routier professionnel, en lien étroit avec la Délégation à la sécurité routière dans le cadre de l'établissement des conventions entre les professionnels et la Délégation. Cet enjeu est également au cœur d'une des actions inscrites au PST 3, relative à la sensibilisation et à la formation des chefs d'entreprise à l'évaluation du risque routier. L'analyse des statistiques de sinistralité rendue possible par les travaux menés dans le cadre du PST3 a permis de confirmer l'intérêt de construire, avec les branches professionnelles les plus concernées, une stratégie visant la mise en œuvre par les entreprises d'actions de prévention concrètes pour les populations et les métiers les plus touchés, qui sera portée dans le cadre du PST4.

Cette stratégie de mobilisation des branches doit être portée avec les partenaires sociaux par l'ensemble des acteurs institutionnels (différentes composantes de l'État, assureurs sociaux, acteurs institutionnels de branche...) en assurant la meilleure coordination et complémentarité des actions. Les chiffres rappellent également l'ampleur du risque trajet domicile travail qui mérite une attention particulière dans ce cadre.

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, nos services ont rédigé conjointement une instruction aux Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) et aux préfetures.

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 préfetures et aux DREETS :

- 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 DREETS, 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.

Cet objectif de favoriser l'implication coordonnée des acteurs institutionnels et de leurs réseaux respectifs (État- DSR et DGT - et CNAM) mais aussi les collectivités territoriales, les assureurs sociaux, les organismes de prévention, reste essentiel pour favoriser l'engagement du monde professionnel et la concertation avec les partenaires sociaux des branches. Cette préoccupation a donc également vocation à être intégrée au PST 4.

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. C'est le cas pour les camions de chantier munis de ridelles qui ont été à l'origine de deux accidents routiers particulièrement graves ces dernières années. La DGT a, sur ce sujet, publié au Journal officiel du 14 juillet 2020 un avis à l'attention des fabricants et des employeurs utilisateurs de ces camions bennes, présentant les mesures de mise en sécurité à mettre en œuvre pour limiter la survenue d'accidents dans des conditions similaires.

S'agissant du système d'inspection du travail, 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 engagements :

- 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, près de 1 800 entreprises se sont engagées en faveur d'une route plus sûre, ce qui représente près de 3,38 millions de salariés.

Le « Club des employeurs engagés » créé et animé par la sécurité routière, réunit les signataires emblématiques et les grands groupes. Ses membres se réunissent 3 à 4 fois par an pour partager les bonnes pratiques à l'œuvre dans chacune de ces structures.

La 5e édition des journées de la sécurité routière au travail qui s'est déroulée en mai 2021. Cette manifestation permet 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 du 21 février 2019 adressée à l'ensemble des membres du gouvernement, un haut-fonctionnaire chargé de la sécurité routière doit être nommé dans chaque ministère. A ce jour, neuf ministères ont désigné leur haut-fonctionnaire à la sécurité routière :

- services du Premier ministre ;
- ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion ;
- ministère de l'intérieur ;
- ministère de l'agriculture et de l'alimentation ;
- ministère des armées ;
- ministère des solidarités et de la santé ;
- ministère de la transition écologique ;
- ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports ;
- ministère de l'économie, des finances et de la relance.

L'Assemblée nationale a également nommé un haut-fonctionnaire en charge de la sécurité routière.

Enfin, depuis le 1er 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.

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, de l'inattention 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 1er janvier 2017. Cette évolution du code de la route permet aux forces de l'ordre d'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 autorisées des véhicules, cette mesure est entrée en application le 1er juillet 2018. La loi d'orientation des mobilités dite LOM du 24 décembre 2019 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.

Cette 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 soulève des questions croissantes de sécurité. Un décret est intervenu le 23 octobre 2019 pour donner un cadre juridique à ces engins motorisés et les interdire de circuler sur le trottoir. Les arrêtés du 24 juin et des 21 et 22 juillet 2020 précisent les équipements dont doivent être munis ces engins de déplacement personnel, notamment un système de freinage, un avertisseur sonore et des feux avant et arrière.

La répression des comportements générateurs d'accidents constitue un des principaux modes d'action de la gendarmerie (**programme 152**) pour lutter contre la mortalité routière. 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 plus de 1,4 millions d'infractions à la vitesse en 2020 dont près de 617 000 avec interception (permettant ainsi de faire dans le même temps cesser l'infraction, d'identifier le contrevenant puis de le verbaliser).

Les services de la police nationale (**programme 176**) restent également mobilisés pour lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque. Hors dispositif de contrôle sanction automatisé (CSA), près de 119 179 infractions ont été constatées par les services de la sécurité publique, soit une baisse de 7,25 % environ.

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 parc de radars embarqués affectés aux activités de sécurité publique était composé en 2020 de 178 équipements, dont 64 équipements de terrain mobile (ETM) et 114 équipements de terrain embarqués débarquables (ETED), plus spécifiques aux zones urbaines. La diminution du parc ETM s'explique par l'externalisation progressive de sa conduite et l'augmentation du parc ETED correspond à la remise en état d'équipements inactifs, via le remplacement de véhicules porteurs par la Délégation à la sécurité routière. L'activité de contrôle de la vitesse au moyen des équipements enregistre une légère hausse en 2020 par rapport à 2019 : 595 471 avis de contravention en 2020 contre 480 660 en 2019.

Dans l'agglomération parisienne, 2 003 opérations de contrôle de vitesse hors CSA (2 480 en 2019) ont été menées. 1 750 228 infractions relevées. La hausse des infractions à la vitesse est liée à une plus grande fluidité du trafic en 2020 (baisse de 38 % des congestions en heure de pointe, augmentation de 18 % des vitesses pratiquées sur autoroutes), à un parc de radars automatiques plus opérationnel (pour mémoire en 2019, nombreuses dégradations en marge du mouvement des gilets jaunes), mais aussi à l'accroissement des opérations de contrôle des forces de l'ordre dans ce domaine. 600 contrôles ont été effectués sur le 1er trimestre 2021, 361 913 infractions relevées.

Le ministère de l'Intérieur poursuit par ailleurs l'externalisation de la conduite des véhicules radars. Fort de l'expérimentation réussie en région Normandie, l'externalisation de la conduite des voitures radars (ETM) a été étendue aux régions Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire.

L'objectif de cette démarche est d'augmenter le temps d'utilisation quotidien effectif de ces dispositifs.

Quatre autres régions (Nouvelle-Aquitaine, Bourgogne-Franche-Comté, Grand-Est, Hauts-de-France) couvrant 35 départements vont mettre en œuvre cette mesure en 2021 et 2022. Ainsi, le déploiement est-il opérationnel pour les départements de la Charente et des Landes depuis le 2 août 2021. Les 33 autres départements de ces 4 régions vont progressivement mettre en œuvre le déploiement (1 à 3 départements seront déployés tous les 15 jours).

Les voitures-radars destinées à être conduites par des entreprises disposent d'un mécanisme innovant par rapport aux voitures actuelles : des équipements capables de lire les panneaux de limitation de vitesse permettent au radar de fonctionner de manière autonome, sans aucune intervention du chauffeur, désormais seul présent dans le véhicule. L'expérimentation mise en place en Normandie a permis la résolution des difficultés techniques inhérentes à toute innovation technologique par un déploiement progressif des voitures radars dans les 5 départements de la région. Il s'agissait notamment de vérifier le bon fonctionnement du système de lecture automatique des panneaux de limitation de vitesse et de la cartographie du réseau, pour s'assurer que toute personne verbalisée a bien eu connaissance d'une limitation de vitesse décidée par le gestionnaire de voirie (par exemple une limitation à 70 sur une route à 80). Ces problèmes sont résolus et le système actuel permet de garantir que personne ne sera verbalisé à tort.

