

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

2019

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



MINISTRE CHEF DE FILE
MINISTRE DE L'INTÉRIEUR

NOTE EXPLICATIVE

Les documents de politique transversale (DPT) constituent des annexes générales du projet de loi de finances de l'année au sens de l'article 51 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

Ils sont prévus par l'article **128 de la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005**, complété successivement 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 et par l'article 160 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

Vingt-et-un documents de politique transversale (DPT) sont annexés au projet de loi de finances pour 2019 et sont relatifs aux politiques suivantes : Action extérieure de l'État, Aménagement du territoire, Défense et sécurité nationale, Développement international de l'économie française et commerce extérieur, Inclusion sociale, Justice des mineurs, Lutte contre le changement climatique, Lutte contre l'évasion et la fraude fiscales, 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.

Chaque document de politique transversale 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 (PLF 2019), l'année en cours (LFI 2018) et l'année précédente (exécution 2017), y compris en matière de dépenses fiscales.
- Une présentation de la manière dont chaque **programme budgétaire** participe, au travers de ses différents **dispositifs**, à la politique transversale.
- Enfin, une table de correspondance des objectifs permet de se référer aux différents projets annuels de performances afin d'obtenir des compléments d'information (annexe 1). D'autres éléments utiles à l'information du Parlement peuvent être également présentés en annexe du document.

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).

TABLE DES MATIÈRES

LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Liste des programmes concourant à la politique transversale	8
Présentation stratégique de la politique transversale	10
La réduction de l'accidentalité routière	14
L'éducation routière à tous les âges	35
Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules	58
La lutte contre le non-respect du code de la route	64
Présentation des crédits et des programmes concourant à la politique transversale	92
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	92
Présentation des programmes concourant à la politique transversale	93

ANNEXES

Table de correspondance des objectifs du DPT et des objectifs des PAP	118
---	-----

LA POLITIQUE TRANSVERSALE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sécurité routière

DPT | LA POLITIQUE TRANSVERSALE

LISTE DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme	Responsable	Mission	(cf. page)
107 – Administration pénitentiaire	Stéphane BREDIN <i>Directeur de l'administration pénitentiaire</i>	Justice	93
111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail	Yves STRUILLLOU <i>Directeur général du travail</i>	Travail et emploi	94
140 – Enseignement scolaire public du premier degré	Jean-Marc HUART <i>Directeur général de l'enseignement scolaire</i>	Enseignement scolaire	95
141 – Enseignement scolaire public du second degré	Jean-Marc HUART <i>Directeur général de l'enseignement scolaire</i>	Enseignement scolaire	96
152 – Gendarmerie nationale	Général d'armée Richard LIZUREY <i>Directeur général de la gendarmerie nationale</i>	Sécurités	98
159 – Expertise, information géographique et météorologie	Laurent TAPADINHAS <i>Directeur et Adjoint à la Commissaire générale au développement durable</i>	Écologie, développement et mobilité durables	99
166 – Justice judiciaire	Peimane GHALEH-MARZBAN <i>Directeur des services judiciaires</i>	Justice	100
174 – Énergie, climat et après-mines	Laurent MICHEL <i>Directeur général de l'énergie et du climat</i>	Écologie, développement et mobilité durables	101
176 – Police nationale	Eric MORVAN <i>Directeur général de la police nationale</i>	Sécurités	102
182 – Protection judiciaire de la jeunesse	Madeleine MATHIEU <i>Directrice de la protection judiciaire de la jeunesse</i>	Justice	103
190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	Serge BOSSINI <i>Directeur de la Recherche et de l'Innovation, Commissariat général au développement durable</i>	Recherche et enseignement supérieur	104
203 – Infrastructures et services de transports	François POUPARD <i>Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer</i>	Écologie, développement et mobilité durables	105
204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	Jérôme SALOMON <i>Directeur général de la santé</i>	Santé	106
207 – Sécurité et éducation routières	Emmanuel BARBE <i>Délégué à la sécurité routière</i>	Sécurités	107
214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	Marie-Anne LÉVÊQUE <i>Secrétaire générale</i>	Enseignement scolaire	108
216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	Denis ROBIN <i>Secrétaire général du ministère de l'intérieur</i>	Administration générale et territoriale de l'État	109
217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	Régine ENGSTRÖM <i>Secrétaire générale du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires</i>	Écologie, développement et mobilité durables	110
219 – Sport	Laurence LEFEVRE <i>Directrice des sports</i>	Sport, jeunesse et vie associative	111
307 – Administration territoriale	Denis ROBIN <i>Secrétaire général du ministère de l'intérieur</i>	Administration générale et territoriale de l'État	112
333 – Moyens mutualisés des administrations déconcentrées	Marc GUILLAUME <i>Secrétaire général du Gouvernement</i>	Direction de l'action du Gouvernement	113

Numéro et intitulé du programme	Responsable	Mission	(cf. page)
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	Emmanuel BARBE <i>Délégué à la sécurité routière</i>	Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	113
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	Emmanuel BARBE <i>Délégué à la sécurité routière</i>	Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	114
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	Bruno DELSOL <i>Directeur général des collectivités locales</i>	Contrôle de la circulation et du stationnement routiers	114

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

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

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour une personne tuée sur les routes, on estime à sept le nombre de 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 à 39,7 milliards d'euros en 2017 selon le bilan 2017 de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.

LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

La politique de sécurité routière a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière. 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 meilleure sécurisation de tous les usagers de la route.

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

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

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

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

La politique de la sécurité routière est par essence interministérielle :

- Le ministère de l'intérieur intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationale, la délégation à la sécurité routière (DSR). Cette délégation, placée sous l'autorité du délégué interministériel à la sécurité routière, prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière.
- Le ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier, et de réglementation des véhicules.
- Le ministère de l'éducation nationale 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 « papiers » ainsi que celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre.
- Le ministère des solidarités et de la santé sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne des secours et de soins d'urgence.
- Le ministère du travail anime au plan national et local la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la caisse nationale de l'assurance maladie (CNAM).
- Le ministère des outre-mer veille à la bonne prise en compte des spécificités des territoires 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 va fixer les orientations en matière de sécurité routière. Afin d'éclairer leurs décisions, les pouvoirs publics et le CISR bénéficient des travaux conduits dans le cadre du conseil national de sécurité routière (CNSR). Cette instance qui regroupe des acteurs privés, publics et associatifs œuvrant en matière de sécurité routière a été renouvelée en 2017 (modification du décret n° 2016-1511 du 8 novembre 2016 qui définit, sur de nouvelles bases, les missions, la composition et l'organisation du CNSR). Dans sa nouvelle configuration, le CNSR dispose de quatre commissions (usagers vulnérables, éducation routière et risque routier professionnel, véhicules- technologies innovantes- infrastructures, santé et déplacements sur la route). Il peut s'appuyer sur un comité des experts pour examiner des problématiques spécifiques.

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

LES RESULTATS DE L'ACCIDENTALITE POUR L'ANNEE 2017

Le bilan de l'accidentalité établi pour 2017 par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière conclut à une légère baisse de la mortalité (-1,4 %) par rapport à l'année 2016 . En France métropolitaine, 3 448 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route. Avec 29 décès de moins, la mortalité routière en France métropolitaine est en légère baisse (-0,8 %) par rapport à 2016. L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2017 est en baisse de 13,6 %, soit 544 vies épargnées en 2017 par rapport à 2010.

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 comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015.

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

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

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

LA STRATEGIE DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

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

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- la protection de l'ensemble des usagers de la route.

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

- 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. A 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 insiste 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 »).

- D'ores et déjà, certaines entreprises se mobilisent contre le risque routier professionnel : les accidents dans le cadre de déplacements liés au travail représentent 17 % de la mortalité routière en 2017 (480 personnes tuées) et sont à l'origine de 6 millions de journées de travail perdues. 36 % des accidents corporels impliquent au moins une personne en trajet domicile-travail ou en déplacement professionnel. Dans le cadre de sa politique de sensibilisation du monde professionnel à ce risque, la DSR a mobilisé plus de 900 entreprises représentant près de 3 millions de salariés autour de l'Appel national « 7 engagements pour une route plus sûre ». Parallèlement, depuis le 1er janvier 2017, les employeurs sont tenus de désigner tout conducteur, salarié ou non, auteur d'une infraction routière commise au moyen d'un de leurs véhicules d'entreprise et sont sanctionnés d'une amende, le cas échéant, si cette désignation n'est pas formalisée.
 - Une réforme en profondeur de l'enseignement à la conduite a été engagée depuis 2009 et en 2013, conformément à l'entrée en vigueur de la 3^{ème} directive européenne sur le permis de conduire, la progressivité dans l'accès à la conduite (conduite accompagnée) a été renforcée. Désormais, à partir de fin 2018, le CISR souhaite aussi favoriser la prise de conscience de chaque nouveau jeune conducteur à l'ampleur de ses responsabilités. Préalablement à l'obtention du certificat permettant de conduire, tout lauréat devra signer une charte numérique qui l'engage à respecter et protéger l'ensemble des usagers de la route.
 - Au niveau local, la mobilisation pourra s'effectuer sous la responsabilité du préfet de département qui préside le comité départemental de sécurité routière et coordonne les services de l'État. Son action sera facilitée par la mise en place d'un nouveau document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022 sur la base des orientations définies au niveau national (risque routier professionnel, conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants, public jeunes et publics séniors) 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 quatre ans. A 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. 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
- 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 (27 % des accidents en 2017). La réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central permettra d'épargner entre 300 à 400 vies par an. Cette mesure est entrée en application le 1er juillet 2018. Elle sera évaluée en 2020.
 - Lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool qui constitue une des premières causes de mortalité sur la route (30 % 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. Le CISR rend néanmoins 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 sous stupéfiants est également une cause majeure de mortalité routière. En 2017, elle a concerné 22,6 % des personnes tuées dans les accidents où l'information stupéfiants est connue. Depuis 2017, le contrôle de la conduite sous l'emprise des stupéfiants est facilité par l'usage d'un prélèvement salivaire sans recours à une prise de sang.
 - Mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite : la conversation téléphonique est la cause d'un accident corporel sur dix. A l'avenir, les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage de téléphone tenu en main dès lors qu'en même temps est commise une infraction menaçant la vie d'autrui.

- Protéger les piétons : en 2017, on déplore 484 décès de piétons. La mortalité des piétons et le vieillissement de la population nécessitent une adaptation des infrastructures routières. Ainsi, la visibilité des piétons pourra être améliorée en aménageant les abords immédiats des passages piétons, notamment par la matérialisation d'une ligne d'effet des passages piétons en amont de ceux-ci qui indique aux véhicules l'endroit où ils doivent s'arrêter. La protection des piétons mal ou non-voyants sera renforcée par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux-rouges.
- Accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité : depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route a augmenté de 18 % pour atteindre le nombre de 173 cyclistes tués en 2017. Il convient de sensibiliser deux publics différents, jeunes et adultes, à une pratique sûre du vélo et préconiser le port du casque.
- Protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisé : les usagers des deux-roues motorisé représentent 21 % de la mortalité routière en 2017 pour seulement 2 % du trafic. Il est donc indispensable de continuer à améliorer la pratique du motocyclisme, en agissant à la fois sur la formation, l'équipement (encourager le port des bottes et d'une protection gonflable thorax/abdomen) et sur la visibilité (autoriser l'allumage de jour des feux antibrouillard.).

Si le comité interministériel de la sécurité routière invite chaque citoyen à se mobiliser en faveur de la sécurité routière, il adopte également une stratégie volontaire pour lutter contre l'insécurité routière avec notamment, la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage du téléphone en conduisant ainsi qu'une protection accrue pour plusieurs catégories d'usagers.

RÉCAPITULATION DES AXES, SOUS-AXES ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

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

Mieux connaître les causes et les conséquences de l'insécurité routière

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

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

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

Développer l'éducation routière tout au long de la vie

Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES

Améliorer la sécurité des infrastructures de transport

Améliorer la sécurité des véhicules

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

Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

Prévenir les risques routiers professionnels

Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

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

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

LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

OBJECTIF TRANSVERSAL

OBJECTIF N° 1

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

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

Cet objectif traduit la performance globale de la politique de sécurité routière. Il n'est donc pas spécifique au programme 207 « Sécurité et éducation routières ». Il indique toutefois de façon cohérente et globale l'impact des politiques publiques menées par l'État et les collectivités locales et traduit la mobilisation nécessaire de l'ensemble de la société civile.

Les indicateurs retenus sont :

- le nombre annuel de personnes décédées dans les 30 jours suivant leur accident (indicateur n° 1.1) ;
- le nombre annuel de personnes décédées en zone police et en zone gendarmerie (indicateurs n° 1.2 et 1.3).

Ces indicateurs de l'accidentologie donnent un éclairage particulier sur la sinistralité de la route. Ils présentent un impact social fort, utilisé dans la communication gouvernementale, et permettent des comparaisons avec les autres pays, notamment européens.

Les données permettant d'établir les indicateurs du programme 207 proviennent du bilan annuel 2017 de la sécurité routière établi par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Les indicateurs d'accidentologie des programmes 152 et 176 sont, quant à eux, valorisés à partir des remontées rapides des forces de l'ordre (nombre d'accidents, des tués et des blessés – ATB). Ainsi, un léger décalage peut exister entre les valeurs cumulées des indicateurs des programmes 152 et 176 et la valeur de l'indicateur du programme 207.

3 684 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2017, soit 54 personnes de moins qu'en 2016. La mortalité routière est ainsi en légère baisse (- 1,4%) par rapport à l'année 2016. Les accidents corporels, les blessés hospitalisés et les blessés sont en légère hausse (respectivement +2,2 %, +2 % et 1,3%).

En **métropole**, 3 448 personnes sont décédées en 2017, soit 29 personnes de moins qu'en 2016. La mortalité routière est ainsi quasiment stable (- 0,8%) par rapport à 2016. Dans les **cinq départements d'Outremer** (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion, Mayotte), la mortalité routière diminue fortement (- 15%). Entre 2010 et 2017, la baisse

de la mortalité dans ces départements est supérieure à celle enregistrée en métropole (respectivement -15,5% et -13,6 %).

La mortalité 2017 en **France métropolitaine par catégorie d'usagers** se caractérise notamment par une forte hausse de la mortalité motocycliste, En 2017, on déplore 669 décès de motocyclistes soit une hausse de 9 % par rapport à 2016, La mortalité cycliste confirme la hausse enregistrée en 2016 et atteint en 2017, 7 % ce qui représente 11 tués de plus. Désormais, la mortalité cycliste est supérieure de 18 % à celle de 2010. En revanche, la mortalité des piétons qui avait augmenté en 2016, diminue en 2017 de 13 %. Elle se situe au même niveau qu'en 2010.

En 2017, la tendance de la mortalité cyclomotoriste se maintient à la baisse pour atteindre - 3 %. La mortalité automobiliste reste stable avec 7 tués de plus qu'en 2016, mais derrière se dissimule une diminution de la mortalité chez les jeunes de 18-24 ans compensée par la mortalité d'autres classes d'âge déjà très touchées comme les 25-34 ans et les 65 ans et plus.

La mortalité des usagers de véhicules utilitaires en 2017 baisse de 24 % par rapport à 2016 et de 17 % par rapport à 2010 ; celle des usagers poids lourds diminue de 7 % en 2017.

Le nombre d'usagers de transports collectifs tués, qui s'élève à moins d'une dizaine par an habituellement, atteint 14 passagers tués en 2017.

Les enfants et jeunes adultes âgés de 24 ou moins représentent désormais un peu moins d'un quart (22%) de la mortalité routière. La mortalité rapportée à la population est la plus élevée pour les 18-24 ans même si elle a significativement diminué depuis 2010 (151 jeunes tués pour un million de jeunes en 2010, 108 jeunes tués pour un million de jeunes en 2017. La mortalité des personnes âgées de plus de 65 ans représente un peu plus d'un quart de la mortalité routière (25,2%) avec un taux particulièrement élevé pour les personnes âgées de 75 ans et plus (88 seniors tués pour un million d'habitants de cette classe d'âge). Le taux de mortalité des 25-34 ans reste très élevé avec 74 tués par million d'habitants.

Présente sur près de 85 % du réseau routier français, soit plus de 1 070 000 kilomètres, la Gendarmerie nationale est un acteur incontournable de la lutte contre l'insécurité routière.

La mission de police sur la route repose en premier lieu sur les unités spécialisées dans la sécurité du réseau routier, regroupées au sein des escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR), et sur les unités territoriales qui, du fait de leur implantation, y concourent activement.

En 2017, sur le territoire national, les unités de gendarmerie ont constaté 20 037 accidents corporels, ayant causé la mort de 2 709 personnes et occasionné des blessures à près de 25 981 usagers de la route. Au final, le bilan en zone gendarmerie est défavorable par rapport à celui de l'année 2016 pour le nombre d'accidents corporels (+20,21 %), de blessés (+14,55 %) et stable s'agissant du nombre de tués (-0,15 %). Plus précisément, si l'évolution du nombre de tués est en légère hausse en métropole (+14 tués soit + 0,56 %), le bilan en outremer est favorable (18 tués en moins soit une baisse de 8,78%).

En 2017, le bilan de l'accidentalité routière en zone police apparaît favorable par rapport à 2016, étant donné la diminution du nombre des accidents corporels (- 7%) et des accidents corporels graves (- 7%), ainsi que la diminution du nombre de tués déplorés (- 9%, pour un total de 913 personnes tuées).

Les forces de police restent particulièrement vigilantes et mobilisées pour lutter contre l'insécurité routière.