Comme en Normandie, les entreprises sont rémunérées en fonction du nombre de kilomètres de contrôle effectués. Les trajets réalisés et les plages horaires de contrôle sont fixés par les services de l'État, en fonction des critères d'accidentalité locale, et ne sont en aucun cas laissés à la libre appréciation des entreprises ou de leurs conducteurs. De

même, les entreprises ne sont pas rétribuées au nombre d'infractions enregistrées. De fait, lorsque la voiture-radar circule, son conducteur ignore tout de l'activité de constatation des excès de vitesse, totalement autonome. Il en va de même pour l'entreprise titulaire du marché, qui ne peut ni accéder aux clichés de verbalisation, ni connaître le nombre d'infractions constatées par le biais des véhicules dont elle a la charge durant leur conduite. Les données enregistrées par les voitures-radar sont envoyées de façon cryptée aux officiers de police judiciaire en charge de la verbalisation. Ces officiers de police judiciaire, qui constatent et valident l'infraction, sont les mêmes que pour les radars fixes et les actuelles voitures-radar : ce sont les policiers et les gendarmes du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR) au sein du Centre national de traitement (CNT) situé à Rennes.

S'agissant de matériel de mesures de la vitesse en déplacement, des marges de tolérance supérieures sont retenues : 10 km/h en plus de la vitesse autorisée, ou 10 % selon ce qui est le plus favorable au contrevenant. Toute personne normalement attentive aux limitations de vitesse peut donc rouler sans crainte d'être verbalisée.

Enfin, saisi par l'association 40 millions d'automobilistes, le Conseil d'Etat a, le 8 juillet 2019, confirmé la légalité de cette externalisation.

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 s'est inscrite 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 (ANTA) 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 consigna-

tion 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 publié 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, DSR, 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.

Au 1^{er} juin 2021, il a été procédé à 210 356 verbalisations cumulées depuis le lancement du processus de forfaitisation des délits routiers. Parmi ces verbalisations, 78 % d'entre elles l'étaient pour défaut d'assurance, 20 % pour conduite sans permis et 2 % pour conduite avec une mauvaise catégorie de permis.

En 2018, hors tribunaux de police, 258 300 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 346 600 infractions à la sécurité routière[1], ce qui représente plus de 42 % de l'ensemble des condamnations et 37 % des infractions. Par rapport à 2017, le nombre de condamnations est en hausse de 2,7 % et celui des infractions de 2,8 %.

Pour faire face à l'augmentation massive du contentieux routier au début des années 2000, notamment due à la correctionnalisation de certaines infractions en 2004 qui étaient antérieurement des contraventions (infractions « papiers » : 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 2018, sur les 258 300 procédures hors tribunaux de police, sont dénombrées :

- 107 200 jugements du tribunal, dont 39 500 comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC)
- 116 400 ordonnances pénales
- 34 600 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 (76,5 %) et, dans une moindre mesure, les délits « papiers » (17 %). Les ordonnances pénales se partagent entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (61,8 %) et les délits « papiers » (35,1 %). Enfin, les jugements prononcés en audience correctionnelle relatifs au contentieux routier sont pour 51,6 % des condamnations pour conduite en état alcoolique ou après usage de stupéfiants, pour 32,5 % des condamnations pour infractions « papiers », le reste se partageant entre les infractions visant à échapper au contrôle (8,4 %), les atteintes corporelles (6,9 %). 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 63,1 % des cas et 27,8 % des délits « papiers ».

Sécurité routière

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

Contentieux de la circulation routière selon le type de procédure 2018 (condamnations et compositions pénales)

	Compositions pénales		Ordonnances pénales		Jugement du tribunal			Toutes procédures		
							dont CRPC			
Toutes infractions de sécurité routière	34 643	100,0	116 374	100,0	107 238	100,0	39 500	100,0	258 255	100,0
<i>Non-respect des règles de conduite</i>	<i>26 501</i>	<i>76,5</i>	<i>71 926</i>	<i>61,8</i>	<i>55 346</i>	<i>51,6</i>	<i>24 921</i>	<i>63,1</i>	<i>153 773</i>	<i>59,5</i>
Conduite en état alcoolique	21 473	62,0	50 062	43,0	40 866	38,1	18 605	47,1	112 401	43,5
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	4 735	13,7	21 170	18,2	14 265	13,3	6 287	15,9	40 170	15,5
Grand excès de vitesse	293	0,8	694	0,6	215	0,2	29	0,1	1 202	0,5
<i>Atteintes involontaires à la personne</i>	<i>1 078</i>	<i>3,1</i>	<i>10</i>	<i>0,0</i>	<i>7 406</i>	<i>6,9</i>	<i>1 518</i>	<i>3,8</i>	<i>8 494</i>	<i>3,3</i>
Blessures par conducteur sans circonstance aggravante	885	2,5	8	0,0	2 506	2,3	663	1,7	3 399	1,3
Blessures par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	193	0,6	2	0,0	4 095	3,8	855	2,1	4 290	1,7
<i>dont blessures involontaires avec ITT <= 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants</i>	<i>52</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>1 618</i>	<i>1,5</i>	<i>466</i>	<i>1,2</i>	<i>1 670</i>	<i>0,6</i>
<i>dont blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants</i>	<i>2</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>157</i>	<i>0,1</i>	<i>16</i>	<i>0,0</i>	<i>159</i>	<i>0,1</i>
Homicides par conducteur sans circonstance aggravante	0	0,0	0	0,0	403	0,4	0	0,0	403	0,2
Homicides par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	0	0,0	0	0,0	402	0,4	0	0,0	402	0,1
<i>dont homicides involontaires en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>129</i>	<i>0,1</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>129</i>	<i>0,0</i>
<i>Infractions "papiers"</i>	<i>5 895</i>	<i>17,0</i>	<i>40 850</i>	<i>35,1</i>	<i>34 878</i>	<i>32,5</i>	<i>10 963</i>	<i>27,8</i>	<i>81 623</i>	<i>31,6</i>
Conduite d'un véhicule sans permis	2 968	8,5	17 362	14,9	16 110	15,0	4 606	11,7	36 440	14,1
Conduite malgré suspension du permis	965	2,8	7 989	6,9	15 212	14,2	5 574	14,1	24 166	9,4
Défaut d'assurance	1 862	5,4	14 850	12,8	2 755	2,6	591	1,5	19 467	7,5
Défaut de plaques ou fausses plaques	100	0,3	649	0,5	801	0,7	192	0,5	1 550	0,6
<i>Infractions visant à échapper au contrôle</i>	<i>1 009</i>	<i>2,9</i>	<i>3 425</i>	<i>3,0</i>	<i>9 026</i>	<i>8,4</i>	<i>1 970</i>	<i>5,0</i>	<i>13 460</i>	<i>5,2</i>
Délit de fuite	540	1,5	1 284	1,1	3 059	2,8	791	2,0	4 883	1,9
Refus d'obtempérer	406	1,2	1 732	1,5	5 124	4,8	985	2,5	7 262	2,8
Refus de vérification de l'état alcoolique	61	0,2	407	0,4	843	0,8	194	0,5	1 311	0,5
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	2	0,0	2	0,0	0	0,0	0	0,0	4	0,0
<i>Autres infractions de circulation routière</i>	<i>160</i>	<i>0,5</i>	<i>163</i>	<i>0,1</i>	<i>582</i>	<i>0,6</i>	<i>128</i>	<i>0,3</i>	<i>905</i>	<i>0,4</i>

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, pour le non-respect des règles de conduite, l'ordonnance pénale est majoritaire avec 46,8 % des condamnations, suivie des jugements en audience correctionnelle (36 %) (CRPC incluses). Les compositions pénales représentent 17,9 % pour ce type de contentieux. Les délits « papiers » sont traités pour 50 % par ordonnance pénale, par jugement pour 42,7 % et pour 7,2 % 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 87,2 % et 67,1 %).

La conduite en état alcoolique représente sept infractions relatives aux règles de conduite sur dix. Il s'agit du premier groupe de condamnations pour infractions à la sécurité routière (44 %) avec 112 400 condamnations, en baisse de 4,2 % par rapport à 2015. 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 24,3 % en 2003 à 51,3 % en 2018. 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 14,5 % à 22,3 % sur la même période. Cette évolution génère un mouvement inverse des emprisonnements avec sursis total, leur part passant de 52,9 % en 2003 à 18,5 % en 2018.

L'emprisonnement en tout ou partie ferme est prononcé pour 7,9 % des condamnations, pour une durée moyenne d'emprisonnement ferme de 4,4 mois. Le montant moyen des amendes (peine principale) s'établit à 316 euros en 2018. La proportion d'emprisonnements, en tout ou en partie ferme, est stable dans le temps. Il en est de même pour la durée moyenne d'emprisonnement ferme et le montant moyen des amendes.

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 dé-

livrance 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 leur au-dienement à leur 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 DACG est acteur à ce titre du projet E-Codex actuellement en cours visant à concevoir un outil d'échanges dématérialisés entre les Pays-Bas et la France.

Profil et caractéristiques des condamnés

Caractéristiques des condamnés pour infractions "papiers" en 2018

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Tous condamnés	36 440	100,0	24 166	100,0	19 467	100,0
hommes	32 815	90,1	22 388	92,6	16 819	86,4
femmes	3 625	9,9	1 778	7,4	2 648	13,6
mineurs	983	2,7	0	0,0	94	0,5
18-19 ans	4 549	12,5	372	1,6	1 194	6,1
20-24 ans	8 682	23,8	4 184	17,3	4 207	21,6
25-29 ans	6 319	17,4	4 461	18,5	3 800	19,5
30-39 ans	8 498	23,3	6 968	28,8	5 198	26,7
40-59 ans	6 570	18,0	7 039	29,1	4 447	22,9
60 ans ou plus	839	2,3	1 142	4,7	527	2,7
âge moyen	30,6		36,0		32,9	
âge médian	28,0		34,0		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 » : 38,8 ans en moyenne. Les moins de 25 ans ne sont que 15,9 % alors que les personnes âgées de 40 ans ou plus représentent 44,4 % des condamnés. A l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite après usage de stupéfiants sont très jeunes : 41,6 % ont moins de 25 ans.

Sécurité routière

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

	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	
Tous condamnés	112 401	40 170	3 399	4 290	1 829	403	402	129
en %								
hommes	88,3	93,4	69,7	86,8	87,0	72,0	90,3	89,1
femmes	11,7	6,6	30,3	13,2	13,0	28,0	9,7	10,9
mineurs	0,1	0,7	0,9	1,7	0,3	0,0	0,5	0,8
18-19 ans	2,5	10,2	6,7	6,4	4,2	5,5	8,7	3,9
20-24 ans	13,3	30,7	16,1	20,7	16,7	11,4	24,1	21,7
25-29 ans	14,2	21,8	11,5	16,0	16,7	11,2	14,7	18,6
30-39 ans	25,5	27,4	17,4	23,5	23,9	15,6	24,6	30,2
40-59 ans	36,6	9,1	28,9	24,8	30,7	30,5	21,9	20,2
60 ans ou plus	7,8	0,1	18,5	6,9	7,5	25,8	5,5	4,6
âge moyen	38,8	28,0	41,3	34,8	36,9	45,4	33,5	33,9
âge médian	37,0	26,0	38,0	31,0	34,0	45,0	30,0	31,0

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

Champ : France métropolitaine et DOM

Si globalement les femmes sont un peu moins représentées (10,4 %) que sur l'ensemble des condamnations délictuelles (10,8 %), la part des femmes varie d'une nature d'infraction à l'autre. Elle est particulièrement faible quand on considère la conduite malgré suspension de permis (7,4 %) ou encore la conduite après usage de stupéfiants (6,6 %). Elle est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (30,3 % en cas de blessures, 28 % en cas d'homicide). Il est à noter que 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 11,7 % en 2018.

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, en particulier en cas d'infractions commises en état de récidive légale. Dans sa circulaire de politique pénale générale du 1^{er} octobre 2020, le ministre de la justice a encouragé les parquets à développer, notamment dans le cadre des rodéos urbains, les moyens nécessaires à une mise en œuvre rapide et systématique de la saisie des véhicules.

Conscient des contraintes liées aux frais de justice générés par le gardiennage des véhicules saisis, le ministre de la justice a, par circulaire du 18 juin 2021, invité les parquets à conclure, avec les collectivités publiques, des protocoles permettant la prise en charge, par les collectivités territoriales, à titre gracieux, des engins motorisés saisis dans le cadre des rodéos motorisés.

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 XXIème 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° 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 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^e 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^{er} 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. La date de lancement du contrôle automatisé du défaut d'assurance n'est pas encore fixée. Une phase d'expérimentation et de prévention a déjà eu lieu entre la fin de l'année 2019 et le début de l'année 2020.

La loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle a créé une infraction (contravention de 4^e 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^{er} janvier 2017, prévoit en effet que lorsqu'une infraction à la vitesse maximale autori-

sée 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.** ». La DACG a diffusé une circulaire le 29 janvier 2019 concernant cette infraction.

La loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle a prévu l'instauration d'un permis virtuel pour les ressortissants étrangers, d'abord pour mettre fin à l'immunité des conducteurs étrangers mais aussi pour lutter contre l'insécurité routière. Un décret doit encore préciser la date d'entrée en vigueur de ces dispositions.

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 auteures 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 parquets ont été invités à conclure des partenariats avec des associations animant des stages à la sécurité routière afin de décorrélés les stages prononcés à titre de peine des stages de récupération de points.

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 com-

prennent, 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.

[1] Une condamnation pouvant sanctionner plusieurs infractions, le nombre d'infractions sanctionnées est supérieur au nombre de condamnations prononcées.

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 cause des accidents de la route avec l'alcool et les stupéfiants, les dispositifs de contrôle automatisé 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, plus particulièrement 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.

Aussi, les actuelles orientations du contrôle automatisé visent à augmenter le nombre de radars dans la limite maximale de 4 700 fixée par le CISR de 2015, à développer leur mobilité et à accroître le caractère aléatoire du contrôle.

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2021 d'environ 4 400 équipements. L'augmentation du parc des radars ne sera pas effectuée à technologie constante, mais conformément aux orientations du CISR, elle sera réalisée en mettant en place de nouveaux moyens de contrôles.

La modernisation du parc se poursuit. Sur l'ensemble des axes bidirectionnels éligibles, les radars les plus anciens seront progressivement remplacés par des radars disposant de la fonctionnalité du double sens.

Le parc des radars discriminants, c'est-à-dire les radars qui différencient avec certitude les catégories de véhicules a été modernisé depuis 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 débuté. D'ici fin 2021, cette fonctionnalité devrait être installée sur 225 radars discriminants. Au 1er juillet 2021, 215 bénéficient déjà de cette fonctionnalité.

A terme, le radar tourelle remplacera également les radars feux rouges ainsi que les radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés. L'installation de radars tourelles sera privilégiée 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, le radar tourelle peut contrôler au choix, le respect de la signalisation tricolore ou le respect de la vitesse maximale autorisée.

Parallèlement, le parc des radars sera complété en 2022 par 500 radars urbains actuellement en cours de développement. A la suite des mesures, jugées prioritaires, de remplacement des radars détruits, l'objectif initial de développement des itinéraires, fixé à 500, a dû être revu à la baisse car les titulaires des marchés de maintenances et de déploiement des radars étaient déjà fortement mobilisés. Néanmoins, au 1er juillet 2021, 151 itinéraires sont en service sur l'ensemble du territoire et comptabilisent 660 emplacements et 1 459 panneaux de signalisation de contrôles aléatoires.