La présence des effectifs de la Police nationale sur les axes routiers est restée soutenue en 2017 :

- en zone de sécurité publique : 698 324 dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2017 (-5 % par rapport à 2016), et 51 027 cas d'infractions pour conduite sous l'emprise de l'alcool ont été enregistrés (résultat stable). Les services de la sécurité publique ont également réalisé 25 346 dépistages de stupéfiants (+ 11 %), pour 8 789 infractions révélées (+ 17 % par rapport à 2016) ;
- dans la zone de compétence de la préfecture de police de Paris : plus de 18 871 contrôles d'alcoolémie ont été réalisés pour 2 469 infractions révélées (- 7%) ; 7 922 dépistages de stupéfiants (+7 %) ont par ailleurs été effectués, permettant de révéler 1 374 infractions (+ 9%) ;
- en zone CRS, les activités de surveillance et de contrôle des routes menées par des unités spécialisées ont représenté 1 465 241 heures/fonctionnaires (+ 9 % par rapport à 2016) et ont permis de relever 480 320 infractions (+ 15 % par rapport à 2016). 94 484 contrôles d'alcoolémie ont été réalisés, pour 3 122 infractions d'alcoolémie relevées. Par ailleurs, 6 858 dépistages de stupéfiants ont été effectués (+20%), pour 496 infractions révélées (+28%).

En zone de compétence de la sécurité publique, les principales causes identifiées des accidents restent, dans l'ordre décroissant, le refus de priorité, l'alcoolémie, la vitesse excessive et les stupéfiants. Les usagers de la route les plus exposés demeurent les passagers de véhicules légers et les piétons, qui représentent chacun un peu moins d'un tiers des tués ; viennent ensuite les conducteurs de motocyclettes, qui représentent 23 % des victimes de la route.

A Paris, la situation des usagers les plus vulnérables reste préoccupante. La situation des cyclistes, des usagers de deux roues motorisés et des piétons s'améliore, ces deux dernières catégories d'usagers de la route représentent néanmoins chacune 13 tués sur les 31 constatés en 2017 (**pour 3 conducteurs de véhicules légers et 2 cyclistes**). Avec un ratio de 17 tués par million d'habitants, Paris présente cependant le meilleur bilan national, au regard d'une moyenne de 53 tués en métropole). A l'instar de la mortalité (40 tués en 2016 et 47 en 2015), l'accidentalité diminue avec une baisse de 8% du nombre des accidents (5 911) et du nombre des blessés (6 656).

A chaque catégorie d'usagers de la route correspondent une problématique spécifique ou des acteurs particuliers à solliciter. Lutter contre l'insécurité routière suppose alors une mobilisation de l'ensemble de la société. Dans sa séance du 9 janvier 2018, le Comité interministériel de la sécurité routière prône donc l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière.

Pour y parvenir, le CISR encourage la souscription d'engagements pérennes contre le risque routier professionnel. Des actions sont également prévues pour éduquer la population jeune : installation de simulateurs de conduite dans les missions locales, promotion active de la conduite supervisée, renforcement de la prévention sur les conduites dangereuses, etc. Les étudiants seront informés de la problématique de la sécurité routière à chaque rentrée universitaire, puis durant l'année par leur réseau associatif préalablement renseigné sur le sujet. Les seniors seront sensibilisés par leur médecin qui pourra aborder des préceptes de sécurité routière, lors de la consultation. Dans chaque administration, un responsable devra animer la politique de sécurité routière en faveur de la protection des agents de l'État. Les partenaires sociaux et les organismes de protection sociale seront également impliqués en faveur de la sécurité routière.

La mobilisation ainsi réalisée des usagers devenant acteurs de leur propre sécurité routière devrait à terme réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes.

INDICATEUR 1.1**Nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer) [Programme 207]**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nombre	3 477	3 448	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nombre	178	152	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre de tués parmi les jeunes conducteurs (moins de 2 ans de permis)	Nombre	325	N.D.	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

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

Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à deux ans.

Le sous indicateur « Nombre de tués parmi les jeunes conducteurs » ne peut être renseigné en 2017 en raison d'un défaut d'enregistrement des dates de permis de conduire consécutif à un changement de logiciel au sein de la gendarmerie nationale.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

3 684 personnes sont décédées sur les routes de France en 2017, soit une légère baisse (-1,4 %) par rapport à l'année 2016.

Après deux années de hausse, puis une stabilisation initiée en 2016, 3 448 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine en 2017, soit 29 personnes de moins qu'en 2016 (-0,8 %). L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2017 est ainsi en baisse de 13,6 %, soit 544 vies épargnées en 2017 par rapport à 2010. Sur la période 2010-2017, la mortalité rapportée au trafic routier (près de 600 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année) est passée de 7,1 tués par milliard de kilomètres en 2010 à 5,7 en 2017, soit en dessous de la moyenne européenne de 6. Ce taux était de 77 en 1972 et encore de 15 en 2001.

Entre 2016 et 2017, la mortalité diminue de 15 % dans les départements d'outre-mer. Cette baisse est liée à l'évolution de la mortalité en Guadeloupe (de 57 tués en 2016 à 41 en 2017) et en Guyane (de 37 tués en 2016 à 26 en 2017). En outre-mer, notamment pour des raisons liées à la démographie, les jeunes sont particulièrement touchés par l'insécurité routière : sur la période 2012-2016, le taux de mortalité dans les DOM est 1,5 fois plus élevé qu'en métropole.

Afin de réduire l'accidentalité routière, les efforts se poursuivent pour cibler les catégories d'usagers les plus à risque, les jeunes et les seniors, les deux-roues motorisées, ainsi que les facteurs premiers de mortalité : la vitesse, l'alcool et les stupéfiants. 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 trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- la protection de l'ensemble des usagers de la route ;
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Ces trois axes renvoient à 18 mesures fortes dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

Selon le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière dans son rapport du 29 novembre 2013, une réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central - limitée à 90 km/h - permettra de sauver entre 300 et 400 vies par an.

A long terme, cette mesure forte du CISR s'inscrit dans les nouvelles perspectives annoncées par le 3ème « Paquet mobilité » de la Commission européenne présenté le 17 mai 2018. Celui-ci fixe en effet un nouveau cadre d'action 2021-2030 prévoyant un objectif de réduction de moitié du nombre de morts et de blessés graves sur les routes entre 2020 et 2030 (par rapport à l'année 2020).

INDICATEUR 1.2

Nombre de tués en zone police [Programme 176]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Nombre de tués en zone police	nombre	1 022	978	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

Source des données : ONISR

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

Mode de calcul :

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

Commentaires :

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

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

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

INDICATEUR 1.3

Nombre de tués en zone Gendarmerie [Programme 152]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Nombre de tués	Nombre	2 630	2 629	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques**Périmètre**

La métropole et les 5 départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, Réunion).

Mode de calcul

Nombre annuel de tués dans le cadre d'accidents de la circulation routière constatés par les unités de gendarmerie.

Source des données

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2017 et des réalités opérationnelles.

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

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

OBJECTIF CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE**OBJECTIF N° 2**

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

Programme 217 : Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

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

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

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

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

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

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

Reposant sur le cadre réglementaire existant (arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation), le module BAAC, 5ème et dernier module de l'application « Pulsar GD », permet de simplifier les tâches réalisées par l'enquêteur suite à la constatation d'un accident corporel ou mortel de la circulation routière, de fiabiliser les statistiques de l'accidentalité routière et de cartographier les accidents. Il a été déployé dans l'ensemble des unités élémentaires de métropole et d'outre-mer le 3 janvier 2017, après une expérimentation de trois mois menée au sein de seize groupements de gendarmerie départementale.

Une refonte du Système d'Information Accidents est actuellement en cours pour rassembler et moderniser les logiciels de recueil, consolidation, exploitation et présentation des données au sein d'une seule et unique base de données. Dans le cadre de ce nouveau Système d'Information Accidents, des modifications sont requises et attendues pour une mise en route du logiciel Pulsa BAAC de la Gendarmerie nationale et du logiciel Proce@Web, logiciel de rédaction de procédures accidents et unique outil de la Police Nationale permettant d'extraire les données statistiques BAAC.f

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 SI décisionnel optimisera le pilotage des politiques nationale et locales de la sécurité routière.

Le développement du nouveau SI a démarré en juin 2017 et la livraison totale du SI est prévue fin 2018, début 2019.

1-2 Données statistiques issues des BAAC

Selon les forces de l'ordre, la vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels (citée dans 30 % des cas). Parmi les conduites addictives, l'alcool serait l'une des causes dans 20 % des accidents mortels, 30 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcool dépassant le taux légal. Les stupéfiants seraient l'une des causes dans 9 % des accidents mortels, mais 23 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif. Le refus de priorité et l'inattention interviennent respectivement dans 12 % et 9 % des accidents mortels.

Le non-port de la ceinture de sécurité est encore fréquent : le fichier BAAC enregistre 343 conducteurs ou passagers tués en 2017 qui n'étaient pas ou mal ceinturés. A contrario, 22 % des usagers tués dans des véhicules la portaient.

Il convient de souligner qu'étant donnée l'absence de sollicitations systématiques auprès des opérateurs, les infractions liées à l'usage du téléphone sont difficiles à déterminer à la suite d'un accident.

La capitale connaît une situation atypique, la vitesse et l'alcool y occupant une part moindre qu'à l'échelle nationale. Ainsi, une alcoolémie n'a été relevée que dans 5,3 % des accidents corporels, mais dans 13 % des accidents mortels (30 % en métropole). La conduite après usage de stupéfiants est révélée pour sa part dans moins de 2 % des accidents corporels mais 19 % des accidents mortels (23 % en métropole). Enfin le facteur « vitesse » est intervenu dans 16,6 % des accidents.

La cause principale des accidents de piétons en agglomération parisienne reste l'imprudence, surtout des seniors, et le non-respect des règles de traversée de la chaussée.

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

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

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

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

L'ONISR est dirigé par un secrétaire général assisté d'un adjoint. Il comprend le bureau de la production statistique, le bureau dupilotage et de la valorisation des études, recherche et des évaluations ainsi qu'une mission chargée des relations avec les forces de l'ordre.

Au titre de sa compétence statistique, l'ONISR :

- ✓ anime le réseau des observatoires locaux de sécurité routière, ainsi que des services déconcentrés de l'Etat chargés du suivi de l'activité des forces de l'ordre en matière de sécurité routière et de l'analyse des remontées rapides « accidents » ;
- ✓ assure la maîtrise d'ouvrage du système d'information relatif aux accidents et aux infractions au code de la route et son interfaçage avec d'autres systèmes d'information ;

- ✓ garantit la qualité de l'ensemble de la chaîne de remontée et d'analyse des accidents et des infractions au code de la route ;
- ✓ collecte, met en forme, interprète et diffuse les données et analyses de l'accidentalité routière et des comportements en circulation ;
- ✓ produit des bulletins périodiques et bilans annuels de l'accidentalité routière et des comportements en circulation, notamment à travers les infractions et leur impact sur le permis à points.

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

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

2.2 Le Programme de recherche de la DSR

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

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

Pour améliorer la visibilité de son offre de financement la DSR a également souhaité publier un appel à projets qui s'adresse à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs, publics ou privés, impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière.

A l'issue de la première session de cet appel à projet, plus d'une vingtaine de propositions de recherche ont été réceptionnées. Cette démarche a permis d'étendre les partenariats en France et à l'étranger comme l'Université technique nationale d'Athènes (NTUA)..

Elle a également fortement mobilisé les deux principaux acteurs du réseau scientifique et technique (RST) du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) :

- l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) ;
- le Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Ces études et recherches sont financées par le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** et le **programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière »**.

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

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

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

2.1. Le programme de recherche de l'IFSTTAR en sécurité routière

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

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

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

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

Le troisième objectif vise à progresser dans les systèmes et services pour une mobilité multimodale, intelligente, propre et sans couture notamment par la mise au point de plateformes de simulation (2RM, cycliste et piétonne).

L'axe 2 (« améliorer l'efficacité et la résilience des infrastructures ») est centré sur les infrastructures, mais son troisième objectif influence la sécurité routière ; il traite de la route du futur : route communicante, route qui accueille les véhicules automatisés.

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

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

L'essentiel du champ de la santé, de l'accessibilité, du confort et de la sécurité de l'utilisateur des transports s'inscrit dans le champ scientifique du département TS2 (Transport, Santé et Sécurité). Ce département porte ainsi 7 thématiques stratégiques dans lesquels s'inscrivent les travaux de recherche de l'IFSTTAR en 2017 :

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

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

- ✓ de l'analyse des interactions entre un système de ressources et un système d'acteurs ;
- ✓ d'une analyse centrée sur l'humain et son milieu environnant anthropisé ou naturel ;
- ✓ d'approches pluri-disciplinaires et systémiques permettant d'articuler les dimensions environnementale, sociale et économique.

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

Parmi les travaux achevés en 2016, on peut citer :

- l'étude **EFFIGAM** (Efficacité du gilet airbag pour motocyclistes) a permis, grâce à une étude de terrain, des reconstructions numériques d'accidents et des essais expérimentaux, de confirmer l'effet protecteur du gilet

airbag. Elle a identifié également des différences entre les types de gilets airbag (système «autonome», système radio, système filaire) selon le temps de détection, le temps de gonflage et les niveaux de pression des gilets testés ;

- l'étude **ActuSAM** (Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels), a réévalué le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs alcoolisés (le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 17,8) et de quantifier le sur-risque attaché à une conduite sous l'emprise du cannabis (le risque d'être responsable d'un accident mortel est alors multiplié par 1,65).

En 2017, l'IFSTTAR a rédigé deux rapports identifiés dans son contrat d'objectifs et de performance au titre des résultats de recherche et séminaires de transfert :

- observatoires de la mobilité et de la logistique : identification d'indicateurs et tableaux de bord pour observer la logistique, sa performance et ses évolutions ;
- systèmes de transport intelligents : production de plateformes de simulation de conduite automobile automatisée et coopérative avec capteurs physico-réalistes pour le prototypage, le test et l'évaluation des nouveaux systèmes.

Plusieurs nouvelles études pluriannuelles financées par le programme 207 ont également été lancées en 2016 :

- le projet VASEM (Valorisation socio-économique) a été lancé avec pour objectif de définir une méthode de valorisation socio-économique de la morbidité routière, à partir du Registre du Rhône et une relecture des méthodes d'évaluation ;
- l'objectif du projet **REPAS** (Responsabilité évaluée par apprentissage supervisé) est d'utiliser des approches d'apprentissage statistique pour estimer la responsabilité « expert » pour l'ensemble des usagers impliqués dans les accidents décrits dans les BAAC, dans le but d'utiliser l'ensemble de ces accidents dans les futures analyses en responsabilité et obtenir des estimations efficaces des effets des facteurs de risque envisagés (alcool, vitesse, stupéfiants, etc.) ;
- l'étude **Permis HF** vise à identifier les différences de genre sur la réussite au permis, l'étude des représentations chez les apprentis des deux genres, les différences de sociabilisation et de contexte pendant la formation.

En 2017, de nouveaux projets sont financés par la DSR sur les programmes 207 ou 751 :

- l'étude **AESR** (Analyse des Enjeux de Sécurité routière pour un meilleur ciblage des politiques publiques de sécurité routière) consiste, en collaboration avec le CEREMA, à établir des profils de risques à partir de sous-groupes socio-démographiques spécifiques pour mieux cibler la mise en œuvre des moyens d'actions de la Sécurité routière: contrôles, éducation routière, messages de prévention plus ciblés, à destination de ces groupes sociaux ;
- le groupe de travail sur les examens psychotechniques (**GT-Psychotech**) a pour objectif d'améliorer la réalisation des examens psychotechniques du permis de conduire (PC). Les travaux menés sous la coordination de l'Ifsttar devront permettre d'établir la liste des tests psychotechniques prévus en annexe 1 de l'arrêté du 26 août 2016. L'Ifsttar assure également la mise en réseau des acteurs des examens psychotechniques (psychologues réalisant ces examens, médecins agréés utilisant les avis formulés au cours de ces examens, développeurs et éditeurs de tests lorsque ce sera nécessaire) en vue de mieux les fédérer.

Enfin ce projet permettra d'identifier des besoins en matière de recherche autour des examens psychotechniques ;

- l'étude **S-PER** (Mesure de l'efficacité des stages de perfectionnement sur la sécurité des motocyclistes et identification des « bonnes pratiques » éducatives). Actuellement, il existe différents dispositifs de post-formation moto : centre de conduite sécurité BMW Motorrad, stages de pilotage sur le circuit Jean-Pierre Beltoise, association pour la formation des motards, CASIM. Le projet S-PER consiste à :

- réaliser un état des lieux des stages de perfectionnement à la conduite moto sur le plan national et de leurs contenus éducatifs ;
- mesurer l'efficacité de la formation post-permis sur la sécurité des motocyclistes à partir d'une étude d'accidentologie ;
- identifier sur le terrain les bonnes pratiques éducatives généralisables, permettant de faire évoluer les comportements et les attitudes vers plus de sécurité.

2.4. Les autres travaux de l'IFSTTAR en sécurité routière

En complément de ces travaux, l'IFSTTAR répond aux appels d'offres de recherche nationaux (FSR-Fondation Sécurité Routière, 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 achevés en 2016, on peut citer :

- la modélisation de l'abdomen pour le choc automobile : il s'agit d'un modèle détaillé de femme du *Global Human Body Model Consortium*(GHBMC). Le GHBMC est un consortium mondial principalement constitué de constructeurs automobiles. Il a pour objectif de développer des modèles humains avancés pour le choc automobile. Les travaux sont cofinancés par la *National Highway Traffic Safety Administration* (Agence américaine en charge de la sécurité routière) et sont réalisés par six centres d'expertises académiques sélectionnés en 2007. Le LBMC (laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs) à l'Ifsttar est responsable du centre sur l'abdomen, qui est le seul basé hors Amérique du Nord ;
- les déterminants de l'usage du téléphone au volant : le projet TSICA (Téléphone et Systèmes d'Information en Conduite Automobile) a été financé par la Fondation MAIF (2014-2016). Il a porté sur les usages du téléphone et des systèmes d'information au volant. Des groupes de discussion ont permis de recenser les usages, de les expliquer et de mieux comprendre ce que représente l'objet téléphone, comment et pourquoi il s'introduit dans les véhicules. Une enquête a été menée auprès de 3 189 personnes représentatives de la population française, dont 2 843 conducteurs.