Les "itinéraires sécurisés" sont des zones définies comme accidentogènes sur lesquelles sont installés plusieurs panneaux signalant la présence de radars automatiques. On parle de zone de contrôles leurre car les panneaux ne sont pas toujours suivis d'un radar automatique. Le panneau est un leurre dont le but est de faire ralentir les véhicules sur toute la longueur de la zone puisque la position exacte du radar n'est pas connue. Les panneaux sont installés à l'entrée de la zone puis à tous les carrefours principaux. Sur ce tronçon de route, des radars autonomes peuvent être installés aléatoirement sur plusieurs emplacements prédéfinis. Ils sont changés régulièrement de place.

Par ailleurs, l'itinéraire sécurisé peut lui-même être équipé de radars leurres (radars tourelles). Il s'agit de cabines radars leurres puisque plusieurs cabines sont installées le long de l'itinéraire mais une seule est équipée d'une unité de contrôle automatisé qui sera déplacée aléatoirement de cabine en cabine. Sur un itinéraire sécurisé, il peut y avoir 5 à 6 cabines radars installées mais une seule est équipée d'un système radar fonctionnel pendant que les autres seront vides.

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 efficience.

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 par la mise en place du dispositif de contrôle automatisé.

L'efficience 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.

L'ANTAI est un établissement public chargé de traiter et d'acheminer les avis de contraventions issues notamment du contrôle automatisé. L'ANTAI poursuivra en 2022 la modernisation et la sécurisation de la chaîne de traitement des infractions ainsi que son adaptation à de nouvelles natures d'infractions ou à de nouveaux équipements afin de lui permettre de répondre de manière efficace et réactive aux nouveaux besoins de l'État et des collectivités publiques.

A ce titre, après la généralisation de l'amende forfaitaire délictuelle sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra la forfaitisation de nouveaux délits en l'étendant aux délits d'installation illicite sur le terrain d'autrui et d'occupation illicite des parties communes d'immeubles d'habitation.

Parallèlement, l'innovation sera au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI et favorisera la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'utilisateur en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

La trajectoire stratégique poursuivie à moyen terme dans le cadre des nouveaux marchés de prestation (programme CNT5) s'articulera autour de quatre axes de modernisation, d'innovation et d'efficience :

- la poursuite de la sécurisation et de la modernisation de la chaîne de traitement pour permettre l'évolution réactive des fonctionnalités, la réduction des anomalies ;
- l'enrichissement de l'offre de services afin d'améliorer les fonctionnalités existantes et d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques publiques, tels que l'intégration dans la chaîne de nou-

veaux délits et contraventions, l'industrialisation d'IA Flash, l'exploitation des outils de lutte contre la fraude, et les traitements multi-infractions ;

- la mise en conformité des méthodes de traitement aux évolutions réglementaires résultant du RGPD et de la loi de programmation de la justice ;
- l'approfondissement de la transformation de la relation avec les usagers et utilisateurs à travers principalement le développement de la dématérialisation. L'ANTAI a accéléré la dématérialisation des démarches des usagers. En 2020, 1,7 million d'avis de contravention (ACO) a été envoyé par courriel, soit une progression de 32 % par rapport à 2019 (1,3 million d'envois), liée au contexte de crise sanitaire. Désormais 76,7 % des paiements et près de 65 % des désignations/contestations sont réalisés en ligne.

Une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est opérationnelle avec 19 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie, Irlande, Suède et Danemark). Ces échanges permettent d'identifier les auteurs d'infractions routières commises au volant de véhicules immatriculés dans les pays connectés et d'assurer ainsi l'égalité de traitement entre les contrevenants français et étrangers. 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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	65,1	75,6	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	67,5	71,7	75	70	70	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 envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées 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 et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé dans l'un des Etats avec lesquels la France a des échanges d'informations (pays partenaires).
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant un véhicule immatriculé dans l'un des pays partenaires, auquel s'ajoute une estimation des plaques étrangères de pays partenaires parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque étrangère de pays partenaire et estimés avec une plaque étrangère de pays partenaire parmi les plaques non reconnues.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

En 2020, 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 :

- -11 % de dossiers d'infractions (DIF) relevées en 2020 (18,5 millions) par rapport à 2019 ;
- +2,4 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (12,9 millions en 2020) par rapport à 2019.

Le ratio ACO/DIF vitesse pour les immatriculations françaises est de 75,6 % en 2020, soit une hausse de 10,5 points par rapport à 2019.

La forte hausse du ratio ACO/DIF malgré le recul des infractions en raison de la crise sanitaire s'explique par la réduction du nombre des photos noires à la suite du renouvellement du parc des radars dégradés en 2018 et 2019. Les photos prises par des radars dégradés n'étaient pas exploitables à leur arrivée au CNT ; il était impossible d'identifier un véhicule et donc d'envoyer un avis de contravention. Entre mi-2018 et début 2019, de nombreux radars ont été vandalisés, expliquant le ratio ACO/DIF plus faible pour ces deux années.

Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

La cible prévue pour 2021 est reconduite en 2022, soit une cible égale à 75 %.

Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères (indicateur 1.2.2)

La France échange actuellement des données d'immatriculation avec 20 pays au titre des infractions routières : 19 pays de l'Union européenne sur le fondement de la directive 2015/413 du 11 mars 2015 et la Suisse dans le cadre d'un accord bilatéral. Les échanges avec le Royaume-Uni ne sont plus effectifs depuis le 1^{er} janvier 2021 et la fin de la période transitoire liée au Brexit.

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) ;
- 21 pays partenaires en 2020 (nouveau pays : Danemark).

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

La cible prévue pour 2021 est actualisée à 70 % au regard des taux de transformation constatés ces dernières années. La cible est également fixée à 70 % en 2022.

États 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) – fin des échanges le 1^{er} janvier 2021
- Irlande : 24 juin 2019 (reprise des stocks depuis le 24 décembre 2018)
- Suède : 24 juin 2019 (reprise des stocks depuis le 24 décembre 2018)
- Danemark : 04/11/2020 (pas d'envoi car pas de retours aux interrogations et donc pas de reprise de stock)

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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	78,3	78,8	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 135 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. Depuis 2020, un nouveau prestataire privé applique une nouvelle méthode de mesures des vitesses. Le recueil des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure qui restent une semaine au moins sur les bords de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus exhaustives qu'avec l'ancienne méthode.

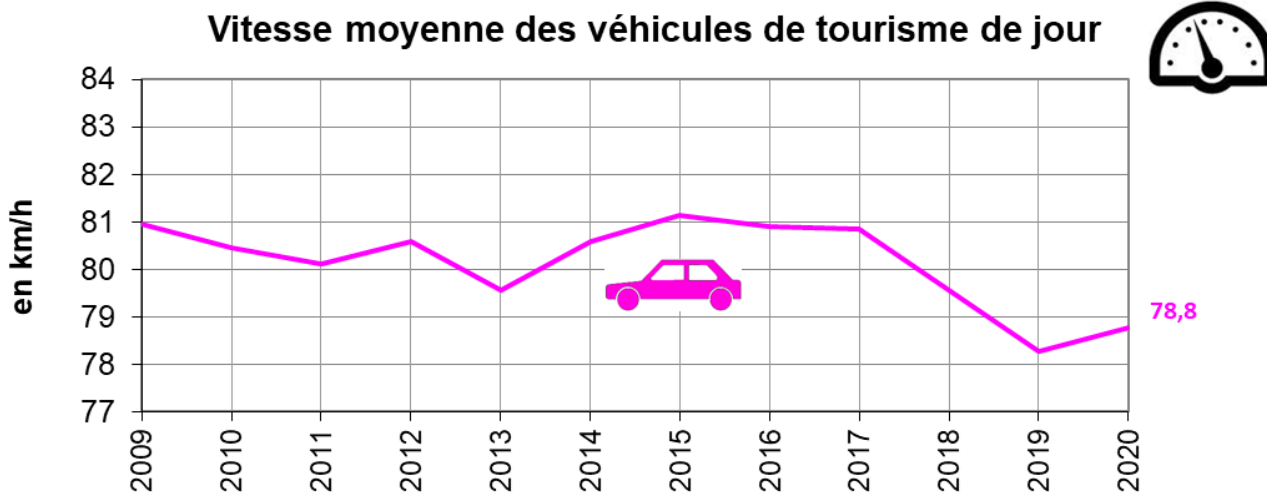
JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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.

Sécurité routière

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

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



La nouvelle méthode de recueil des données appliquées en 2020 a entraîné une réévaluation des données de vitesses moyennes sur certains réseaux, notamment en agglomération.

La moyenne des vitesses des véhicules de tourisme mesurées de jour sur les réseaux à deux fois deux ou deux fois trois voies a été réévaluée à la baisse pour les véhicules de tourisme (- 0,8 km/h sur les autoroutes de liaison, -1,4 km/h sur les autoroutes de dégagement, -1,6 km/h sur les routes à deux fois deux voies). Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, la moyenne des vitesses reste stable (77,6 km/h, - 0,1 km/h par rapport à 2019), en revanche elle a été fortement réévaluée à la hausse sur les réseaux en agglomération. Sur les routes en traversée de petites agglomérations la vitesse moyenne passe de 49,5 km/h à 54,3 km/h (+4,9 km/h) et elle augmente de 5,4 points sur les routes en entrées-sorties d'agglomérations moyennes (de 47,9 à 53,3 km/h). Les artères en centre-ville d'agglomérations moyennes connaissent des vitesses en revanche très similaires à celles observées en 2019 (42,3 km/h, - 0,8 km/h par rapport à 2019).

Les taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) sont très élevés sur les axes urbains (55 % en traversée de petites agglomérations et 58 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes). Il est de 39 % sur les routes limitées à 80km/h ; mais désormais seuls 13 % des véhicules roulent au-delà de 90 km/h contre 20 % en 2017 quand la VMA était de 90 km/h.

INDICATEUR P751-3464-10193

Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	74,2	82,12	93	90	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, le taux de disponibilité moyen des radars a été inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison de la vague de vandalisme observée durant cette période. Depuis, les réparations opérées et le renouvellement des radars laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 % à moyen terme.

Pour 2022, la cible de disponibilité des radars est 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 verbalisation. L'infraction est constatée grâce à cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre national de traitement (CNT) de Rennes. Cette réforme concerne les infractions des 4 premières classes. A ce jour, près de 1700 infractions peuvent être relevées par le PVé (800 dans le domaine de la circulation routière et 900 hors circulation routière).

L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant et, depuis novembre 2018, aux personnes mises en cause pour des délits pouvant faire l'objet d'une procédure d'amende forfaitaire.

Un tel traitement automatisé 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. Avec l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire à certains délits, ce traitement contribue à la transformation de la procédure pénale, à l'allègement des tâches des acteurs de la procédure (agents et officiers de police judiciaire, parquets et juridictions) et au désengorgement des tribunaux.

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 (ANTA) a développé l'appliquet 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 l'État (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012.

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 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 multi applicatifs intègrent le logiciel PVe.

Sécurité routière

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

Le déploiement du dispositif PVe s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. Fin juin 2021, 4 300 communes utilisaient ainsi des terminaux de verbalisation, dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 98 % des villes de 10 000 à 50 000 habitants ciblées par ce dispositif.

Au total, près de 12,4 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux hors stationnement payant (forces de l'ordre nationales et polices municipales) ont été envoyés en 2020, un nombre stable par rapport à 2019. Cette stabilité masque une évolution des natures d'infractions relevées en raison de la crise sanitaire. Les nouvelles natures d'infractions relatives à la Covid-19 ont ainsi représenté près de 14 % des infractions relevées via le PVe en 2020.

Dans le cadre la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), l'ANTAI met en œuvre la décentralisation du stationnement payant qui est effective depuis le 1er janvier 2018 avec le traitement des forfaits post-stationnement. Le stationnement payant sur voirie est devenu une question domaniale et l'usager doit désormais s'acquitter d'une redevance pour occupation du domaine public en ayant le choix entre régler les droits d'occupation de la voirie au début du stationnement ou, a posteriori, sous la forme d'un forfait post-positionnement (FPS).

Les collectivités qui choisissent de confier à l'ANTAI la notification des FPS signent une convention dite « cycle complet ». La prestation de l'Agence, qui fait l'objet d'une refacturation, consiste à éditer et envoyer, pour le compte des collectivités, les avis de paiement de FPS au domicile des redevables.

Les collectivités qui choisissent de ne pas confier à l'ANTAI cette notification signent une convention dite « cycle partiel ». La compétence de l'ANTAI se limite dans ce cas à son rôle d'ordonnateur des titres exécutoires.

La procédure de conventionnement a été ouverte sur le site internet de l'ANTAI en 2017 pour une mise en œuvre à compter du 1er janvier 2018. Les conventions ont été signées pour une durée de trois ans maximum. Les nouvelles conventions pour la période 2021-2023 sont signées depuis la fin de l'année 2020. A fin juin 2021, 546 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI. Plus de 97 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement initiaux de FPS. En 2020, l'ANTAI a ainsi envoyé 6,6 millions d'avis de paiement de FPS.

Dans le cadre de la loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle, l'ANTAI a pour mission de traiter les contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que les nouveaux délits forfaitisés.

Depuis 2018, l'agence met ainsi en œuvre la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières (conduite sans permis ou avec permis ne correspondant pas 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.

Hors du champ routier, l'expérimentation de la forfaitisation du délit de consommation de stupéfiants engagée en le 16 juin 2020, a été généralisée en septembre 2020.

En 2020, 112 000 amendes forfaitaires délictuelles ont été envoyées.

INDICATEUR P753-11287-12481

Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'Etat en avis de contravention

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'Etat en avis de contravention	%	94,4	99,7	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 envoyés au cours de l'année considérée à l'encontre de propriétaires de véhicules immatriculés en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y pas d'interception et de l'ensemble des personnes ayant fait l'objet d'une interception pour les procès verbaux électroniques relevés par les services de l'État, auquel on ajoute les dossiers d'infraction avec paiement immédiat n'ayant pas fait l'objet d'une saisine validée.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction créés pour des infractions relevées à l'encontre de propriétaires de véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y pas d'interception et de l'ensemble des personnes ayant fait l'objet d'une interception au moyen d'un dispositif de verbalisation électronique par les services de l'État au cours de l'année considérée, auquel on retire le nombre de dossiers d'infraction avec saisine validée.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

- En 2020, les services de l'État ont relevé près de 6,2 millions d'infractions ayant donné lieu à un dossier d'infraction (DIF) au CNT, soit une hausse de 17 % par rapport à 2019, générant un peu moins de 6,1 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux, un nombre en hausse de 25 % par rapport à 2019.
- Le ratio ACO/DIF pour les services de l'État (99,7 %) est à un niveau supérieur à la cible de 96 %. Le ratio est élevé car l'ANTAI a traité la majorité des infractions PVe en temps réel et rattrapé avant la fin de l'année 2020 la quasi-totalité du stock constitué pendant le premier confinement. A cela, s'ajoute un report important d'envois d'ACO initiaux en début d'année 2020 au lieu de décembre 2019, qui a contribué à la hausse de ce ratio en 2020. En moyenne sur l'ensemble des deux années 2019 et 2020. Ce ratio s'établit à 97,3 % pour les services de l'État.
- La cible prévue pour 2021 est reconduite pour 2022, 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 lorsqu'il n'y a pas d'interception par l'agent de la personne en infraction.