Plusieurs nouvelles études pluriannuelles ont également été lancées en 2017 :

- l'identification et la priorisation des situations critiques de cas d'usage du véhicule routier automatisé (expertise pour la DGITM-Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du MTES) ;
- Memento : il s'agit d'un projet ANR piloté par le CEA-Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, qui vise à mesurer objectivement et en situation réelle de vie quotidienne les capacités

fonctionnelles, physiques, cognitives de patients ayant survécu à un accident vasculaire cérébral que ce soit dans des environnements fermés ou ouverts ;

- Equisim : il s'agit d'une plateforme numérique permettant d'étudier les mécanismes (biomécaniques, sensoriels, cognitifs, psychologiques) impliqués dans le maintien et le rattrapage de l'équilibre humain. La prévention des risques de chute représente un enjeu de santé publique chez les personnes âgées ;
- Adas&ME : vers un système d'assistance au conducteur prenant en compte l'état du conducteur et le contexte (le conducteur peut être un motard), il s'agit d'un projet Horizon 2020 ;
- Autoconduct : il s'agit d'un projet ANR relatif à l'adaptation de la stratégie d'automatisation des véhicules autonomes (niveaux 3 et 4 sur 5) aux besoins et à l'état des conducteurs en conditions réelles ;
- Coopol : il s'agit d'un projet de Fonds unique interministériel (FUI 21) sur la capacité d'appui aux opérations de secours et de police. Le projet a pour objectif de développer un système s'appuyant sur l'utilisation d'aéronefs légers pilotés par un opérateur drone dont les données seront exploitées par un opérateur capteur afin de renseigner en temps réel le commandement d'une opération.

2.5. Les autres contributions de l'IFSTTAR en sécurité routière

Lors du dernier Conseil national de la sécurité routière (CNSR), un nouveau comité des experts a été installé. Quatre experts de l'Ifsttar en font partie, deux en sont vice-présidents.

L'IFSTTAR est présent à l'échelle internationale et européenne, notamment au sein des trois associations majeures intervenant dans le domaine de la sécurité routière : le FEHRL (Forum of European National Highway Research Laboratories) pour les questions d'infrastructures, ECTRI (*European Conference of Transport Research Institutes*) pour les questions de mobilité au sens large et le FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes) qui regroupe les centres de recherches européens en sécurité routière. L'Ifsttar est impliqué au plus haut niveau de la gouvernance de ces trois associations, ce qui lui permet d'établir les meilleurs contacts pour des partenariats de recherche et d'expertise. De plus il participe à des organisations comme l'Organisation de Coopération et de développement Économique (Forum International des Transports, International Traffic Safety Data and Analysis Group et Joint Transport Research Centre) et prépare un accord-cadre avec la banque mondiale sur les questions de sécurité routière.

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

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

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

Les principales missions du CEREMA, financées jusqu'au 31 décembre 2016, par le **programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables »** sont :

- de promouvoir les modes de gestion des territoires qui intègrent les facteurs environnementaux, économiques et sociaux ;
- d'accompagner les acteurs publics et privés dans la transition vers une économie sobre en ressources et décarbonée, respectueuse de l'environnement et équitable ;
- d'apporter à l'État et aux acteurs territoriaux un appui d'ingénierie et d'expertise sur les projets d'aménagement nécessitant une approche pluridisciplinaire.

À partir de 2017, le CEREMA reçoit sa subvention pour charge de service public depuis le **programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie »**.

L'article 2 de son décret statutaire (décret du 27 décembre 2014) précise qu'une de ses missions est de contribuer à la sécurité routière. En 2017, les actions que le CEREMA a réalisées dans le domaine de la sécurité routière ont été financées à hauteur de 7,7 % par la subvention pour charge de service public (SCSP) de l'établissement et ces actions seront financées en 2018 à hauteur de 7,6 % par cette SCSP.

Au sein de son projet stratégique 2015-2020, la sécurité routière est identifiée comme un des neufs champs d'action. Le CEREMA y a inscrit son ambition de jouer un rôle de conseil et d'accompagnement, d'apporter un appui pour la conception de systèmes « intelligents », suivre les évolutions technologiques et conforter son offre d'expertise et d'évaluation. Le thème « Sécurité routière » est transversal et lié à d'autres thématiques au cœur des métiers du CEREMA notamment la mobilité, l'urbanisme et les infrastructures. Son périmètre regroupe alors plusieurs composantes portant sur les infrastructures, les véhicules et les usagers et leurs comportements, croisant des compétences connexes, selon la structuration suivante :

- ✓ systèmes d'information de la DSR (nouvel outil accident, base de donnée accidents, alimentation et diffusion) ;
- ✓ expérimentations et évaluations ;
- ✓ connaissance de l'accidentalité ;
- ✓ développement de la méthodologie pour les collectivités ;
- ✓ appui à la diffusion de la méthodologie pour les collectivités ;
- ✓ « études DGITM » à dominante sécurité routière (exploitation en sécurité du RRN).

Le programme des activités du CEREMA comprend à la fois des études centrales et locales. Pour la première fois en **2017**, environ un quart des actions de la « programmation centrale » sont identifiées, par les directions générales de l'administration centrale, comme des actions signalées, traitées de manière prioritaire au sein du CEREMA.

La programmation centrale compte 79 actions réparties selon les axes stratégiques suivants qui s'inscrivent dans le cadre des orientations stratégiques de la DSR.

a) Systèmes d'information de la DSR (nouvel outil accident, gestion de la base de donnée accidents, alimentation et diffusion) :

- gestion de la base de données accidents (fichiers BAAC) au niveau national pour son volet exploitation à partir des données produites par les forces de l'ordre ;
- nouveau système d'information sur l'accidentalité, données et exploitation^o TE Net (transfert de l'application TE Net du CPII-DOSO Centre de prestations et d'ingénierie informatiques du MTES au CEREMA suite à l'obligation de simplification relative à la circulation des transports exceptionnels dès 2017) et sécurisation des transports exceptionnels (animation du réseau métier, formation prise de poste) ;
- SI DCA et réalisation d'une base fiable des vitesses limites autorisées.

b) Expérimentations et évaluations :

- évaluation de l'expérimentation CIF (circulation inter file des deux et trois roues motorisées) ;
- évaluation de l'expérimentation de la réduction de la VLA, vitesse limite autorisée (Zones 80) sur 3 itinéraires de routes nationales bidirectionnelles particulièrement accidentogènes ;
- évaluation du CSA vitesses feux rouges pour la réalisation de différentes études d'évaluation du comportement des usagers, dans le cadre de la mise en oeuvre des divers systèmes de contrôle automatisé.

c) Connaissance de l'accidentalité :

- améliorer la connaissance des facteurs d'accidents dans le cadre de l'étude FLAM, grâce à l'accès aux procès verbaux informatisés pour l'ensemble du CEREMA ;
- réduire l'accidentalité des jeunes et des conducteurs novices, avec les thèmes suivants : accidentalité et comportement, avant le permis, après le permis ;
- réduire l'accidentalité des usagers vulnérables : les piétons (la marche, les modes actifs, des actions transversales, l'évolution de la réglementation et des expérimentations, la production d'outils, de méthodes, de bonnes pratiques), les cyclistes (suivi des aménagements des collectivités, guides, avis sur projets d'infrastructures) et les seniors (rapport d'étude d'enjeux sur les 65-100 ans, valorisation des travaux sur les piétons seniors sous l'angle de la sécurité des aménagements) ;
- réduire l'accidentalité des deux roues motorisés : mieux connaître les enjeux liés à leur accidentalité ; réaliser des études spécifiques (COSMOS, DYMOA) et des expérimentations telles que l'expérimentation de la circulation inter file des deux et trois roues motorisés ;
- réduire les accidents dus à des vitesses excessives ou inadaptées, prise en compte de l'infrastructure, évolution des véhicules avec les thèmes suivants : cohérence des vitesses, lisibilité de la route, sécurité des infrastructures et signalisation, lien entre vitesse et accident, appui technique à la politique de contrôle automatisé, suivi de l'expérimentation 80 km/h ;
- contribution au bilan annuel de la sécurité routière.

d) Appui et développement de méthodologie pour les collectivités locales :

- production de guides et fiches Zones de Circulation Apaisée (ZCA) : assurer le portage du programme « Une voirie pour tous » sous l'égide de la Coordonnatrice Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (Ciduv), capitaliser les bonnes pratiques en matière d'aménagement, mener une veille constante, en lien avec les partenaires, sur les questions ou difficultés liées au partage de la voirie et de l'espace public, afin de travailler des solutions adaptées ;
- sécurisation des routes départementales : comme demandé par l'Assemblée des Départements de France (ADF) et de l'Association des Directeurs de Services Techniques Départementaux (ADSTD), est actuellement étudiée une éventuelle extension des démarches de sécurité des infrastructures routières appliquées sur le réseau routier national, aux réseaux routiers départementaux ;
- 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 ;
- préparation d'un programme de formation pour les collectivités locales ;
- animation des Conférences Techniques Interdépartementales des Transports et de l'Aménagement (CoTITA) ;
- être un appui pour les collectivités territoriales afin que la sécurité routière soit bien prise en compte dans les autres politiques publiques qu'elles développent (ouvrage « le maire et la sécurité routière », travail sur la méthodologie des DGO, rapport sur le panorama des observatoires de l'accidentalité au sens de la SRU, synthèse des sollicitations des collectivités) ;
- améliorer les infrastructures sur tous les réseaux (réglementation en matière de signalisation, équipements de la route, circulation) : méthodologies et procédures, diagnostics et études d'enjeu sur des démarches formalisées (SURE, ISRI), participation à l'évolution de la réglementation nationale et européenne (signalisation, équipements de la route, circulation).

Dans le cadre des politiques locales de sécurité routière, le CEREMA a œuvré sous forme de partenariats, de chartes (notamment sur les thèmes : alcool, stupéfiants, téléphone portables, vitesse, usagers vulnérables), d'appui au pôle d'animation de sécurité routière (réseau des CMSR), de relais de communication de sécurité routière vers les collectivités locales, de lien avec les partenaires, d'animation des réseaux, d'appui technique dans l'animation des politiques locales et le montage de projets de formation.

Les travaux engagés avec le CEREMA sur les thématiques précitées seront poursuivis en 2018 et mettront l'accent sur l'analyse de l'accidentalité selon la typologie des usagers, l'analyse des facteurs d'accidents mortels, les deux-roues motorisés, les usagers vulnérables, en particulier les seniors (dont l'accidentalité augmente sensiblement) et les jeunes, en intégrant les pratiques de mobilité de ces usagers, les nouvelles technologies et la sécurité routière.

4. Les actions des autres organismes de recherche

4.1. Les autres organismes de recherche en France

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

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

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

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

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

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

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

Pour échanger sur les facteurs liés à la santé pouvant altérer les capacités de conduite, un **colloque Santé et Sécurité** routière a été organisé par la DSR en 2016, en présence des représentants de la Direction Générale de la Santé (DGS), du Conseil national de l'ordre des médecins, mais aussi de praticiens de Hôpital Raymond Poincaré – Garches et de l'APH de Marseille.

En 2017, l'ONISR soutient le **CFMT (Collège Français de Médecine du Trafic)**, organisme fédérant les activités scientifiques de l'Automobile Club Médical de France (ACMF), afin de valoriser les résultats d'une journée scientifique sur le thème des secours et des soins aux accidentés de la route.

4.2. La recherche au niveau européen et international

Les actions des organismes de recherche européens ou internationaux sont également essentielles pour capitaliser les connaissances en matière de sécurité routière. Des rencontres sont organisées, à l'instar des Entretiens du Centre Jacques Cartier qui offrent aux chercheurs la possibilité de mener conjointement des recherches inscrites notamment au 8^{ème} programme-cadre, appelé Horizon 2020. En 2016, les Entretiens du Centre Jacques Cartier portent sur les « Facteurs humains, technologies embarquées et numériques : Quel rôle pour les politiques de sécurité routière ? » et sont conduits avec les partenaires belges et québécois.

Des forums et réseaux européens (FERSI, ETSC) et internationaux (IRTAD) sont également des lieux d'échanges et de partage d'expertise.

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

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

L'IRTAD (*International Traffic Safety Data and Analysis Group*) est un groupe de travail permanent du Forum International des Transports (FIT) de l'OCDE. Il est composé de 80 membres ou observateurs issus de 40 pays. Sa base de données, son rapport annuel et ses rapports de recherche thématiques permettent de réaliser des comparaisons au niveau international.

Le FIT (Forum International des Transports) et la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) se sont associés pour lancer un nouveau réseau mondial de sécurité routière pour les villes, *Safer City Streets* dans le cadre de la conférence Habitat III de l'ONU à Quito. Au-delà de la constitution d'une base de données, ce réseau d'experts a pour objectif d'échanger des connaissances et de tirer parti des expériences vécues dans leurs villes respectives.

Par ailleurs, la Commission européenne soutient aussi de nombreux projets européens (ECODRIVER, SAFEMOVE, IN-Roads, SCOOP, ERSO).

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

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

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

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

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

Pour la mandature 2017-2020, le CNSR est désormais composé d'un panel élargi d'acteurs de la sécurité routière avec des profils extrêmement variés. Le périmètre des commissions a lui aussi été adapté aux nouveaux enjeux de la sécurité routière : les risques routiers professionnels, les technologies innovantes, la conduite et la santé ainsi que la mobilité des personnes âgées. Le comité des experts a également été renouvelé. Le Cerema et l'Ifsttar y poursuivent leur mission d'expertise, aux côtés des représentants de l'INSERM, du milieu universitaire et hospitalier. Lors de la séance plénière du 21 avril 2017, deux focus thématiques ont été présentés : « Sécurité routière et sécurité automobile » et « Somnolence et risque accidentel ».

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

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

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

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

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

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF N° 3

Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

Programme 140 : Enseignement scolaire public du premier degré

Programme 141 : Enseignement scolaire public du second degré

Programme 214 : Soutien de la politique de l'éducation nationale

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 182 : Protection judiciaire de la jeunesse

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Programme 219 : Sport

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

L'éducation à la sécurité routière (ESR) des enfants et des jeunes est un levier d'action fondamental dans cette lutte et pour la formation des futurs citoyens aux comportements responsables sur les routes. L'ESR, mise en œuvre en milieu scolaire selon un continuum éducatif, est une éducation aux valeurs du vivre ensemble et est donc étroitement liée au civisme, au partage de l'espace, à la prévention des risques, à l'éducation à la santé, à l'éducation au développement durable...

L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves est avant tout éducatif et relève de plusieurs registres d'objectifs de compétences (connaissance des règles de circulation, de sécurité, des comportements à avoir).

L'école, dans une démarche de coéducation, sans se substituer aux familles, a pour objectif de transmettre aux jeunes les valeurs fondamentales de la République. Pour y parvenir, elle mobilise l'ensemble des acteurs de la communauté éducative à travers la mise en place du parcours éducatif de santé (PES) pour tous les élèves, défini par la circulaire n° 2016-008 du 28 janvier 2016, et du parcours citoyen de l'élève défini par la circulaire n° 2016-092 du 20 juin 2016. Ces parcours permettent à l'élève de développer, dans les situations concrètes lors des temps scolaires, périscolaires et extrascolaires, son aptitude à vivre de manière autonome, à faire le lien entre la lutte contre les conduites addictives et l'éducation à la sécurité routière, à participer activement à l'amélioration de la vie commune et à préparer son engagement en tant que citoyen.

Ainsi, sont mises en œuvre des actions d'éducation à la sécurité routière centrées sur les 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, inter degrés, inter établissements et dans l'établissement, le comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC) est une instance particulièrement adaptée, donc à privilégier, pour définir et impulser les actions éducatives. La circulaire n° 2016-114 du 10 août 2016 relative aux orientations générales pour les comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté 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.

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

- ✓ collaborations locales visant à mettre en place des actions en direction des enfants et des jeunes scolarisés ;
- ✓ formation des personnels de l'éducation nationale à l'éducation à la sécurité routière ;
- ✓ élaboration de ressources en éducation à la sécurité routière ;
- ✓ réalisation d'enquêtes et travaux de recherche ;
- ✓ diffusion de l'information, notamment par des sites internet.

Dans les écoles relevant du premier degré, (**programme 140 « Enseignement scolaire public du premier degré »**), l'enseignement à la sécurité routière (prévu par le code de l'éducation aux articles L. 312-13 et D. 312-43 et suivants) constitue un volet qu'il convient de replacer dans le cadre de l'enseignement des règles générales de sécurité défini aux articles D. 312-40 à 312-42. La circulaire n° 2006-085 du 24 mai 2006 précise les conditions de mise en œuvre d'une éducation à la responsabilité en milieu scolaire qui concerne l'ensemble des domaines de l'éducation à la sécurité, ce qui inclut la sécurité routière.

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

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

Cette éducation s'inscrit dans les enseignements dispensés dans les différents champs disciplinaires de l'école primaire dont les programmes ont été publiés dans l'arrêté du 9 novembre 2015 pour le cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et le cycle de consolidation (cycle 3).

La formation préparant à l'attestation de première éducation à la route (APER) 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.

L'APER a fait l'objet d'une rénovation définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016 pour tenir compte des nouveaux programmes, de la mise en place du cycle 3 et assurer une meilleure continuité pédagogique entre l'école et le collège. Cette attestation est délivrée aux élèves du cycle 3 sans nécessairement attendre la dernière année du cycle, pour confirmer qu'ils ont effectivement suivi un enseignement des règles essentielles de sécurité. Elle est téléchargeable et éditable à partir de l'application nationale LSU (Livret Scolaire Unique).

Un document pédagogique d'accompagnement a été élaboré et mis à disposition des enseignants. Il propose une progressivité des apprentissages du cycle 1 au cycle 3 et des compétences à travailler dans le cadre des programmes ainsi qu'une série de situations et de projets possibles à mettre en œuvre. Ce document est en ligne sur eduscol à l'adresse : <http://eduscol.education.fr/cid45635/l-education-a-la-securite-routiere-du-cycle-1-au-cycle-3.html>

L'APER, et plus généralement l'éducation à la sécurité routière chez les plus jeunes (cycle 2 et 3), fait actuellement l'objet d'une étude menée par l'institut français des sciences et technologies du transport, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), dans le cadre de la convention de partenariat entre la DGESCO et la DSR. Cette étude a pour objet d'évaluer, d'une part, les conditions de mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière à l'école primaire et, d'autre part, les effets de cette éducation sur les comportements des élèves. Les enseignants d'un échantillon d'écoles primaires ont été sollicités en janvier et février 2017 via un questionnaire en ligne par les chercheurs du laboratoire de psychologie des comportements et des mobilités de l'IFSTTAR. De mai à fin juin 2017, des entretiens ont été conduits auprès d'élèves, d'enseignants, d'intervenants et de parents d'élèves. Une analyse et une synthèse de ces entretiens est en cours. Pour faciliter la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière, le site pédagogique eduscol consacré à la sécurité routière en milieu scolaire (www.eduscol.education.fr/education-securite-routiere) propose de nombreuses ressources à destination des enseignants du premier degré.

Par ailleurs, le réseau des coordonnateurs académiques et correspondants départementaux désignés respectivement par les recteurs et par les inspecteurs et inspectrices d'académie, directeurs et directrices académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN), apporte son concours aux enseignants et chefs d'établissement qui les sollicitent.

Enfin, depuis 2013, le ministère de l'éducation nationale organise « la semaine nationale de la marche et du vélo », dont l'appellation a évolué pour l'opération 2017 (anciennement « semaine nationale du vélo à l'école et au collège ») afin d'inciter les équipes pédagogiques à organiser des actions prenant également en compte la marche et ainsi sensibiliser les enfants, de la maternelle au collège, à l'intérêt de différents modes actifs de déplacement.

Cette opération s'inscrit dans le cadre du plan national d'action « mobilités actives ». Organisée fin mai, début juin par les établissements volontaires, cette manifestation a pour objectif de valoriser ou d'initier des approches pédagogiques grâce à la pratique du vélo et de la marche, le volet sécurité routière étant toujours présent dans cette opération. Le site internet national dédié à cette opération <http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/> propose aux professeurs et aux équipes éducatives un espace d'inscription, des ressources, des exemples d'actions, des outils de communication, des contacts associatifs.

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

En 2017, 13 380 élèves relevant de 606 classes ont participé à cette manifestation, 42 départements étaient représentés ainsi que 25 académies.

Dans le second degré, (**programme 141 « Enseignement scolaire public du second degré »**), **comme dans le premier degré, l'éducation à la sécurité routière** constitue un volet qu'il convient également de replacer dans le cadre de l'enseignement des règles générales de sécurité défini aux articles D. 312-40 à D. 312-42 du code de l'éducation. La circulaire n° 2006-085 du 24 mai 2006 précise les conditions de mise en œuvre d'une éducation à la responsabilité en milieu scolaire qui concerne l'ensemble des domaines de l'éducation à la sécurité, incluant la sécurité routière.

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

Ces dernières revêtent un caractère obligatoire pour les personnes nées après le 1^{er} janvier 1988, puisque l'ASSR1 est requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur (article R. 211-2 du code de la route) ; l'ASSR2 ou l'ASR est nécessaire pour l'obtention du permis de conduire (article R. 221-5 du code de la route).

La Commission nationale des ASSR est chargée de la mise à jour de la banque de questions (650 questions environ) des épreuves ASSR et ASR et procède à une actualisation et un enrichissement de la banque.

Le téléchargement des épreuves, perfectionné en 2012 au moyen du « tirage aléatoire » à partir de la plateforme <http://assr.education-securite-routiere.fr/>, permet une grande souplesse dans l'organisation des épreuves. Cet outil présente l'avantage de ne pas être seulement utilisable pour la passation des épreuves mais également pour la préparation des épreuves et pour leur correction. L'épreuve peut être préparée en ligne grâce à l'application nationale <http://preparer-assr.education-securite-routiere.fr/>. Chaque épreuve fait l'objet d'un diaporama de correction détaillé permettant d'aider les enseignants à accompagner les élèves.

Dans l'objectif 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 l'ensemble des entrants en lycée et en centre de formation d'apprentis (CFA) public. Cette circulaire, en vigueur depuis la rentrée 2015, vise à :

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

Afin d'accompagner les équipes et en complément des personnes ressources au sein de l'établissement, du département ou de l'académie, une mallette pédagogique dématérialisée a été créée et est disponible sur le site eduscol <http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/spip.php?article403>.

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

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

La généralisation de cette demi-journée courant 2015-2016 a été rendue difficile par la date de sortie de la circulaire et des projets déjà planifiés pour la rentrée suivante (plans académiques de formation déjà arrêtés). Ce contexte particulier invite à penser que la généralisation de cette mesure gagnera en progressivité. Le premier bilan de la mise en œuvre de cette mesure réalisé en septembre 2016 est en ce sens encourageant.

Cette mesure à destination des entrants en lycée et CFA publics est portée localement par le réseau des coordonnateurs académiques et correspondants départementaux sécurité routière, respectivement désignés par la rectrice ou le recteur d'académie et l'inspectrice ou l'inspecteur d'académie, directrice ou directeur académique des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

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.

Chaque année, il est préconisé qu'une formation d'une journée soit organisée au bénéfice des nouveaux référents d'établissement.

Depuis la rentrée scolaire 2014, des parcours de formation en ligne pour les enseignants et intervenants sont proposés en complément sur un nouveau portail dédié (<http://formation.education-securite-routiere.fr/>).

Le ministère de l'éducation nationale anime le réseau de ces coordonnateurs académiques en organisant, notamment, au moins une réunion nationale par an, afin de leur donner les orientations gouvernementales et de favoriser la mutualisation des bonnes pratiques. Une réflexion sera menée courant 2018 sur la mise en place d'un parcours de formation M@gistère.

Le portail Internet national dédié à l'éducation à la sécurité routière (www.eduscol.education.fr/education-securite-routiere) fait l'objet d'une actualisation très régulière. Ouvert à tout public, ce portail est conçu avant tout pour recenser et mutualiser les ressources pédagogiques utiles aux équipes éducatives. Il participe aussi à l'animation nationale du réseau des coordonnateurs académiques et aux échanges inter académiques.

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

Par ailleurs, depuis plus de dix ans, une part de la subvention pour charge de service publique de Canopé (ex-centre national de documentation pédagogique), opérateur du ministère de l'éducation nationale émergeant au **programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »**, est spécifiquement identifiée pour l'éducation à la sécurité routière.

Depuis 2010, la part dédiée de la subvention est déléguée pour la mise en place d'actions spécifiques telles que :

- ✓ la réalisation et actualisation d'un portail Internet national recensant les ressources pédagogiques disponibles ;
- ✓ la participation à l'animation du réseau des correspondants académiques sécurité routière ainsi que l'animation du réseau des référents sécurité routière Canopé ;
- ✓ la duplication et la distribution du matériel d'examen pour les épreuves des ASSR, notamment pour les élèves scolarisés dans des établissements relevant d'autres ministères ;
- ✓ la participation à la mise à jour de la base informatique des questions pour les épreuves ASSR et son suivi.

La convention de partenariat pour l'éducation à la sécurité routière liant le ministère de l'éducation nationale et son opérateur Canopé est en cours de renouvellement suite à la nomination d'un chef de projet Canopé chargé du dossier de l'éducation à la sécurité routière et le transfert de l'hébergement des sites internet de Canopé Versailles vers le site de la direction générale de Canopé à Chasseneuil du Poitou.

En outre, le ministère de l'Education nationale contribue à l'effort gouvernemental en mettant un inspecteur d'académie, conseiller technique à la disposition du Délégué interministériel à la sécurité routière.

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

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

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

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

En 2017, 244 513 jeunes ont été sensibilisés au risque de la sécurité routière et 16 309 missions « actions de prévention partenariat » ont été menées par la gendarmerie.

Dans le cadre des actions préventives à l'attention des élèves du primaire et du 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 dispositifs de « permis piétons » et « permis cyclistes », encadrés par une convention entre la direction générale de la police nationale et la société « Essuie-Glace ». Ainsi, en 2017, plus de 86 000 élèves ont été sensibilisés aux problématiques de sécurité routière par la sécurité publique et la préfecture de police ; plus de 18 000 permis piétons ont par ailleurs été délivrés par les CRS.

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 2017, les pistes itinérantes et locales animées par les CRS ont permis de former 65 590 jeunes environ.

Par ailleurs, les policiers formateurs anti-drogues animent régulièrement des actions de prévention en matière de sécurité routière dans les classes de maternelles (dangers de la route), les écoles élémentaires, les collèges et les lycées, en concertation avec les chefs d'établissement.

La préfecture de police renforce également les actions en direction des étudiants, portées à 65 en 2017 contre 28 en 2016.

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

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

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

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

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

Enfin l'animation du réseau des écoles de Karting porte des actions portant sur la sécurité routière et le secourisme.

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

La **Fédération française de cyclotourisme (FFCT)** ne cesse de sensibiliser ses adhérents à la sécurité routière et au respect du Code de la route,. Elle incite au respect mutuel entre tous les usagers. Ses actions sont efficaces car par exemple, plus de 90 % de ses adhérents portent désormais le casque . Ce travail de prévention est coordonné et mis en place par une organisation pyramidale au sein même de structures qui sont composées de commissions avec des coordonnateurs inter-régions, un délégué régional de ligue dans chaque région et des délégués départementaux ainsi que plus de 3 000 délégués de club dans tout l'Hexagone. Afin d'étendre sa contribution à la sécurité routière auprès de tous les usagers, la FFCT a aussi mis en place durant quatre ans la diffusion d'un dépliant rappelant les contraintes des cyclistes sur la route et des recommandations sur le comportement au volant dans des situations types.

L'éducation routière, est l'activité proposée par les écoles de cyclotourisme aux jeunes jusqu'à 12 ans. Il y a trois niveaux de qualification, de l'apprentissage à l'expert. Un concours national d'éducation routière a été instauré pour les 10-12 ans ; il récompense les meilleurs jeunes et le meilleur comité régional. Ce concours national est qualificatif pour le concours européen d'éducation routière organisé chaque année en septembre.

Enfin la fédération s'attache à développer le cyclotourisme à l'école au travers du « savoir rouler » (mesure n° 10 du CISR du 9 janvier 2018). Depuis de nombreuses années la fédération intervient dans les écoles, sur le temps scolaire et périscolaire. Une convention a été signée avec le ministère de l'éducation nationale et la mise en place du « savoir rouler » en primaire est un axe prioritaire pour cette fédération

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de sensibilisation des jeunes usagers est de 47 000 € pour 2018. La quote-part en lien avec les actions de sécurité routière est de 10%, soit 4 700 €

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

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

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de sensibilisation des jeunes usagers est de 200 000 € pour 2018. La quote-part en lien avec les actions de sécurité routière est de 10%, soit 20 000 €

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

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de sensibilisation des jeunes usagers est de 130 000 € pour 2018. La quote-part en lien avec les actions de sécurité routière est de 20%, soit 26 000 €

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

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

- ✓ des actions de formation et de prévention aux conduites addictives ;
- ✓ sur la route (alcool, drogue, ...) ;
- ✓ des actions de formation et de prévention aux conduites à risques sur

- ✓ la route (vitesse, fatigue, ...) ;
- ✓ des actions de formation aux gestes de premiers secours (PSC1) ;
- ✓ des mises en situation du public en matière de conduite.

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

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

Les actions de prévention organisées par le **programme 182 « Protection judiciaire de la jeunesse »** s'inscrivent dans les priorités de la délégation à la sécurité routière et de ses partenaires européens, que sont l'enseignement des règles de sécurité routière à tous les jeunes, quelle que soit leur situation scolaire ou de 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 psycho-actifs (médicaments ou drogues et/ou alcool) et de contribuer à déceler certaines défaillances sensorielles (vue, ouïe...).

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

En amont de l'obtention de ces examens, la direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) contribue à ce que les mineurs pris en charge remplissent les conditions nécessaires à la réinscription au sein d'un parcours de formation. A titre d'exemple, l'accord-cadre signé le 7 juin 2011 avec la direction du service national et la direction de

l'administration pénitentiaire poursuit cet objectif. En effet, ce protocole fixe le cadre d'organisation des journées défense et citoyenneté en milieu carcéral et en milieu ouvert pour les jeunes recensés de 16 à 25 ans. Cette démarche leur permet d'être en règle avec les obligations du code du service national avant la fin de leur prise en charge ou de leur temps de détention, et de pouvoir débiter immédiatement après l'ensemble des démarches d'insertion. Le passage d'examens et concours soumis à l'autorité publique, dont font partie les attestations et brevets de sécurité routière ainsi que le permis de conduire, s'inscrit dans le processus de réinsertion.

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

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

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

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

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

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

Au sein de la direction interrégionale de la protection judiciaire de la jeunesse (DIRPJJ) Grand-Centre par exemple, des actions de sensibilisation au code de la route sont organisées dans le cadre des mesures judiciaires mises en œuvre telles que la mesure de réparation ou les stages de citoyenneté. En partenariat avec les services territoriaux de la prévention routière, sont proposées des mises en situation pour faire prendre conscience aux jeunes des risques liés

à la conduite sous l'empire de produits psycho-actifs. De même, il leur est exposé à cette occasion les risques liés à la vitesse excessive, et au non-respect du code de la route. Une inspectrice du permis de conduire, chargée de mission prévention à la préfecture du Loiret, intervient régulièrement auprès des jeunes sous protection judiciaire dans le cadre de la passation du BSR ou d'actions de sensibilisation.

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

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

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

OBJECTIF N° 4

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

■ Programme 207 : Sécurité et éducation routières

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

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

La réforme du permis de conduire annoncée par le ministre de l'intérieur en juin 2014 est allée dans ce sens et avait pour objectifs, d'une part, de réduire les délais de passage et donc les coûts pour les usagers, et d'autre part, de rendre le permis plus accessible pour les jeunes (rénovation du dispositif du permis à un euro par jour, mise en place de guichet unique pour les aides, etc.). Quatre années après son lancement, la réforme a produit ses effets puisque le délai moyen d'attente d'une place d'examen au permis de conduire après un échec a fortement baissé depuis 2013 ; il est passé de 98 jours en 2013 à 65 jours en mai 2018. Le délai médian est de 42 jours.

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

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

Ainsi dès le plus jeune âge, les enfants sont sensibilisés en primaire et en classe de 5ème et 3ème à la sécurité routière. Des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) sont délivrées. Elles seront ensuite exigées pour obtenir un premier 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.

La formation par les écoles de conduite labellisée

Le label « qualité des formations au sein de écoles de conduite » est entré en vigueur le 2 mars 2018. Ce label ministériel attribué gratuitement repose sur une démarche volontaire des écoles de conduite. Il est décerné pour 3 ans selon 6 critères de qualité : objectifs de formation identifiés, dispositifs adaptés au public, moyens pédagogiques correspondant à l'offre de formation, formateurs qualifiés, information disponible, prise en compte des appréciations des candidats.

Le dispositif « permis à un euro par jour »

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

Ce dispositif repose sur des conventions entre l'État, près de 5 200 écoles de conduite partenaires et 14 établissements financiers. Depuis le 1er juillet 2016, les modalités d'obtention du prêt ont été assouplies. Désormais, celui-ci peut être accordé pour financer une formation initiale ou, après un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire, une formation complémentaire visant l'obtention du permis de conduire de la catégorie A2, de la catégorie A1, ou de la catégorie B. La formation au permis de catégorie B peut s'inscrire dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite ou de l'apprentissage en conduite supervisée.

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

Dans ce nouveau cadre, l'objectif est de financer, en 2019, 175 920 prêts dont 107 000 prêts initiaux.

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

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

INDICATEUR 4.1

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

[Programme 207]

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Délai d'attente moyen annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	63	63	45	63	60	45
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€ / permis	61,3	61,5	59,5	59,7	60	59,5

Précisions méthodologiques

1 – Réduire le délai d'attente moyen aux examens

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

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

* Les délais moyens affichés tiennent compte de l'évolution réglementaire intervenue en 2013 qui permet aux candidats de se représenter au bout de 7 jours et non plus 14 jours. Les valeurs communiquées en 2014, 2015 et 2016 étaient calculées selon l'ancienne réglementation.

* Le délai médian était de 39 jours en 2017. 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.

Valeurs pour 2016 et 2017 : valeurs de référence calculées sur une année entière.

Prévisions pour 2018 et 2019 : valeurs calculées en faisant une estimation des gains attendus de l'externalisation de l'épreuve théorique engagée le 13 juin 2016.

Mode de calcul :

Sont pris en compte pour le calcul de l'indicateur annuel, les délais moyens 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 moyen 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 moyenne, pondérée par le nombre de candidats pris en compte, des douze délais mensuels d'une année civile.

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 immédiatement.

2 – Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réforme de juin 2014 s'est traduite notamment par la mise en place d'un 13^{ème} examen B par jour, par la mise à disposition d'une trentaine d'agents publics de La Poste pour réaliser l'épreuve pratique du permis B et par l'externalisation de l'épreuve théorique générale. Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) se sont ainsi concentrés sur l'épreuve pratique du permis B et les contrôles.