Sécurité routière

DPT PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

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 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	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	48 725 856	48 725 856	49 529 924	49 529 924	49 529 924	49 529 924
P141 – Enseignement scolaire public du second degré	61 462 455	61 462 455	61 281 653	61 281 653	61 281 653	61 281 653
P152 Gendarmerie nationale	979 709 181	935 641 636	918 698 852	862 732 522	954 890 821	893 193 553
152-02 – Sécurité routière	790 038 000	790 038 000	738 490 958	738 490 958	744 705 379	744 705 379
152-04 – Commandement, ressources humaines et logistique	189 671 181	145 603 636	180 207 894	124 241 564	210 185 442	148 488 174
P159 Expertise, information géographique et météorologie	14 856 600	14 856 600	14 470 400	14 470 400	14 196 800	14 196 800
159-11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	14 856 600	14 856 600	14 470 400	14 470 400	14 196 800	14 196 800
P166 – Justice judiciaire	131 124 071	131 124 071	136 445 149	136 445 149	136 318 823	136 318 823
P174 – Énergie, climat et après-mines	2 627 846	2 627 846	4 580 000	4 580 000	4 580 000	4 580 000
P176 – Police nationale	440 999 052	440 999 052	461 109 312	461 109 312	468 603 147	468 603 147
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse	3 618 815	3 618 815	3 016 226	3 016 226	3 616 849	3 616 849
P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	27 560 499	27 560 499	27 454 529	27 454 529	27 454 529	27 454 529
P203 – Infrastructures et services de transports	314 073 191	314 073 191	280 372 120	286 561 202	270 316 228	286 590 430
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	41 834 177	41 392 497	40 975 120	40 975 120	54 881 997	53 986 998
P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	420 647	420 647	421 463	421 463	421 463	421 463
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	131 413 625	131 725 585	132 214 820	134 181 558	132 452 506	132 274 538
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	527 157 358	527 157 358	522 851 833	522 851 833	523 552 454	523 552 454
P219 – Sport	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
P354 – Administration territoriale de l'État	78 730 031	78 790 813	78 386 699	78 332 898	82 507 913	80 561 998
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	315 701 760	301 567 104	335 398 208	335 398 208	339 950 000	339 950 000
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	656 815 180	655 823 831	643 314 650	643 314 650	600 462 493	600 462 493
Total	3 803 445 344	3 744 182 856	3 737 135 958	3 689 271 647	3 751 632 600	3 703 190 652

AUTRES PROGRAMMES CONOURANT 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 2021, le budget annuel s'élève à 4,3 milliards d'euros, dont près de 1,5 milliards de crédits hors titre 2 regroupés au sein du programme 107 et de deux comptes de commerce - CC909 « régie Industrielle des Établissements Pénitentiaires (RIEP) » et CC912 - « cantine et travail des détenus dans le cadre pénitentiaire ». Au 1^{er} janvier 2021, la direction de l'administration pénitentiaire compte 42 394 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 également deux services à compétence nationale (service national du renseignement pénitentiaire (SNRP) et l'agence du travail d'intérêt général et de l'insertion professionnelle (ATIGIP), ainsi qu'une école de formation (ENAP). Au 1^{er} janvier 2021, l'administration pénitentiaire a en charge 237 183 personnes, dont 162 162 en milieu ouvert et 75 021 sous écrou (62 673 personnes détenues et 12 348 sous placement ou surveillance électronique).

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, soit liés à des obligations légales –stage de sensibilisation et travail d'intérêt général (TIG) – soit à l'initiative de l'administration pénitentiaire dans le cadre des dispositifs de prise en charge collective. Ces dispositifs 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. Le personnel peut également bénéficier d'une formation à un type de permis spécifique comme le permis D qui autorise la conduite d'un véhicule affecté au transport de personnes comportant plus de 9 places assises (conducteur compris).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'administration pénitentiaire n'est pas en mesure d'isoler le coût de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

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 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 direction générale du travail (DGT), les services déconcentrés (directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités - DREETS) 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).

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 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	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	48 725 856	48 725 856	49 529 924	49 529 924	49 529 924	49 529 924

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).

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

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 de l'obtention du socle commun de connaissances, de compétences et de culture, qui doit être acquis 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 dont les programmes ont été publiés dans les arrêtés du 17 juillet 2020, relatifs à l'école maternelle (cycle 1), au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3). Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur éducol, 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'ESR est sanctionnée par l'attestation de première éducation à la route (APER), définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016, dont la formation s'ancre dans ces programmes et s'inscrit notamment dans ceux de l'enseignement moral et civique (EMC) et de l'éducation physique et sportive (EPS). Cette attestation est délivrée aux élèves du cycle 3 au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité.

L'APER, et plus généralement l'ESR chez les plus jeunes, 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 devenu depuis l'Université Gustave Eiffel), dans le cadre de la convention de partenariat entre la direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO) et la DSR. Cette étude évalue, d'une part, les conditions de mise en œuvre de l'ESR à l'école et, d'autre part, les effets de cette éducation sur les comportements des élèves.

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 (1^{er} degré).

P141 ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU SECOND DEGRÉ

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	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	61 462 455	61 462 455	61 281 653	61 281 653	61 281 653	61 281 653

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.

L'importance de l'apprentissage des règles de sécurité routière est renforcée par le caractère obligatoire des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 et ASSR2) au collège ainsi que l'attestation de sécurité routière (ASR) pour les apprentis en centre de formation d'apprentis (CFA) et autres publics non scolaires qui présentent les épreuves dans les groupements d'établissement de l'Éducation nationale (GRETA). L'organisation de l'ASR est par ailleurs 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.

L'ASSR1 est requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur 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. En effet, conformément au décret du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière, la détention de l'ASSR n'est désormais plus obligatoire pour les personnes ayant atteint l'âge de 21 ans, cette disposition permettant de fluidifier l'instruction des dossiers, tout en restant cohérente avec les études statistiques qui constatent que la majorité des jeunes passe leur permis avant 21 ans.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRES 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.

P152 GENDARMERIE NATIONALE

Numéro et intitulé de l'action et total pour le programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
02 – Sécurité routière	790 038 000	790 038 000	738 490 958	738 490 958	744 705 379	744 705 379
04 – Commandement, ressources humaines et logistique	189 671 181	145 603 636	180 207 894	124 241 564	210 185 442	148 488 174
P152 – Gendarmerie nationale	979 709 181	935 641 636	918 698 852	862 732 522	954 890 821	893 193 553

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 9 % 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,

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

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 2020, la LFI pour 2021 et le PLF pour 2022.

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.

P159 EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE

Numéro et intitulé de l'action et total pour le programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	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	14 856 600	14 856 600	14 470 400	14 470 400	14 196 800	14 196 800
P159 – Expertise, information géographique et météorologie	14 856 600	14 856 600	14 470 400	14 470 400	14 196 800	14 196 800

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 du service de la recherche et de l'innovation (SRI) du ministère de la transition écologique, 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. La nature et le détail des dé-

penses faites par le CEREMA sont présentés dans l'objectif 2 « Mieux connaître les causes et les conséquences de l'insécurité routière » et l'objectif 8 « Améliorer la sécurité des infrastructures de transport ».