En 2018, sur les 33 agents de La Poste, 21 qui avaient le statut de fonctionnaire ont été intégrés dans le corps des IPCSR par la voie du détachement. Ils seront définitivement intégrés lorsqu'ils auront achevé leur formation complémentaire à l'INSERR. Depuis 2014, les volumes de recrutements annuels sont calibrés pour garantir la stabilité des effectifs d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et de délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR). Ils sont d'environ 44 pour les IPCSR et 10 pour les DPCSR.

Ces mesures ont permis de réduire considérablement le délai d'attente moyen aux examens après un premier échec, qui est passé de 98 jours en 2013 à une prévision de 63 jours fin 2018. Le délai médian est passé de 73 jours en 2013 à 42 jours en 2018.

Le délai moyen reste artificiellement long en raison d'une part, non négligeable, de candidats qui ne souhaitent pas se représenter immédiatement à l'épreuve pratique pour des raisons d'agenda (poursuite des études dans une autre ville), financières (ne disposent pas immédiatement des ressources nécessaires pour compléter leur formation) ou par peur d'échouer à nouveau. Les quelques candidats qui attendent plus de 9 mois pour passer l'examen influencent très défavorablement les délais, biaisant ainsi la perception des délais d'attente. A cet égard, le délai médian est un indicateur plus pertinent et plus juste. A 42 jours, il témoigne que la réforme de 2014 a atteint son principal objectif qui était la réduction des délais à un niveau raisonnable.

Par ailleurs, les taux de réussite en première présentation influencent également le délai moyen d'attente. Celui-ci est passé de 61,56 % en mai 2015 à 59,54 % en mai 2016 puis à 58,04 % en mai 2017 pour atteindre 57,96 % en mai 2018. C'est une conséquence de la réduction des délais qui permet aux candidats de se présenter plus rapidement à l'examen pratique du permis de conduire, sans que leur formation ne soit pleinement aboutie. La réglementation impose un minimum obligatoire de 20 heures de formation, un certain nombre de candidats au permis de conduire s'inscrivent à l'épreuve pratique dès ces 20 heures effectuées alors qu'en moyenne 35 heures sont nécessaires pour réussir l'épreuve pratique dès la première présentation.

Outre la réduction des délais, ces mesures ont permis d'augmenter le nombre de permis délivrés. Si la mobilisation d'un effectif plus important d'IPCSR a généré, dans un premier temps, une légère hausse des dépenses de fonctionnement (formation et fonctionnement courant) et de la masse salariale, le coût moyen du permis s'est stabilisé en 2015 et 2017 à 61 €. L'exercice 2018 correspond à un point d'équilibre entre les effectifs d'IPCSR et le nombre de permis délivrés. La période 2017/2020 se caractérisant par une stabilité du cadre de gestion, le coût unitaire du permis de conduire ne devrait pas connaître d'évolution.

OBJECTIF N° 5

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

■ Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme 307 : Administration territoriale

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

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

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

Sur le fondement de l'article 15 de la loi du 16 février 2015 relative à la modernisation et à la simplification du droit et des procédures dans les domaines de la justice et des affaires intérieures, un téléservice a été développé pour permettre aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points ainsi que leurs courriers de retrait ou de restitution de points. Cette procédure sera mise en service dès la publication de l'arrêté lié à l'avis CNIL correspondant, début 2019.

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

En 2019, les crédits de ce programme financeront les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC) ainsi que les dépenses relatives à l'hébergement et à l'exploitation des plateformes de production du permis de conduire sécurisé (serveurs et logiciels).

Le programme supportera également les dépenses destinées à faire évoluer le système informatique actuel afin d'intégrer les mesures législatives ou celles arrêtées lors des comités interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 et du 9 janvier 2018 : création d'un permis à points pour les conducteurs étrangers non-résidents, instauration d'une formation post-permis pour les conducteurs novices volontaires qui aura pour effet de réduire la période probatoire, information des entreprises du secteur des transports routiers de marchandises et de voyageurs sur la validité du permis de conduire de leurs salariés conformément à la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, généralisation de l'éthylotest anti-démarrage à travers les mesures administratives et création d'un nouveau stage de sensibilisation à la sécurité routière de 3 jours pour les personnes ayant déjà suivi deux stages.

Sur ce programme sont également financées les dépenses liées à l'amélioration des téléprocédures de demande de permis de conduire ouvertes en 2018 dans le cadre du plan préfectures nouvelle génération (PPNG) qui continueront d'évoluer en 2019 pour en améliorer leur ergonomie.

Enfin, le système national du permis de conduire va devoir être modernisé en profondeur et des crédits d'étude sont d'ores et déjà réservés pour conduire cette refonte.

Le **programme 307 « Administration territoriale »** participe également au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre.

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

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

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

INDICATEUR 5.1

Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points [Programme 751]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46)	nombre	8 411 031	9 794 758	10 750 000	10 700 000	11 740 000	12 500 000
Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)	nombre	8 302 799	11 254 953	11 250 000	11 300 000	12 400 000	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'un retrait ou d'une restitution sur le capital de points de son permis de conduire. Elles sont comptabilisées sur la base des lettres effectivement expédiées par l'imprimerie nationale.

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 3 ans sans infraction.

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

Depuis 2013, les valeurs « lettres 46 » portent à la fois sur les lettres 46 et 46D. Les lettres 46D sont envoyées aux auteurs d'une infraction légère n'ayant entraîné le retrait que d'un point. Celui-ci leur est rendu lorsque aucune nouvelle infraction n'a été constatée durant les 6 mois suivant l'infraction en cause.

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 notamment le parc de radars. Dans ce cadre, il est prévu que le nombre de lettres (restitution et retrait de points) adressées aux contrevenants augmente.

OBJECTIF N° 6

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

L'éducation à la sécurité routière concerne donc l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs), du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie. À côté de l'action indispensable des milieux associatifs et professionnels sur le sujet, les pouvoirs publics se doivent donc de 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 et ministérielle orientée sur la prévention, l'éducation et l'information pour mieux favoriser les changements de comportements. À ce titre, le **programme 207 « Sécurité et éducation routière »** finance des actions de communication qui se traduisent notamment par la réalisation de campagnes de communication et d'information diffusées sur différents médias (télévision, radio, presse, affichage et Internet).

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

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

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

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

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

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

Quatre enjeux ont été retenus au niveau national et doivent être impérativement repris dans les DGO : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants), les jeunes et les seniors. Néanmoins, des enjeux locaux pourront venir compléter ces enjeux nationaux, tels que la vitesse, les distracteurs ou les deux-roues motorisés.

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

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

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

Au premier semestre 2018, le DGO a été signé dans 53 départements.

Afin de mieux développer l'éducation routière tout au long de la vie, la police nationale va veiller à la variété des publics visés et des vecteurs de communication employés .

Des actions régulières en milieu scolaire et auprès des plus jeunes sont tout particulièrement menées par les personnels de la direction centrale de la sécurité publique (DCSP), les compagnies républicaines de sécurité (CRS) dans le cadre des pistes d'éducation routière et les 375 policiers formateurs anti-drogues (PFAD) de la police nationale.

La Police nationale contribue ainsi à la distribution des « permis piétons » et des « permis cyclistes », destinés respectivement aux élèves de CE2 et CM2. Le dispositif « permis piétons » bénéficie d'une nouvelle convention, conclue en novembre 2017 entre la direction générale de la police nationale et l'association Prévention MAIF. Des discussions sont actuellement en cours pour un renouvellement des « permis cyclistes ».

Les policières et policiers participent également à des manifestations ponctuelles. Ainsi, le 12 mai 2017, dans le cadre des « 24h de la PP contre les addictions au volant », 43 opérations ont été menées en milieu universitaire et dans les lieux festifs, ce qui a permis de sensibiliser 2 053 étudiants, 132 apprentis et 648 collégiens. Un séminaire a également été organisé le 29 novembre 2017 pour les référents « sécurité routière » des collèges et des lycées. La police peut également être associée à des événements d'envergure en lien avec la circulation routière tel le Tour de France cycliste.

Le public senior reste difficile à mobiliser autour des actions de sécurité routière (14 actions spécifiques conduites par la préfecture de police en 2017, pour 564 seniors sensibilisés).

La Police nationale, qui compte environ 421 000 abonnés sur Twitter, 700 000 sur Facebook et 12 000 sur Instagram, mobilise également les réseaux sociaux et l'internet pour sensibiliser le public le plus large sur les grands enjeux de sécurité (« être piéton, ça s'apprend »), promouvoir les opérations de prévention et rappeler les règles et procédures relatives aux infractions et délits routiers.

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

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

OBJECTIF N° 7**Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables**

Programme 152 : Gendarmerie nationale

programme 176 : Police nationale

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Programme 219 : Sport

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

Selon le bilan de l'accidentalité 2017 (ONISR), les usagers de **deux-roues motorisés** représentent 23 % des décès avec 669 **motocyclistes** et 117 **cyclomotoristes** tués en 2017. La mortalité motocycliste subit une forte hausse en 2017 (+ 56 décès par rapport à 2016 soit + 9,1 %), ce qui réduit fortement les progrès observés par rapport à 2010 en ramenant le gain à - 5,0 %. Le nombre de cyclomotoristes tués est en légère baisse (- 4 décès par rapport à 2016) après la forte décroissance (- 53 %) intervenue depuis 2010.

Les cyclistes constituent la seule catégorie d'usagers dont la mortalité présente une hausse pour la deuxième année consécutive (+ 6,8 %), et la seule catégorie dont le nombre de décès en 2017 (173) est supérieur à celui de 2010 (147).

La mortalité des piétons présente une forte baisse en 2017 (- 13,4 %) qui ne suffit cependant pas à compenser la hausse de l'année précédente (+ 19,4 %). Le nombre de piétons tués en 2017 s'élève à 484 et est quasi identique avec celui de 2010 (485).

Depuis 2010, le vieillissement de la population est un enjeu fort de sécurité routière. La mortalité des 75 ans et plus présente une forte baisse en 2017 (- 6,9 %), alors que la mortalité des 65-74 ans croît de + 6,9 %. Les accidents seniors présentent une gravité élevée : parmi les victimes seniors, on compte 22 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés, contre 11 pour les personnes de moins de 65 ans. La mortalité des seniors concerne pour la plus grande part des piétons. 27 % des piétons tués sont des seniors

En conséquence, le Comité interministériel de la sécurité routière a adopté différentes mesures pour renforcer la protection des piétons. Le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière vient de modifier 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 points.

Les autres mesures en préparation pour protéger les piétons concernent l'aménagement des passages piétons pour augmenter leur visibilité aux véhicules devant s'arrêter.

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

Certaines actions 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 de la maniabilité de la moto). 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 enfants du primaire pour éveiller leur sens de la responsabilité.

Concernant les seniors, des interventions ciblées peuvent conduire les unités à compléter les actions déjà mises en œuvre par la Prévention Routière et certaines sociétés d'assurance. Parallèlement, l'opération « tranquillité seniors », d'abord destinée à prévenir les actes de délinquance à l'encontre des personnes âgées, est également devenue le cadre d'interventions sur la sécurité routière (remises à niveau sur le code de la route par exemple).

L'identification par la **Police nationale** de plusieurs catégories d'usagers particulièrement vulnérables 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 à destination des usagers les plus vulnérables, notamment les cyclistes et les piétons : la « Quinzaine régionale des usagers vulnérables » (du 15 au 26 mai 2017 – 10 187 personnes sensibilisées), la « Fête du vélo » (4 juin 2017 - 400 cyclistes mobilisés), ainsi que les opérations « Bien vu ensemble » (26 octobre 2017) et « Sauve ta vie 2018 » (24 mai 2018).

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

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

Dans la continuité des actions engagées depuis de nombreuses années, la FFM organise l'opération « Portes ouvertes des circuits », en association avec les partenaires privés, le ministère chargé des sports et la direction de la sécurité routière (DSR) qui permet aux utilisateurs de « 2 roues motorisés » de découvrir le roulage loisir, sur un lieu de pratique sécurisé. La Fédération française de motocyclisme conduit cette opération en l'associant à une campagne de promotion de la sécurité routière (affichage, annonces dans la presse spécialisée) et sessions de découverte de circuit encadrées (roulage, atelier thématique, contrôle technique).

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

Afin de préserver les sites de pratiques et de proposer des conditions de roulage encore plus favorables et sécurisées, la FFM s'est engagée, depuis 2011, dans un processus de rachat de circuit. La fédération est déjà propriétaire de 9 terrains et 8 autres dossiers sont en cours d'études sur 2018.

Depuis 2014, la fédération a nommé un cadre en charge de la sécurisation des circuits de motocross, en s'attachant particulièrement à la protection du public. Enfin, depuis 2016, 847 circuits de motocross ont été visités et 184 « experts sécurité », désignés et formés par la fédération.

Plusieurs sessions ont permis de former 143 représentants FFM susceptibles de siéger dans les comités départementaux de la sécurité routière (CDSR), en charge de l'instruction des demandes d'organisation des manifestations (régime d'autorisation).

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

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

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

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de prévention et sécurisation des pratiques est de 77 000 € pour 2018.

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

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

Les formations des référents sécurité sont harmonisées sur le territoire afin de ne connaître de zones blanches.

L'information des pratiquants et des autres usagers se fait essentiellement au travers de documents distribués au sein des collectivités, des administrations, de la tenue des salons et conférence et par les réseaux sociaux. Diverses dispositions réglementaires sont venues modifier ou sont en cours de validation.

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de prévention et sécurisation des pratiques est de 6 000 € pour 2018.

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

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

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

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

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

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

Le soutien au global aux différents projets intégrant des actions de prévention et sécurisation des pratiques est de 60 000 € pour 2018. Une quote-part en lien avec les actions de sécurité routière de 10% soit 6 000 €

Des coordinations de la sécurité routière ont initié à partir de 2013, l'opération « La route se partage » sur le Tour de Bretagne cycliste (**Programme 207**). Cette opération répond à une attente forte des cyclistes, dans le domaine de la sécurité routière et invite les conducteurs de véhicules motorisés et les cyclistes à modifier leurs comportements pour un respect mutuel entre tous les usagers de la route..Depuis 2015, avec la signature d'une convention entre la DSR et Amaury Sport Organisation, le Tour de France cycliste accueille cette opération qui bénéficie ainsi d'une vitrine importante. L'action essentielle consiste en l'animation de stands sur les différentes étapes En 2018, la quasi-totalité des coordinations de sécurité routière a intégré le dispositif, ce qui représente 34 stands sur l'intégralité du Tour de France.

LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DES VÉHICULES

OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF N° 8

Améliorer la sécurité des infrastructures de transport

Programme 203 : Infrastructures et services de transports

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologie

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

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

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

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

La contribution du **programme 203 « infrastructures et services de transports »** aux politiques de sécurité routière repose sur :

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

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

En application de la réglementation instaurée depuis l'accident du Mont-Blanc de 1999, la mise en sécurité des tunnels du réseau routier national consiste à réduire les délais de détection d'incidents, à augmenter la résistance au feu des ouvrages et à en faciliter l'évacuation par le renforcement de la ventilation d'extraction des fumées, et si nécessaire la création d'issues de secours supplémentaires. 38 tunnels et tranchées couvertes (dont 22 localisées en Île-de-France) sont concernés. En 2017, le niveau d'avancement du programme de travaux en Île-de-France est de 90 % ; celui concernant les tunnels situés en province est de 726%. Le programme devrait s'achever en 2021.

La démarche « sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE), à laquelle participe le CEREMA, est fondée sur l'analyse des accidents et la compréhension d'éventuels dysfonctionnements sur un tronçon d'itinéraires. Elle permet d'identifier les itinéraires à enjeux et les mesures d'amélioration des caractéristiques de l'infrastructure ou des équipements de la route (notamment de la signalisation). En 2018, tous les gestionnaires du réseau routier national non concédé possèdent une étude d'enjeux datées de moins de trois ans leur permettant de poursuivre la mise en œuvre de plans d'actions visant à améliorer la sécurité des infrastructures, et une vingtaine d'opérations issues des plans d'actions de la démarche SURE ont été financées.

La démarche « inspections de sécurité routière des itinéraires » (ISRI) est basée sur la détection et la correction préventives des défauts de l'infrastructure pouvant influencer sur la sécurité routière. Pour cela des inspecteurs, indépendants du gestionnaire local et ayant suivi une formation nationale, inspectent chaque année un tiers du réseau routier national non concédé, dans un véhicule léger roulant à la vitesse normale de jour puis de nuit. Suite aux comptes rendus de visite d'inspection, le gestionnaire met en œuvre les actions correctives immédiates ou lance les études nécessaires afin d'apporter des solutions aux problèmes relevés par les inspecteurs. La démarche a été lancée en 2009. En 2015, a débuté le troisième cycle d'inspections.

Des démarches « thématiques » telles la lutte contre les prises à contresens, 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. Les usagers les plus vulnérables que constituent les usagers des deux roues motorisés bénéficient d'une démarche thématique de traitement des obstacles latéraux.

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

- ✓ l'organisation, chaque année, d'ateliers de la sécurité des agents des DIR qui visent à permettre les échanges des praticiens de ce domaine ;
- ✓ le pilotage d'une étude annuelle de l'accidentalité sur les zones de chantiers et d'interventions sur le réseau routier national non concédé et depuis 2016, la tenue d'un observatoire de l'accidentalité et d'un tableau de bord mensuel ;
- ✓ l'animation d'un groupe de travail national avec les professionnels du transport routier de marchandises (fédérations et organismes de formation) suite à la signature le 15 octobre 2015 d'une charte d'engagement à ne pas rendre le métier des agents des DIR mortel ;
- ✓ l'animation d'un groupe de travail avec les représentants nationaux des personnels au CHSCT ministériel sur la prévention des risques auxquels sont exposés les agents des DIR ;

- ✓ l'animation d'une Commission Nationale de l'Innovation des Matériels (CNIM) qui valorise les innovations mises en œuvre par les DIR dans le champ de la sécurité des personnels.

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

Le CEREMA porte dans ce domaine un certain nombre d'actions telles que la mise à jour des guides de référence et les travaux sur la circulation en voie réservée sur autoroutes ou encore des travaux sur des thèmes plus généraux mais qui prennent en compte les problématiques de sécurité routière (aménagement de l'espace public, transports collectifs, mobilité des usagers vulnérables).

Le CEREMA a développé la démarche « route plus sûre, route sans accident » qui 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.

Le CEREMA a aussi expérimenté de nouveaux dispositifs comme les supports de panneaux à sécurité passive (qui vont rompre en cas de choc et ne pas constituer un obstacle pour les véhicules sortant malencontreusement de la route) ou les panneaux B1 sur fond jaune pour éviter la prise à contre-sens des autoroutes. Cette expérimentation a débouché sur une autorisation d'emploi de ces dispositifs et la publication d'un guide méthodologique sur les supports à sécurité passive. Le CEREMA exerce aussi une veille internationale pour transposer en France les bonnes idées mises en œuvre par-delà nos frontières (rumble-strip, par exemple, un dispositif sonore particulier qui alerte les automobilistes s'écartant de la bonne trajectoire). Ce dispositif est actuellement en cours d'expérimentation en France.

Le CEREMA se positionne ainsi auprès des collectivités locales qui gèrent environ un million de kilomètres de routes plus accidentogènes que les routes nationales (concédées ou non), et qui n'ont pas nécessairement les compétences idoines, afin de leur transférer les compétences et savoir-faire des services de l'État en termes de conception et d'équipement des infrastructures et d'analyse de l'accidentalité et les accompagner dans leurs démarches de sécurité routière. Une note d'information sur les passages à niveau ferroviaires, à l'intention des maires, a par exemple été établie et largement diffusée lors du congrès des maires. Les COTITA (conférences techniques interdépartementales des transports et de l'aménagement) réunissent de nombreux praticiens lors de journées techniques.

La contribution du programme 203 « Infrastructures et services de transports » à la politique de sécurité routière est majoritairement concentrée sur l'action n° 04 « Routes-entretien » (anciennement action 12 « Entretien et exploitation du réseau routier national) », qui comprend l'entretien courant et préventif du réseau routier, de ses dépendances et des équipements sur l'ensemble du réseau non concédé. La prise en compte de la sécurité routière est, dans ce domaine, une préoccupation constante, qui concerne notamment :

- ✓ le maintien en bon état du patrimoine routier national, afin de garantir aux usagers une circulation dans de bonnes conditions de sécurité ;
- ✓ la protection et la sécurité des personnels d'entretien et d'exploitation ;
- ✓ l'information et la sensibilisation des usagers ;
- ✓ l'optimisation de l'écoulement du trafic et la réduction des encombrements, en temps normal comme en situation de crise, grâce aux actions de gestion de trafic ;

- ✓ la surveillance du réseau par les agents ou de façon automatisée, qui permet de détecter rapidement les incidents et accidents et de réduire les délais d'intervention ;
- ✓ l'intervention des services lors des crises routières ou pour tout incident signalé sur le réseau.

Le programme 203 participe également, dans une moindre mesure, à la politique de sécurité routière au travers de son action 50 « Transport routier » et plus spécifiquement la sous-action 50-03 « Contrôle du transport routier ».

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

Le **programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières »** participe également à la mise en œuvre d'une politique efficace 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) Equipements assurant l'information des usagers, l'évaluation du trafic et le contrôle des titres de transport.

2° Pour la circulation routière :

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

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

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

Les investissements réalisables portent donc sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également 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.

En 2017, ce programme a ainsi financé des projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport pour près de 670 M€.

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

OBJECTIF N° 9

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 l'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules aux prescriptions du code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

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 10 060 documents délivrés en 2017.
- la réception et l'identification des véhicules pour s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions techniques réglementaires concernant la sécurité et les nuisances. Cette opération constitue un préalable indispensable à l'obtention du certificat d'immatriculation auprès des préfetures. 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 2017 : 1 836 réceptions par type et 25 075 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). Les DREAL vérifient alors 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.

En 2017, 12 594 contrôleurs privés répartis sur 6 347 installations de contrôles techniques ont réalisé 25,37 millions de contrôles de véhicules légers.

En 2017, 777 contrôleurs privés répartis sur 384 installations de contrôles techniques ont réalisé 1,17 million de contrôles de poids lourds.

Les vérifications et épreuves des citernes routières fixes, démontables ou en batteries et de leurs équipements ainsi que les épreuves et essais des flexibles sont effectués par des organismes agréés par le ministère en charge des transports. Le contrôle de l'activité de ces organismes est assuré par les DREAL dans le cadre d'actions menées au niveau local (supervision d'un contrôleur sur le site de l'intervention de l'organisme agréé) et au niveau régional (visite approfondie au siège ou dans une agence de l'organisme agréé). Cette surveillance a porté en 2017 sur 103 actions de surveillance ayant pour objectif de contrôler l'application des dispositions qui ont conduit à l'agrément et de s'assurer du niveau satisfaisant de la prestation de l'intervenant.

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

- ✓ la procédure de réception et d'exploitation des données (amélioration des échanges en matière de réception européenne, ...)
- ✓ la participation française au programme Euro NCAP (groupe de travail, amélioration de la qualification des véhicules, ...)
- ✓ le protocole d'essai WLTP sur les véhicules légers hybrides ;
- ✓ l'impact de l'évolution de la réglementation RDE (introduction de la mesure de particules en nombre) ;
- ✓ le niveau sonore des véhicules.

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

OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF N° 10

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.

Aussi, 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.

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

Par ailleurs, 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).

Au cours du premier trimestre 2018, une campagne média d'envergure a été menée au plan national. Elle consistait en un film publicitaire qui a été diffusée au cinéma et à la télévision, pour un budget d'achat média total de 1 240 000 € TTC. Le film soulignait la détresse de proches endeuillés par un accident qui avait été provoqué par un conducteur sous l'emprise du cannabis. La signature « fumer du cannabis est illégal, sur la route cela peut être fatal » concluait ce film.

De surcroît, la sécurité routière lance régulièrement des campagnes contre l'alcool au volant.

Ces campagnes se décomposent en deux volets :

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

Par ailleurs, le programme 207 contribue à la réalisation d'études visant à améliorer la connaissance des liens entre l'usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants) et la survenance et la gravité de l'accident. L'étude ActuSAM¹ menée par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) s'est achevée en octobre 2016. Actualisant les principaux résultats de l'étude SAM, cette étude a permis de réévaluer le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs alcoolisés et de quantifier le sur-risque attaché à une conduite sous l'emprise du cannabis

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

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

¹ - Convention tripartite DSCR-IFSTTAR-CEESAR n° 2200868646 – Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM (Stupéfiants et Accidents Mortels – ActuSAM)

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.

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

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

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

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, élabore une politique réglementaire et législative visant à durcir les conditions d'accès à l'alcool, notamment pour les plus jeunes et organise sur le territoire les structures d'accueil et d'orientation pour les personnes souffrant d'addictions et développant des comportements dangereux pour elles-mêmes et pour les autres.

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

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

Une convention visant à renforcer la sensibilisation du grand public aux effets des médicaments sur la conduite de véhicules a été signée entre les trois parties. De plus, un arrêté du ministère en charge de la Santé modifiant la liste des médicaments présentant des risques pour la conduite de véhicules a été publié au Journal Officiel le 18 mars 2017. Il s'accompagne d'un dispositif de communication complet afin de réduire le nombre d'accidents mortels de la route attribuables à une prise de médicaments.

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

De même, le programme a contribué à renforcer les conditions de délivrance de permis de conduire. Ainsi l'arrêté du 30 octobre 2016 fixe les conditions dans lesquelles la commission médicale peut proposer au préfet de délivrer un permis de conduire de durée validée limitée et restreint à la conduite des véhicules équipés d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique et assorti de l'obligation pour son titulaire de suivre un stage dans un établissement spécialisé en addictologie. La mise en place de cette mesure dès le 1er décembre 2016 dans les départements de la Drôme, de la Marne et du Nord a été confiée à l'Association Nationale de la Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA). La préfiguration a été étendue à un quatrième département, le Finistère, en décembre 2017. L'évaluation de la préfiguration a été confiée à l'Observatoire Français des Drogues et des Toxicomanies (OFDT). La mesure sera généralisée le 1er janvier 2019 à l'ensemble des départements français, avec la mise à disposition d'outils réalisés dans le cadre de la préfiguration pour les préfetures, les médecins et les services d'addictologie qui réaliseront le suivi médico-psychologique.

Le programme 204 finance également 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 2017, cinq mouvements d'entraide, une association tête de réseau, une société savante et deux associations ont été subventionnés dans ce cadre, pour conduire des actions de prévention, notamment auprès des jeunes, et des actions d'accompagnement, en direction d'anciens buveurs.

Au titre du soutien à la politique de prévention, la DGS participe à la mise en œuvre des modalités techniques du dépistage de l'alcool au volant et à l'élaboration des réglementations concernant les modalités techniques de recherche de la consommation de stupéfiants en bord de route.

La loi n°2016-41 de modernisation de notre système de santé (article 45) introduit également de nouvelles modalités dans le dépistage des stupéfiants notamment une simplification de la procédure pour les forces de l'ordre aussi bien en cas d'infraction qu'en l'absence de « cause préalable » ; cette nouveauté élargit considérablement les possibilités de faire pratiquer un test de dépistage à un conducteur. Ainsi, si le résultat est positif, les forces de police peuvent procéder à un second prélèvement de salive qu'ils enverront dans un laboratoire d'analyses toxicologiques.

Le décret n°2016-1152 du 24 août 2016 relatif à la lutte contre la conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants (complété par l'arrêté du 13 décembre 2016 fixant les modalités du dépistage des substances témoignant de l'usage de stupéfiants, et des analyses et examens prévus par le code de la route) a introduit la possibilité du prélèvement salivaire de confirmation de la présence de stupéfiants en remplacement du prélèvement sanguin. La généralisation du prélèvement salivaire, engagée au premier semestre de l'année 2017 est effective en 2018 et permet ainsi, en allégeant le travail des forces de l'ordre, d'augmenter le nombre de contrôles des conduites après usage de stupéfiants. Tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de cassation, ils ont également supprimé la notion de dosage de stupéfiants. L'expert en toxicologie ou le laboratoire requis pour procéder à l'analyse du prélèvement salivaire ou sanguin devra simplement confirmer ou infirmer la présence d'une ou plusieurs des substances stupéfiantes détectées par le dépistage sans mentionner le taux de concentration de celles-ci.

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

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

En matière d'alcool, la diversité et la multiplication des équipements (éthylotests électroniques, éthylomètres fixes ou embarqués) ont permis de réaliser près de 9,5 millions de dépistages, et de relever 166 900 infractions pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique (augmentation de +5.72 % par rapport à 2016).

En matière de stupéfiants, 240 000 dépistages ont été effectués en 2017 (densification des contrôles). 46 000 infractions de conduite sous l'emprise de stupéfiants ont été relevées en 2017 (40 400 en 2016, soit +13,71 %).

Depuis le décret n°2016-1152 du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016, la gendarmerie a mis en place le prélèvement salivaire en lieu et place du prélèvement sanguin à compter de juin 2017. Cette simplification procédurale permet désormais d'optimiser le temps passé en contrôle routier (temps consacré auparavant pour faire procéder au prélèvement sanguin, réinvesti en temps de contrôle). En 2017, 240 000 dépistages dans ce domaine ont été effectués en 2017 (densification des contrôles). 46 000 infractions de conduite sous l'emprise de stupéfiants ont été relevées en 2017 (40 400 en 2016, soit +13,71 %). Le prélèvement salivaire a permis d'augmenter de 35 %, le nombre de dépistages effectués entre 2016 et 2017 et de 15%, celui des infractions constatées.

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

Les services de la police nationale ont conduit en 2017 près de 811 680 dépistages d'alcoolémie pour environ 56 620 infractions relevées, et près de 40 126 dépistages de stupéfiants pour 10 660 infractions caractérisées environ.

Au premier semestre 2018, 33 466 infractions d'alcoolémie ont été relevées pour les services (+7 % par rapport au premier semestre 2017) ainsi que 8 468 infractions liées à l'usage des stupéfiants ont été relevées (+21 %).

Comme pour la gendarmerie, le simple recours à un prélèvement salivaire pour dépister l'usage de stupéfiants s'est accompagné en 2017 d'une progression sensible du nombre des dépistages d'usages de stupéfiants réalisés par les services (+11 % pour la sécurité publique, +7 % pour la préfecture de police et +20 % pour les CRS) ainsi que du nombre des infractions révélées (+17 % pour la sécurité publique, +9 % pour la préfecture de police et +28 % pour les CRS).

Intervenant en appui des services mobilisés sur le terrain, l'Institut national de la police scientifique (INPS) conduit les analyses toxicologiques ainsi que les analyses de confirmation des contrôles positifs de la consommation de produits stupéfiants. En 2017, 20 000 dossiers ont ainsi été traités (en hausse de 21% par rapport à 2016) ; cette activité poursuit sa progression avec 11 316 dossiers traités au cours du premier semestre de l'année 2018, soit une progression de 13 % par rapport à l'année 2017 et une prévision de 23 000 dossiers traités au 31 décembre 2018.

Au premier semestre 2018, 64 % des dossiers de l'INPS relatifs à la sécurité routière résultaient du recours au nouveau dispositif de dépistage par analyse salivaire.

En matière de prévention, les 375 policiers formateurs anti drogues (PFAD) de la police nationale sensibilisent le public sur les effets des toxicomanies (drogues, alcool, médicaments). Les PFAD ont réalisé en 2017 14 873 actions de prévention, bénéficiant notamment à 434 303 élèves.

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

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

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

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

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

Sécurité routière

DPT | PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

INDICATEUR 10.1

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

[Programme 152]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	1,10	0,54	>1	>1	>1	>1

Précisions méthodologiques

Périmètre

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

Mode de calcul

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

Sources des données

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2017 et des réalités opérationnelles.

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

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

INDICATEUR 10.2

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

[Programme 176]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	0,99	1,08	>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 du 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 10.3

Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants [Programme 152]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	1,08	0,65	>1	>1	>1	>1

Précisions méthodologiques

Périmètre

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

Mode de calcul

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

Sources des données

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2017 et des réalités opérationnelles.

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

- mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la consommation de produits stupéfiants ;
- développe les dépistages de consommation 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 10.4

Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants [Programme 176]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	0,96	1,14	>1	>1	>1	>1

Précisions méthodologiques

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Afin d'améliorer cet indice, la police nationale mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation de produits stupéfiants et maintient un niveau élevé de dépistages en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à 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 N° 11

Prévenir les risques routiers professionnels

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

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

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

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

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

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

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

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

Le risque routier professionnel est en effet un risque professionnel majeur : chaque année, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient de trajet¹ ou de mission) sont la première cause de mortalité au travail. En 2017, ce sont 480 personnes qui ont été tuées lors d'un déplacement routier au travail dont 346 lors d'un trajet domicile-travail et 134 lors d'un déplacement réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle^[1].

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

Le travail conduit par la DGT est centré sur la mise en œuvre des deux principales actions relatives au risque routier professionnel du PST3 qui visent respectivement à améliorer la connaissance du risque pour mieux agir en prévention et à sensibiliser et former les chefs d'entreprise à l'évaluation et la prise en compte de ce risque dans le document unique d'évaluation des risques. Un groupe de travail animé par la DGT a été créé pour chacune des actions afin d'assurer leur pilotage et leur suivi.²

Dans ce cadre, et après une décennie d'actions visant à traiter le risque de manière globale et à fournir des outils génériques aux chefs d'entreprise, la DGT, en lien notamment avec la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM), a souhaité impulser une nouvelle dynamique et axer désormais la politique de prévention du risque routier professionnel sur une approche sectorielle.

Elle estime en effet que ce n'est que grâce à une analyse fine de l'activité en lien avec la branche professionnelle concernée (sinistralité, métiers concernés, typologie des entreprises concernées, indicateurs clés de performance de l'activité, contexte socio-économique...) que des messages et des actions de prévention pertinents pourront être établis notamment à l'attention des PME/TPE afin de les inciter concrètement à agir contre ce risque dans le cadre de leur activité.

Afin de renforcer ce nouvel élan, la DGT a par ailleurs proposé d'insérer plusieurs mesures lors de la préparation du dernier Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) s'inscrivant en cohérence avec les actions du PST3. Ces mesures visent à produire de manière régulière des indicateurs de surveillance du risque routier et à mobiliser les représentants au sens large des branches professionnelles identifiées comme prioritaires (organisations professionnelles et organismes complémentaires). Elles ont été retenues et annoncées par le Premier ministre lors du CISR du 9 janvier 2018.

Les travaux ainsi engagés dans le cadre de la première mesure portent sur un renforcement de l'exploitation des données de sinistralité de la CNAM afin de produire des indicateurs et de mettre en exergue les secteurs d'activité à mobiliser de manière prioritaire. Ces travaux devraient aboutir à la publication de premiers chiffres à l'automne 2018 sur la base de l'exploitation des données CNAM. La mise à disposition de ces indicateurs offrira un angle de vue inédit sur le risque et constitue un préalable indispensable pour mener à bien la seconde mesure décrite ci-après.

² - Source : *La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, Observatoire national interministériel de la sécurité routière <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/accidentalite-routiere/bilans-annuels>

Ces indicateurs sont en effet très attendus des acteurs de prévention puisqu'ils serviront, d'une part, à cibler les secteurs d'activité à mobiliser prioritairement et, d'autre part, seront présentés, aux représentants des branches professionnelles concernées (organisations professionnelles et organismes complémentaires) afin de les convaincre de la nécessité de mener des actions de prévention et sensibiliser les employeurs des entreprises adhérentes de la branche en question.