P166 JUSTICE JUDICIAIRE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P166 – Justice judiciaire	131 124 071	131 124 071	136 445 149	136 445 149	136 318 823	136 318 823

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La contribution de la mission « Justice » à la politique transversale de sécurité routière consiste principalement au titre du programme 166 « 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 2,06 en exécuté 2020 et 2,13 en prévision 2021-2022 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 2020, 2 127 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

Pour 2021, les moyens en personnels prévus en LFI sont de 2 220 ETPT, effectifs en hausse de 94 ETPT par rapport à l'exécuté 2020. Pour 2022, les moyens en personnels prévus en PLF sont de 2 230 ETPT.

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.

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

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.

Il est constaté une hausse de 4 % des dépenses consacrées à la politique transversale entre 2020 et 2021. Cette progression s'explique par la hausse des moyens obtenus sur le titre 2 et le fonctionnement courant.

En ce qui concerne le PLF 2022, le total des crédits consacré à la politique transversale demeure stable.

P174 ÉNERGIE, CLIMAT ET APRÈS-MINES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P174 – Énergie, climat et après-mines	2 627 846	2 627 846	4 580 000	4 580 000	4 580 000	4 580 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 174 relève du ministère de la Transition écologique. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'énergie et du climat.

Ce programme s'articule autour de trois finalités :

- mettre en œuvre une politique énergétique qui satisfasse à la fois aux impératifs de coûts, de sécurité d'approvisionnement et d'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- accompagner la transition énergétique et lutter contre le réchauffement climatique, avec pour objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, l'adaptation de la France au changement climatique et relever le défi sanitaire de la qualité de l'air, notamment au travers de la sécurité et des émissions des véhicules ;
- accompagner la transition économique, sociale et environnementale des territoires impactés par les mutations industrielles liées à la transition énergétique et 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 la politique en faveur de la sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules aux dispositions 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 sont utilisés pour la location de centres de contrôles aux fins de réception des véhicules et des 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. 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 correspondants du point de vue de la sécurité des véhicules et de leurs équipements.

Ils servent également à financer l'activité de surveillance du marché des véhicules et des moteurs. Les actions financées sont les suivantes :

- Les prélèvements, le transport et les essais sur les véhicules ;
- Le développement d'une plateforme de suivi, de partage et d'échange (Panoptès) spécifique pour les activités de surveillance du marché (suivi des essais et échanges de données sécurisées) ;
- Les prestations de conseil, d'expertise et d'audit et la réalisation des tests d'intrusion dans le cadre du déploiement de la plateforme de suivi, de partage et d'échange (Panoptès) ;
- Le financement du site interministériel unique d'information des consommateurs sur les rappels de produits de consommation courante « RappelConso », développé par la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF).

P176 POLICE NATIONALE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P176 – Police nationale	440 999 052	440 999 052	461 109 312	461 109 312	468 603 147	468 603 147

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 03.

L'action 03 « 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 (sensibilisation dans les écoles notamment). 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 porte 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 :

- 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.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La valorisation financière est réalisée en coût moyen complet 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 03 et 06 du programme) auxquelles sont ajoutés les coûts d'équipement, investissement et fonctionnement (HT2 – action 06 du programme) suivant les clefs de répartition calculées dans le cadre de la comptabilité d'analyse des coûts.

Les données budgétaires sont exprimées en euros et tous titres confondus (T2, T3, T5 et T6).

P182 PROTECTION JUDICIAIRE DE LA JEUNESSE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse	3 618 815	3 618 815	3 016 226	3 016 226	3 616 849	3 616 849

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.

La DPJJ dispose, au 1^{er} juin 2021, de 1 215 établissements et services :

- 226 en gestion directe relevant du secteur public (SP) ;
- 989 habilités et contrôlés par le ministère de la justice (dont 238 financés exclusivement par l'État), relevant du secteur associatif habilité (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.

Elle se donne pour ambition de garantir la continuité du parcours éducatif de chaque jeune pris en charge, 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.

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 concernent :

- les 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 2020, l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 75 ETPT ;
- les 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 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	27 560 499	27 560 499	27 454 529	27 454 529	27 454 529	27 454 529

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durable » relève du ministère de la Transition écologique. 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'université Gustave-Eiffel issue pour partie de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La part de la subvention pour charges de service public reçue par l'université pour le périmètre de l'ex-Ifsttar concernant la sécurité routière est estimée à 32 %, soit le même pourcentage que les années précédentes. Les travaux de l'université Gustave-Eiffel 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'université 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, elle 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.

Ce ratio de 32 % est calculé à partir de la répartition des activités de recherche de l'université Gustave-Eiffel selon les 3 axes stratégiques du contrat d'objectifs et de performances de l'Ifsttar couvrant la période 2017-2021 :

1. Transporter efficacement et se déplacer en sécurité
2. Améliorer l'efficacité et la résilience des infrastructures
3. Aménager et protéger les territoires

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

P203 INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P203 – Infrastructures et services de transports	314 073 191	314 073 191	280 372 120	286 561 202	270 316 228	286 590 430

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 203 « Infrastructures et services de transports » concerne à la fois les infrastructures et les services de transport routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires maritimes et aéroportuaires ainsi que la sécurité, la sûreté et la régulation des secteurs économiques s'y rattachant. Sont exclues la sécurité du transport maritime qui relève du programme 205 « Sécurité et affaires maritimes » et celle du secteur aérien qui dispose d'un budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits de sécurité routière correspondent à l'entretien courant du réseau routier et au contrôle du transport routier.

P204 PRÉVENTION, SÉCURITÉ SANITAIRE ET OFFRE DE SOINS

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	375 000	375 000	375 000	375 000	375 000	375 000

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.

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 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P207 – Sécurité et éducation routières	41 834 177	41 392 497	40 975 120	40 975 120	54 881 997	53 986 998

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 207 relève du ministère de l'Intérieur. Il est sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme retrace l'action et les moyens mis en œuvre par le ministère de l'Intérieur en matière de sécurité routière pour l'observation et l'analyse des causes de l'insécurité routière, la communication nationale, les actions locales et l'éducation routière.

Ce programme est le « chef de file » du présent document de politique transversale.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 207 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

P214 SOUTIEN DE LA POLITIQUE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	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	420 647	420 647	421 463	421 463	421 463	421 463

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « soutien de la politique de l'éducation nationale » relève du ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports. 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 des missions « enseignement scolaire », « recherche et enseignement supérieur » et « sport, jeunesse et vie associative ».

La mise en œuvre repose sur des actions d'éducation à la sécurité routière à destination des élèves des établissements scolaires nécessitant 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.

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

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'éducation à la sécurité routière.

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 d'éducation à la sécurité routière ainsi que, hors titre 2, d'une part de la subvention pour charges de service public qu'il verse à l'opérateur Réseau Canopé.

P216 CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'INTÉRIEUR

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	131 413 625	131 725 585	132 214 820	134 181 558	132 452 506	132 274 538

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, ceux du fonds interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation (FIP-DR) et les crédits de fonctionnement et immobilier des secrétariats généraux pour l'administration du ministère de l'Intérieur (SGAMI) (hors IDF). 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.

La stratégie pour 2022 est structurée autour de quatre axes :

- poursuivre les efforts engagés en termes d'amélioration de la prévision et du pilotage des dépenses de contentieux et de protection juridique des fonctionnaires ;
- assurer la mise en œuvre des programmes d'action de prévention de la délinquance et de la radicalisation ;
- maintenir la qualité des prestations réalisées au profit des directions et services du ministère en améliorant l'efficacité de la gestion des moyens dont ils disposent et la maîtrise du coût des fonctions support notamment dans le cadre rénové des fonctions achats et numérique depuis la création en 2020 du service de l'achat, de l'innovation et de la logistique du ministère de l'Intérieur (SAELMI) et de la direction du numérique (DNUM) ;
- assurer la gouvernance des SGAMI rattachés au périmètre du secrétariat général.

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).