Dans l'attente de ces données, la DGT, en lien étroit avec la CNAM, développe une stratégie de mobilisation des secteurs d'activité qui sera déclinée à compter du dernier trimestre 2018 et se déroulera selon les deux étapes suivantes :

Une première étape axée sur la connaissance du secteur et qui vise à disposer des éléments préalables à la rencontre avec les acteurs des branches professionnelles concernées (données de sinistralité, enjeux socioéconomiques du secteur ou encore évolution réglementaire susceptible de le concerner) ;

Une seconde étape visant à obtenir l'engagement du secteur et se traduisant par des rencontres avec les acteurs concernés (organisations professionnelles et organismes complémentaires) afin de connaître leur positionnement à l'égard de la sécurité routière, de les mobiliser sur des actions adaptées et formaliser à terme leur mobilisation.

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

Elle est par ailleurs amenée à communiquer sur les actions qu'elle mène lors d'événements ponctuels (en témoigne son intervention le 20 juin 2018 lors du congrès de la prévention routière internationale) ou à apporter son expertise sur des sujets techniques (exemple : la DGT a ainsi été auditionnée le 25 janvier 2018 dans le cadre d'une mission confiée par le Premier ministre visant à formuler des propositions de réglementation sur l'exploitation des véhicules utilitaires légers).

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

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

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

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

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

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

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

Courant septembre, près d'un millier d'entreprises s'étaient engagées en faveur d'une route plus sûre, ce qui représente un peu moins de 3 millions de salariés.

En outre, la seconde édition des journées de la sécurité routière au travail s'est déroulée en mai 2018. Cette manifestation a permis de sensibiliser tous les acteurs du monde du travail au risque routier à travers des animations dans les grandes entreprises, PME, administrations ou collectivités territoriales.

Dans ce contexte, il est observé une baisse notable des infractions routières commises au volant de véhicules professionnels. Ainsi, en 2017, 3 199 501 millions d'avis de contravention ont été adressés à des représentants légaux de personne morale, soit une baisse de 9,4% par rapport à 2016. Ce premier bilan atteste de la mobilisation des chefs d'entreprise auprès de leurs salariés pour lutter contre l'insécurité routière, notamment à travers l'obligation de révéler l'identité d'un salarié ayant commis certaines infractions au volant d'un véhicule professionnel, qui s'applique depuis le 1er janvier 2017, conformément à la loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle

OBJECTIF N° 12

Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

Programme 107 : Administration pénitentiaire

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

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

Pour lutter contre ces comportements à risque et encadrer les nouveaux modes de déplacement, le code de la route a fait l'objet en 2016, d'un certain nombre d'évolutions qui ont porté essentiellement sur :

- la sanction de la pratique illégale du surteintage des vitres avant d'un véhicule. Publiée au Journal Officiel du 14 avril 2016, cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017. Cette évolution du code de la route permet aux forces de l'ordre de pouvoir identifier, en toutes circonstances, le conducteur et le passager avant d'un véhicule et, notamment en cas de contrôle, évaluer ses intentions et être en mesure de réagir à tout comportement dangereux ou inapproprié;
- l'extension du nombre des infractions pouvant être constatées sans interception en bord de route, par l'intermédiaire de la vidéo-verbalisation. 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. D'ici le 31 décembre 2018 le délit de défaut d'assurance s'ajoutera à cette liste ;
- 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.

Depuis, le CISR du 9 janvier 2018 a décidé de renforcer le dispositif contre la vitesse inadaptée en réduisant de 90 km/h à 80 km/h, les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central. Conformément au décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisée des véhicules, cette mesure est entrée en application le 1er juillet 2018 et permettra d'épargner entre 300 à 400 vies par an.. Elle sera évaluée en 2020.

En outre, le CISR s'est également préoccupé de l'usage du téléphone au volant. Il est prévu qu'à partir de 2019, les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'un conducteur qui commet une infraction menaçant la sécurité d'autrui alors qu'il utilise son téléphone tenu en main.

Une part de plus en plus importante des infractions relevées dans la lutte contre les vitesses excessives ou inadaptée provient de radars automatisés (radars fixes, ou embarqués). Cette tendance devrait s'accroître avec le transfert de la conduite des véhicules-radars à des acteurs privés sous strict contrôle de l'État, en cours depuis le mois d'avril 2018 . Néanmoins, policiers et gendarmes restent mobilisés pour lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque.

Ainsi, le nombre des infractions relatives aux excès de vitesse enregistrés hors dispositif de contrôle sanction automatisé (CSA) a connu une progression sensible en 2017, dans la zone de compétence de la **Police nationale (programme 176)**.

Près de 116 723 infractions ont été constatées par les services de la sécurité publique, soit une augmentation de 6 % environ. A Paris, le nombre des opérations de contrôle de vitesse (896 contre 735 en 2017) a permis un accroissement des infractions constatées de 26 %, avec 10 178 infraction relevées (hors CSA), contre 8 084 en 2016.

Le traitement des procédures accidents a évolué. La direction centrale de la sécurité publique (DCSP) et la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS) ont adopté l'application OODRIVE mise à disposition par l'Association pour la Gestion des Informations sur le Risque Automobile - AGIRA. Cet outil permet de dématérialiser l'envoi des procédures d'accidents de la circulation aux compagnies d'assurance. Outre le progrès technique qu'il représente dans le traitement des dossiers, ce procédé permet également d'accélérer le remboursement des victimes. Cette optimisation de la phase administrative vise également à augmenter les actions pour une meilleure sécurité routière.

La répression des comportements générateurs d'accidents constitue également un des principaux modes d'action de la **Gendarmerie nationale** pour lutter contre la mortalité routière (**programme 152**). Elle se matérialise, notamment, par des contrôles ciblés dans les lieux et pendant les périodes les plus sensibles. En matière de contrôle de la vitesse, la mobilisation de moyens spécifiques (cinémomètres à visée laser et véhicules équipés de dispositif de « contrôle sanction automatisé ») s'est traduite par le relevé de quasiment 2,55 millions d'infractions à la vitesse en 2017 dont un quart avec interception (permettant ainsi de faire immédiatement cesser l'infraction et de contrôler le contrevenant).

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 5^{ème} classe (C5) dont la liste sera fixée par décret en Conseil d'Etat ;
- ✓ aux délits de défaut de permis de conduire ou de défaut d'assurance, selon des modalités devant être précisées par décret simple et par arrêté.

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

Le décret d'application concernant la forfaitisation des délits routiers a été signé le 28 mars 2017. Il est prévu qu'il entrera en vigueur le 1er jour du mois suivant la publication de l'arrêté d'application qui précise comment les amendes forfaitaires peuvent être contestées en ligne sur le site de l'ANTAI.

La mise en application pratique de ces réformes suppose en effet des adaptations des applications informatiques concernées (TAJ, PVe, CNT, Cassiopée, applications du Trésor public, etc.) qui ne pourront être mises en œuvre avant septembre 2018.

La nécessaire modification de l'arrêté du 13 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé, permettant d'étendre le champ d'action du Centre National de Traitement (CNT) de Rennes à la sphère délictuelle et l'alimentation du TAJ par les données relevées par PVé, doit être soumise à l'avis préalable de la CNIL.

La mise en place d'un comité de coordination mensuel, associant l'ensemble des acteurs de la chaîne de traitement (ANTAI, DGPN, DGGN, DCSP, DACG, DSJ, DGFIP, parquet de Rennes), a toutefois permis la mise en production d'un dispositif complet (du relevé de l'infraction jusqu'à la saisine du tribunal correctionnel en cas de contestation recevable), livrable dès la levée de cette dernière contrainte juridique, avec un déploiement progressif sur quelques semaines afin de détecter les éventuelles difficultés techniques et de les résoudre avant un déploiement national, prévu avant la fin 2018.

En 2016, 261 800 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 344 750 infractions à la sécurité routière, ce qui représente plus de 41% de l'ensemble des condamnations et 36% des infractions sanctionnées par une condamnation ou une composition pénale. Le nombre de condamnations et le nombre d'infractions ont légèrement diminué depuis 2012 (-0,9%) mais leur poids dans l'ensemble des condamnations et des infractions est resté quasi constant sur les cinq dernières années.

Plusieurs voies procédurales permettent aujourd'hui de sanctionner les manquements aux règles de la sécurité routière. Ainsi en 2016, sur les 261 800 procédures:

- ✓ 111 300 sont des jugements du tribunal (dont 37 900 comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC));
- ✓ 119 100 sont des ordonnances pénales ;
- ✓ 31 400 sont des compositions pénales dans le cadre des mesures alternatives aux poursuites.

Les compositions pénales sont des mesures alternatives, principalement utilisées pour sanctionner des conduites en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (73%) et dans une moindre mesure, des délits « papiers » (19%). Les ordonnances pénales se partagent entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (53%) le grand excès de vitesse (8%) et les délits « papiers » (36%). Enfin, les jugements prononcés en audience du tribunal correctionnel sont pour 50% des condamnations pour conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, pour 32% des condamnations pour infractions « papiers », le reste se partageant entre les

infractions visant à échapper au contrôle (8%), les atteintes corporelles (6,5%), les grands excès de vitesse (2,9%) et Dans trois condamnations sur dix prononcées à l'audience, l'auteur a accepté la proposition de peine qui lui a été faite par le procureur de la République, c'est la CRPC utilisée pour sanctionner la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (64%) et les délits « papiers » (27%).

Contentieux de la circulation routière selon le type de procédure 2016 (condamnations et compositions pénales)

	Compositions pénales		Ordonnances pénales		Jugement du tribunal				Toutes procédures	
							dont CRPC			
Toutes infractions de sécurité routière	31 394	100 %	119 082	100 %	111 335	100 %	37 864	100 %	261 811	100 %
<i>Non-respect des règles de conduite</i>	23 151	73,7	72 608	61	58 697	52,7	24 182	63,9	154 456	59
Conduite en état alcoolique	19 569	62,3	48 949	41,1	44 587	40	19 246	50,8	113 105	43,2
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	3 200	10,2	14 260	12	10 918	9,8	4 908	13	28 378	10,8
Grand excès de vitesse	382	1,2	9 399	7,9	3 192	2,9	28	0,1	12 973	5
<i>Atteintes involontaires à la personne</i>	1 230	3,9	11	0	7 271	6,5	1 346	3,6	8 512	3,3
Blessure par conducteur sans circonstance aggravante	1 060	3,4	5	0	2 672	2,4	621	1,6	3 737	1,4
Blessure par conducteur avec circonstance aggravante	170	0,5	6	0	3 784	3,4	725	1,9	3 960	1,5
dont usage de stupéfiants	44	0,1	4	0	163	0,1	415	1,1	1 614	0,6
Homicide par conducteur sans circonstance aggravante			1	0	412	0,4	17	0	412	0,2
Homicide par conducteur avec circonstance aggravante					403	0,4	0	0	403	0,2
<i>Infractions papiers</i>	5 826	18,6	42 467	35,7	35 687	32,1	10 371	27,4	83 980	32,1
Conduite sans permis	2 764	8,8	17 006	14,3	16 210	14,6	4 306	11,4	35 980	13,7
Conduite avec suspension de permis	911	2,9	7 815	6,6	15 043	13,5	5 080	13,4	23 769	9,1
Défaut d'assurance	2 049	6,5	17 035	14,3	3 519	3,2	761	2	22 603	8,6
Défaut de plaques	102	0,3	611	0,5	915	0,8	224	0,6	1 628	0,6
<i>Infractions visant à échapper au contrôle</i>	1 051	3,3	3 328	2,8	9 043	8,1	1 890	5	13 422	5,1
Délit de fuite	551	1,8	1 198	1	3 325	3	855	2,3	5 074	1,9
Refus d'obtempérer	420	1,3	1 645	1,4	4 742	4,3	816	2,2	6 807	2,6
Refus de vérification état alcoolique	78	0,2	468	0,4	969	0,6	219	0,6	1 515	0,6
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instrument de police	2	0	17	0	7	0	0	0	26	0
<i>Autres Infractions de circulation routière</i>	136	0,5	668		637	0,6	75	0,1	1 441	0,5

Source ministère de la justice/SG/SDSE - Fichier statistique du casier judiciaire national

Si l'on observe la part de chacune de ces procédures par nature d'infractions, on constate que pour le non-respect des règles de conduite, l'ordonnance pénale est majoritaire avec 47% des condamnations, suivie des jugements en audience de tribunal (38%) qui incluent les CRPC. Les compositions pénales représentent 15% de ce type de contentieux. Les délits « papiers » sont traités pour 51% par ordonnance pénale, pour 42% par jugement et pour 7% par composition pénale. Les atteintes corporelles involontaires et les infractions visant à échapper au contrôle sont principalement sanctionnées par la voie de jugement du tribunal (respectivement 85% et 67%).

La conduite en état alcoolique représente plus de trois infractions sur quatre dans les infractions relatives aux règles de conduite. Il s'agit du premier groupe de condamnations pour infractions à la sécurité routière (43%) avec environ 113 000 condamnations. L'évolution des peines 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 des mesures de substitution. Cette situation explique la progression spectaculaire des peines d'amende depuis 2003 : leur part est passée de 24% en 2003 à 50% en 2016. Celle des mesures de substitution (essentiellement des obligations d'effectuer un stage, des mesures restrictives du permis de conduire et des jours-amende) augmente également mais plus modérément, passant de 15% à 21% sur la même période. Cette évolution génère un mouvement inverse de baisse proportionnelle des emprisonnements avec sursis total, dont la part passe de 53% en 2003 à 21% en 2016.

L'emprisonnement en tout ou partie ferme est prononcé pour 8% des condamnations, pour une durée moyenne d'emprisonnement ferme de 4 mois. Le montant moyen des amendes n'évolue pas et s'établit à 310 euros en 2016.

S'agissant de l'amélioration de l'exécution des peines, le contentieux routier constitue le tout premier champ d'action du bureau de l'exécution des peines (BEX). Ce dernier permet de mettre en œuvre immédiatement les peines privatives du droit de conduire, le recouvrement des amendes ou la délivrance de convocations à délai rapproché 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.

Profil et caractéristiques des condamnés

Caractéristiques des condamnés pour infractions "papiers" en 2016

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Tous condamnés	35 980	100,0	23 769	100,0	22 603	100,0
hommes	32 613	90,6	22 250	93,6	19 383	85,8
femmes	3 367	9,4	1 519	6,4	3 220	14,2
mineurs	956	2,7	0	0	92	0,4
18-19 ans	4 454	12,4	289	1,2	1 426	6,4
20-24 ans	9 036	25,1	4 196	17,7	4 948	21,9
25-29 ans	6 414	17,8	4 689	19,7	4 417	19,5
30-39 ans	8 307	23,1	6 777	28,5	5 842	25,8
40-59 ans	6 059	16,8	6 810	28,7	5 287	23,4
60 ans et plus	754	2,1	1 008	4,2	591	2,6
âge moyen	30,1		35,7		32,8	
âge médian	27		33		30	

Source : Ministère de la justice/SG/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 » : 38,5 ans en moyenne. Les moins de 25 ans ne sont que 16,4% alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 44% des condamnés. A l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes : 46% ont moins de 25 ans.

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique, sous emprise de stupéfiants ou pour atteinte involontaire à la personne en 2016

	conduite en état alcoolique	conduite en ayant fait usage de stupéfiants	Blessures involontaires			Homicides involontaires		
			Par conducteur sans circonstance aggravante	Par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive		Par conducteur sans circonstance aggravante	Par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	
					dont état alcoolique et stupéfiants			dont état alcoolique et stupéfiants
Tous condamnés	113 105	28 378	3 737	3 960	1 778	412	403	149
en %								
hommes	89,1	94,2	71,5	87,6	88,3	77,9	90,1	89,9
femmes	10,9	5,8	28,5	12,4	11,7	22,1	9,9	10,1
mineurs	0,2	0,8	0,7	2,1	0,8	0,5	2,5	1,3
18-19 ans	2,5	11,5	6,5	7,3	4,6	6,6	11,7	8,1
20-24 ans	13,7	33,9	16	20,5	18,6	13,6	25,1	28,9
25-29 ans	14,5	22,6	12,1	16,5	14,6	10,1	17	18,1
30-39 ans	24,8	24,3	16,5	21,5	21,6	14,6	19,8	17,4
40-59 ans	37,4	6,8	27,9	25,4	32,2	34,7	19,4	20,8
60 ans et plus	6,9	0,1	20,3	6,7	7,6	19,9	4,5	5,4
âge moyen	38,5	27	42	34,8	37	43,3	31,5	32,1
âge médian	37	25	38	31	34	42	28	28

Source : Ministère de la justice/SG/SDSE – Fichier statistique du casier judiciaire national - Champ : France métropolitaine et DOM

Le contentieux routier se distingue aussi par son faible taux de féminisation. Si globalement les femmes sont moins représentées (9,8%) 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 (6,4%) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (5,8%). Elle est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (29% en cas de blessures, 22% 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% en 2016.

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 généralisée.

La saisie et la confiscation des véhicules impliqués dans des infractions routières est désormais une pratique généralisée, en particulier en cas de récidive, mais qui se heurte à de fortes contraintes en termes de frais de justice, en lien avec le gardiennage des véhicules.

Le ministère 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 nouvelles dispositions.

Des ateliers associent la DSR, l'ANTAI, la DACG, le parquet de Rennes et le CACIR, afin de proposer un projet de modification du décret du 28 mars 2017 précité pour y intégrer la constatation du défaut d'assurance via le système de contrôle automatisé par les agents du CACIR et de définir le périmètre opérationnel de sa mise en œuvre, soumise à la création d'un fichier des véhicules assurés avant le 31 décembre 2018.