S'agissant des dépenses de titre 2 :

- Sur l'action 9 « Sécurité et éducation routières » sont inscrits en LFI pour 2021 les ETPT et la masse salariale correspondante à hauteur de 2 140 ETPT.
- Sur l'action 1 « État-major et services centraux » sont imputés les ETPT de la DLPAJ et de la DRH qui contribuent à la politique de la sécurité routière. Les dépenses T2 inscrites correspondent à la masse salariale des agents, ainsi qu'aux crédits d'action sociale et de formation exécutés en titre 2 (secours, AEH et vacations formations concours).

S'agissant des dépenses de hors titre 2 :

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^{er} 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.

Le volet SIC (action 3)**Exécution 2020 des crédits SIC du programme 216 consacrée aux missions de la Sécurité routière.**

Pour l'année 2020, les dépenses s'élèvent à 2 555 552 € en AE et 1 699 220 € en CP soit respectivement 100% des crédits programmés dans la LFI en AE et 87 % en CP.

Les principales dépenses ont été consacrées à la réalisation et à l'accompagnement de plusieurs projets contribuant aux missions de la sécurité routière dont HISTOVEC qui permet de disposer de l'historique des véhicules lors de l'achat de véhicules d'occasion, et DICEM qui permet la gestion des véhicules motorisés, non homologués et non autorisés à circuler sur la voie publique.

Programmation 2021 des crédits SIC du programme 216 consacrée aux missions de la Sécurité routière

Pour l'année 2021, la programmation s'élève à 2 263 200€ en AE et 3 022 754 € en CP (dont 759 554 € de reste à payer) avec une consommation au 1^{er} juillet représentant 47,10 % des crédits programmés en AE et 28,25 % en CP.

En 2021, les crédits sont essentiellement liés aux systèmes d'information DICEM et TENET qui représentent 51,44 % en AE (1 164 250 €) et 49 % en CP (1 481 211 €) des dépenses programmées. Un tiers des dépenses concerne le DICEM 27,57 % en AE (624 000 €) et 20,64 % en CP (624 000 €) Une migration du DICEM sur le cloud PI est en cours avec une nouvelle version qui comprend le passage au tout numérique et la sécurisation du titre d'identification délivré à l'utilisateur, en application du décret 2018-795 du 17 septembre 2018.

L'application **CANDILIB**, qui permettra aux usagers de réserver en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire à destination des candidats libres bénéficiera de 15,02 % des dépenses pour son développement (340 000€ en AE et CP).

Les dépenses du projet HISTOVEC (308 750 € en AE et 740 344€ en CP) sont destinées à assurer le financement de l'équipe et les évolutions fonctionnelles. Le reste des crédits est essentiellement dédié au développement et à la maintenance des projets **RAFAEL, ETGOA, ICER et EUCLIDE** destinés aux usagers (370 000 € en AE et 381 000 € en CP).

La part des dépenses d'investissement des crédits consacrés aux missions de la Sécurité routière est plus importante que la part des dépenses de fonctionnement.

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

La part du fonctionnement représente 47,28 % en AE (1 069 950 €) et 55,59 % en CP (1 680 254 € dont 610 304€ de restes à payer) avec les dépenses suivantes :

- Le maintien en condition opérationnelle (MCO) des applications constitue la majeure partie des crédits programmés avec notamment la prestation AMOA pour le DICEM et sa mise en conformité, les dépenses de maintenance applicative d'HISTOVEC.
- Une autre partie des dépenses est consacrée à l'homologation SSI de l'application ETGOA. Elle offre les interfaces de programmation d'application qui permettent aux organismes agréés par le ministère de l'Intérieur d'organiser les épreuves théoriques générales du permis de conduire. En 2021, la Sécurité routière doit agréer un nouvel organisme et des évolutions sont prévues pour élargir le public concerné (langue étrangère - langue des signes).
- Enfin une petite partie crédits de fonctionnement (0,84 %) est dédiée au maintien en condition opérationnelle des infrastructures réseaux, télécoms, sécurité et 9 000 € en AE et CP sont consacrées au matériels logiciels de la direction de la sécurité routière.

La part de l'investissement représente 57,72 % en AE (1 193 250 €) et 44,41 % en CP (1 342 500 € dont 149 250€ de reste à payer) :

La majorité des crédits programmés (68%) est dédiée au développement des applications principalement DICEM, TENET et RAFAEL;

- L'innovation et la transformation numérique se poursuivent avec le développement du service CANDILIB qui représente 28 % de la part de l'investissement ;
- 4 % pour les solutions Nomadisme constituant l'ensemble des dépenses consacrées aux infrastructures de téléphonie, et de câblage.

P217 CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	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	527 157 358	527 157 358	522 851 833	522 851 833	523 552 454	523 552 454

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 relève du ministère de la transition écologique.

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 de ses services rattachés 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 puis vers le programme 354.

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 :

- 100 % des ETP mettant en œuvre les actions 203-01 "Routes-Développement" et 203-04 « Routes- Entretien » du programme 203 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 du programme.
- 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 2020.

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 2020, on peut considérer que 100 % des effectifs contribuant à la sous-action 174-05-02 (sécurité et émissions des véhicules) du programme 174 contribuent de près ou de loin à la politique de sécurité routière ;
- Cela correspond à 51,9 % de l'action 23 du programme 217.

P219 SPORT

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P219 – Sport	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 219 relève du ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports (MENJS). 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 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.

« 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 doit permettre à tous les jeunes de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre du soutien financier que le MENJS 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 2020 s'inscrit également dans ce schéma mais n'apparaît pas au sein de ce tableau puisque le soutien financier des projets fédéraux a été intégralement basculé à l'agence nationale du sport en 2020. Cependant on peut noter la reprise intégrale du volet 2020 des conventions d'objectifs 2018-2020 sous forme d'un contrat annuel de développement.

Le montant indiqué dans le tableau (soit 40 000 €) ne reflète pas enfin l'intégralité de l'effort consacré à cette politique publique, compte tenu de l'engagement réel de nombreux bénévoles dans la mise en œuvre des actions de sensibilisation, qui n'a pas fait l'objet d'une valorisation.

P354 ADMINISTRATION TERRITORIALE DE L'ÉTAT

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P354 – Administration territoriale de l'État	78 730 031	78 790 813	78 386 699	78 332 898	82 507 913	80 561 998

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 354 « Administration territoriale de l'État » découle de 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 ».

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 télé procédures 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 01 « 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 02 « 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 01 et 02 du programme 307.

Pour ces deux actions, les crédits indiqués correspondent à la quote-part moyenne que les préfetures 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 05 « Fonctionnement courant de l'administration territoriale » regroupe les crédits de fonctionnement des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) et des délégués au permis de conduire et à la sécurité routière (DPCSR) ;

L'action 06 « Dépenses immobilières de l'administration territoriale » porte la part des dépenses immobilières (investissement, entretien courant et lourd, loyers et charges immobilières) en rapport avec les effectifs participant à la politique de sécurité routière en préfetures, directions régionales et directions départementales interministérielles.

L'évaluation de la contribution financière de ces deux actions est calculée au prorata des effectifs « sécurité routière » recensés sur le total des effectifs soutenus par le programme. Ce prorata est appliqué sur les ressources hors titre 2 de ces actions. Les crédits de personnel sont par ailleurs assurés par le programme 216.

P751 STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	315 701 760	301 567 104	335 398 208	335 398 208	339 950 000	339 950 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » relève du ministre de l'Intérieur. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière afin de réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes en France. Il couvre l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions.

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

Le programme est financé par une fraction du produit des amendes forfaitaires dressées dans le cadre du contrôle automatisé.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 751 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

P753 CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
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

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée 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 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 2020		LFI +LFRs 2021		PLF 2022	
	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	656 815 180	655 823 831	643 314 650	643 314 650	600 462 493	600 462 493

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 2021, l'intégralité des crédits du programme 754 est 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.