La loi de modernisation de la justice du XXIe siècle a créé une infraction (contravention de 4è 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 1er janvier 2017, prévoit en effet que lorsqu'une infraction à la vitesse maximale autorisée a été commise « avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, le représentant légal de cette personne morale doit indiquer (...) dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, à l'autorité mentionnée sur

cet avis, l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure.».

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

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

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

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

Les stages de sensibilisation à la sécurité routière

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

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

Les programmes de prévention de la récidive (PPR)

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

Formation au code de la route ou à la conduite

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

OBJECTIF N° 13

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

■ Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

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

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

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

- ✓ multiplier par 4 le nombre des zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé, en créant en particulier des zones de contrôle de la vitesse, toujours signalées par un panneau, au sein desquelles des radars sont susceptibles d'être ou non présents (radars « leurres ») ;
- ✓ augmenter le nombre de radars embarqués dans des véhicules dont la conduite sera confiée sous contrôle de l'État à des prestataires agréés ;
- ✓ augmenter le nombre de radars pour atteindre la cible de 4700 à fin 2018 tout en développant le nombre d'infractions constatables par des équipements multifonctions ;
- ✓ développer le nombre de radars autonomes déplaçables.

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2018 d'environ 4 400 équipements ; l'objectif de la mesure du CISR de 4 700 radars sera atteint fin 2019. Cette augmentation du parc des radars ne sera pas effectuée à technologie constante, mais conformément aux orientations du CISR, sera réalisée en mettant en place de nouveaux moyens de contrôles.

Pour les radars fixes, le plan de modernisation du parc lancé en 2016 s'est poursuivi en 2018. Les équipements les plus anciens sont remplacés, et la fonctionnalité du double sens est activée sur l'ensemble des axes bidirectionnels

éligibles ; d'autre part, les radars fixes classiques installés sur des axes fortement fréquentés par les poids lourds sont remplacés par des radars discriminants, dont le parc sera ainsi porté à 450 équipements à la fin de l'année 2018, et à 600 d'ici la fin de l'année 2019.

Parallèlement, une modernisation du parc des radars discriminants a également été poursuivie en 2018, avec l'installation sur une centaine d'équipements de la fonctionnalité permettant les contrôles « double face », à savoir la prise de photo à l'avant et à l'arrière des véhicules en infraction.

Pour les radars mobiles, le renouvellement du parc des véhicules porteurs de radars « embarqués-débarqués » initié en 2016 est stabilisé à 501 équipements. Le parc de voitures radars sera porté à 400 fin 2018.

Afin de permettre l'intensification de l'utilisation de ces équipements mobiles et en conséquence le renforcement des contrôles, l'externalisation de la conduite des voitures radars, expérimentée en Normandie depuis le premier semestre 2017, a été déployée en Normandie à partir du printemps 2018. Le déploiement de ces voitures radars se poursuit courant 2018 dans 3 autres régions (Bretagne, Pays de Loire et Centre Loire). Il sera alors possible de multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement, en particulier sur les itinéraires de contrôle par panneau leurre.

200 cabines leurres multifonctions « radars tourelles » seront qualifiées et déployées fin 2018 en remplacement des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir de nouveaux emplacements. Ce dispositif se compose d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon le cas la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

En complément des 151 premiers itinéraires mis en service entre 2017 et 2018, 100 itinéraires de contrôles par panneaux seront réalisés chaque année afin d'atteindre 500 itinéraires correspondant à 5 000 emplacements de contrôles. Ces itinéraires correspondent à des zones de contrôle de la vitesse, toujours signalées par un panneau, au sein desquelles des radars seront susceptibles d'être ou non présents (radars leurres).

Le parc de radars autonomes sera porté à 310 équipements fin 2018, avec un objectif de 500 équipements pour la fin 2019, de manière à permettre un contrôle suffisant des itinéraires ainsi créés.

L'ANTAI poursuivra en 2019 ses efforts de modernisation du processus de traitement des infractions avec, notamment, la consolidation et l'amélioration continue des applications et plates-formes informatiques (dématérialisation des dossiers transmis aux officiers du ministère public et tribunaux de proximité, archivage sécurisé, signature électronique, éditique...) et l'adaptation de celui-ci aux nouveaux dispositifs de contrôle déployés.

Elle finalisera par ailleurs, à l'échelle nationale, la mise en œuvre du projet de forfaitisation des délits, prévu dans le cadre de la loi Justice du XXI^e siècle pour permettre le traitement de trois délits routiers. Parallèlement, l'Agence mènera le renouvellement de ses principaux marchés qui arrivent à échéance fin 2019/début 2020. Ce renouvellement recouvre de forts enjeux de modernisation et d'innovation comme :

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

Concernant le traitement des avis de contravention relevés par équipements radars, le nombre d'avis de contravention a augmenté de 6,1% entre 2016 et 2017 passant de 16,05 millions à 17,03 millions. La hausse globale du nombre de messages d'infraction (+2 % par rapport à 2016) est notamment liée à la diversification du parc de radars. Cette

progression est liée à la mise en service de nouveaux équipements (72 radars autonomes et 32 radars discriminants supplémentaires) et à l'amélioration du taux de transformation de flashes radars en avis de contravention. Cette amélioration repose également en partie sur la poursuite des partenariats mis en œuvre avec les pays européens permettant l'envoi d'avis de contravention aux contrevenants étrangers.

En effet, une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne ayant commis des infractions routières sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est d'ores et déjà opérationnelle avec, depuis juillet 2018, 16 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie et République Tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie). 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.

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 de la mise en place du dispositif de contrôle automatisé. Donc, il permet aussi d'évaluer l'acceptabilité sociale du dispositif.

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.

INDICATEUR 13.1

Évolution des vitesses moyennes [Programme 751]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	80,9	80,8	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 215 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé.

Jusqu'en 2012, les observations étaient réalisées par une société spécialisée sur un panel de 278 points. Pour des raisons techniques, ce dispositif a été interrompu entre 2013 et 2015 et le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a conduit en remplacement des mesures de vitesses sur un échantillon de 58 points du panel antérieur.

Les mesures à plus grande échelle ont repris en 2016 dans le cadre d'un nouveau marché, après une évolution substantielle du panel de points d'observation. Cette évolution ainsi que les modifications intervenues dans la méthodologie ont impliqué de recalculer un historique de l'indicateur « vitesse moyenne » exprimé sur une base homogène avec les observations actuelles. Ce recalcul conduit à réévaluer de + 1,1 km/h l'ensemble des valeurs (observées ou prévisions) exprimées sur les bases antérieures.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

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



Si l'on adopte comme référence l'année 2012 (80,6 km/h), la vitesse moyenne des véhicules légers, tous réseaux confondus, reste globalement stable. Toutefois, cette stabilité apparente masque de fortes disparités selon les types de réseaux. On observe en effet une augmentation de 4 km/h des vitesses pratiquées par les véhicules légers sur les autoroutes limitées à 130 km/h et de 2 km/h sur le réseau limité à 110 km/h, une stabilité sur le réseau limité à 90 km/h, et une légère baisse en agglomération (de 0 à 2,5 km/h selon le type de réseau).

INDICATEUR 13.2

Disponibilité des radars [Programme 751]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	92,5	93,08	93	91,05	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, la prévision du taux de disponibilité moyen des radars est inférieure à la prévision initiale de 93 % en raison de plusieurs éléments :

- bascule des marchés de maintenance qui induit une période de transition avec de nouveaux prestataires ;
- augmentation du vandalisme.

Pour 2019, la cible de disponibilité des radars est fixée à 93 %.

INDICATEUR 13.3

Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention [Programme 751]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises	%	69,6	75,8	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	71,8	71,2	75	75	75	75

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

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

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le traitement des messages d'infraction est tributaire de la qualité du message initial et notamment de la photo. Par ailleurs, le taux de 100 % ne peut être atteint, en particulier dans le contexte du déploiement de nouveaux types de radars.

Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

La cible prévue pour 2019 est reconduite pour 2020, soit une cible égale à 75 %.

Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères (indicateur 1.2.2)

La France échange actuellement des données d'immatriculation avec 17 pays au titre des infractions routières : 16 pays de l'Union européenne relevant de la directive 2015/413 du 11 mars 2015 et la Suisse dans le cadre d'un accord bilatéral.

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

- 3 pays partenaires en 2013 (Belgique, Suisse et Luxembourg) ;
- 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 et Autriche) ;
- 14 pays partenaires en 2017 (nouveaux pays : Hongrie, Slovaquie, République tchèque et Portugal) ;
- 17 pays partenaires en 2018 (nouveaux pays : Estonie, Lettonie et Lituanie).

La cible prévue pour 2019 est reconduite pour 2020, soit une cible égale à 75 %.

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

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

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

Date de mise en place des échanges de données :

Luxembourg : novembre 2004 sur la base d'un accord local dans les départements 54 et 57 puis extension à l'ensemble du territoire français le 13 janvier 2016 sur la base de la directive (reprise des stocks depuis le 1^{er} 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 1^{er} août 2014)

Pologne : 3 août 2015 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2015)

Roumanie : 9 novembre 2015 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2015)

Italie : 13 janvier 2016 (reprise des stocks depuis le 1^{er} 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 : 1^{er} décembre 2017 (reprise des stocks depuis le 1^{er} juin 2017)

Lituanie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2018)

Lettonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2018)

Estonie : 9 juillet 2018 (reprise des stocks depuis le 1^{er} janvier 2018)

Accord bilatéral

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

OBJECTIF N° 14

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

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

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

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

Une telle dématérialisation a permis de réduire les coûts de gestion grâce à la suppression de tâches matérielles répétitives. La centralisation du traitement des messages d'infraction offre également un gain important de productivité.

Par ailleurs, l'utilisation d'outils modernes et fiables pour constater l'infraction a permis de réduire les risques d'erreurs par rapport au procès-verbal manuscrit, en limitant au strict minimum les tâches de rédaction et en assurant un archivage électronique sécurisé des procès-verbaux.

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

L'applicatif PVe couvre aujourd'hui l'ensemble des infractions relevées par timbre-amende (circulation routière, environnement, nuisances sonores...). Toutefois, la grande majorité des procès-verbaux électroniques est utilisée pour verbaliser des comportements dangereux sur la route.

Le déploiement du procès-verbal électronique a été intégralement réalisé pour l'ensemble des services de sécurité publique. Après un déploiement effectué en 2012, la direction centrale de la sécurité publique maintient un fort taux d'utilisation du PVe (au-delà de 97% de l'ensemble des contraventions forfaitisées). En outre, des expérimentations relatives à de nouveaux équipements tablettes et smartphones sont en cours. Ces outils permettront, outre l'accès à de nombreuses applications métier, de relever des contraventions au moyen du PVe ;

Dans le cadre d'une convention pluriannuelle de partenariat 2017/2020, les outils de verbalisation des forces de l'ordre seront progressivement remplacés par des équipements plus performants dans le cadre du projet de mobilité NEO (Nouvel Équipement Opérationnel) visant à mettre à disposition des policiers et des gendarmes des terminaux connectés (smartphones et tablettes) pour accéder aux applications métiers et aux fichiers de la sécurité intérieure. Ces nouveaux dispositifs multi applicatifs intégreront le logiciel PVe qui a, dans ce contexte, été refondue.

Parallèlement, l'ANTAI met également à la disposition des collectivités territoriales volontaires un service PVe permettant de confier à l'ANTAI le traitement des contraventions relevées par les agents de police municipale. Fin 2017, 4006 communes utilisaient ce dispositif dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 94 % des villes de 10 à 50 000 habitants. Parmi ces collectivités territoriales, la grande majorité ont fait le choix de mettre des terminaux de verbalisation à la disposition des agents verbalisateurs. Dans ce cadre, de nouveaux équipements modernes de type smartphone sont progressivement déployés et permettent, par exemple, la lecture automatique des immatriculations de véhicules. Ce déploiement a notamment été rendu possible par le fonds d'amorçage mis en place par l'État pour inciter les collectivités territoriales à se doter d'une solution de verbalisation électronique et permettant le remboursement des équipements de verbalisation dans la limite de 50% de leur coût et à hauteur de 500 € par équipement.

En 2017, le nombre d'avis de contravention traités par l'ANTAI pour le compte des polices municipales connaît un léger recul de 1,3% par rapport à 2016. Cette baisse en annonce une plus significative en 2018 puisque les avis de contravention liés au stationnement payant sont remplacés par les nouveaux forfaits de post-stationnement.

En 2018, le dispositif de contrôle du stationnement payant a changé pour prendre en compte la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), qui dispose à son article 63, la décentralisation et la dépenalisation du stationnement payant. Cette réforme, qui offre aux collectivités la pleine compétence en matière de réglementation et de contrôle du stationnement, a impliqué la suppression de l'amende forfaitaire (PV) à 17 euros en cas de non-respect des règles de paiement du stationnement. Désormais, l'utilisateur qui ne règle pas son stationnement payant est destinataire d'un avis de paiement de forfait de post-stationnement. Le FPS correspond à une redevance d'utilisation du domaine public que la collectivité institue et notifie en recourant, le cas échéant, à la prestation de l'ANTAI. Dans ce contexte juridique renouvelé, l'ANTAI a passé convention avec plus de 500 collectivités et notifié près de 3,5 millions de FPS au premier semestre 2018. La montée en charge de ce dispositif se poursuit au deuxième semestre 2018.

Enfin, les prévisions 2019 tiennent compte de l'impact des contraventions pour non désignation des conducteurs par les personnes morales conformément à la loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle. Elles intègrent également la forfaitisation de trois délits routiers (conduite sans assurance, conduite sans permis ou sans permis correspondant à la catégorie du véhicule) prévue par cette même loi qui pourront être constatés en utilisant le PVé et ainsi faciliter le travail des forces de l'ordre et le traitement des délits pour les juridictions.

INDICATEUR 14.1

Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères) [Programme 753]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention (immatriculations françaises et étrangères)	%	97,5	96	96	96	96	96

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention a atteint 96 % en 2017, en conformité avec la cible fixée. Il intègre depuis la réalisation 2015 le nombre de paiements immédiats (16 536 en 2015, 43 784 en 2016 et 41 942 en 2017).

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

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
140 – Enseignement scolaire public du premier degré	45 513 256	45 513 256	45 917 034	45 917 034	46 144 464	46 144 464
141 – Enseignement scolaire public du second degré	58 414 610	58 414 610	58 383 374	58 383 374	58 618 992	58 618 992
152 – Gendarmerie nationale	894 559 602	874 848 488	899 718 846	873 178 884	954 472 349	883 879 449
159 – Expertise, information géographique et météorologie	15 824 214	15 824 214	15 520 992	15 520 992	15 306 908	15 306 908
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	15 824 214	15 824 214	15 520 992	15 520 992	15 306 908	15 306 908
166 – Justice judiciaire	122 424 113	122 424 113	129 657 995	129 657 995	128 025 708	128 025 708
174 – Énergie, climat et après-mines	513 105	605 912	580 000	630 000	580 000	580 000
176 – Police nationale	571 470 854	563 368 633	591 517 803	575 838 312	593 405 197	593 405 197
182 – Protection judiciaire de la jeunesse	1 823 647	1 823 647	2 083 523	2 083 523	2 104 259	2 104 259
190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	26 517 241	26 517 241	27 497 871	27 497 871	27 858 692	27 858 692
203 – Infrastructures et services de transports	274 700 719	281 396 943	324 222 209	323 042 601	346 814 511	333 675 722
204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	6 827 000	6 807 000	7 210 000	7 210 000	6 700 000	6 700 000
207 – Sécurité et éducation routières	35 118 654	35 332 838	39 829 233	39 829 233	42 462 570	41 366 968
214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	468 570	468 570	428 393	428 393	428 866	428 866
216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	129 677 629	130 773 309	128 208 921	129 420 511	128 513 839	129 650 444
217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	509 272 000	509 272 000	478 150 583	478 150 583	473 326 000	473 326 000
219 – Sport	223 500	223 500	184 700	184 700	184 700	184 700
307 – Administration territoriale	76 456 109	76 456 109	66 382 671	66 382 671	67 891 301	67 891 301
333 – Moyens mutualisés des administrations déconcentrées	12 207 004	12 207 004	12 642 253	12 642 253	10 433 027	10 433 027
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	252 000 000	227 000 000	308 000 000	308 000 000	339 950 000	339 950 000
753 – 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
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	670 310 751	669 552 455	516 557 675	516 557 675	478 065 823	478 065 823
Total	3 730 522 578	3 685 029 842	3 678 894 076	3 636 756 605	3 747 487 206	3 663 796 520

PRÉSENTATION DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

ADMINISTRATION PÉNITENTIAIRE (107)

PRESENTATION 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'Etat, 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. Son budget annuel s'élève à 3,7 milliards d'euros, dont près de 1,2 milliards hors titre 2. Elle emploie 40 226 agents. Outre l'administration centrale, 186 établissements pénitentiaires et une centaine de services pénitentiaires d'insertion et de probation constituent les services déconcentrés, répartis en dix directions interrégionales ; elle compte en outre un service de l'emploi pénitentiaire (SEP-RIEP) et une école de formation (ENAP). Elle prend en charge plus de 250 000 personnes, dont environ 170 000 en milieu ouvert et près de 80 000 sous écrou.

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.

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 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. Ils sont principalement organisés en milieu ouvert et associent 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 service pénitentiaire d'insertion et de probation (SPIP) assure essentiellement, dans ce cadre, un rôle de pilotage et de conception de l'action.

En 2016, 239 stages de sensibilisation à la sécurité routière ont été mis en œuvre par les SPIP. L'enquête annuelle relative aux prises en charge collectives étant réalisée avec une année de décalage auprès de tous les SPIP, les résultats de 2017 ne seront connus que fin 2018.

- 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. En 2016, 30 sessions ont été organisées sur la thématique des délits routiers. A l'instar des stages de sensibilisation à la sécurité routière, l'enquête annuelle relative aux prises en charge collectives étant réalisée avec une année de décalage auprès de tous les SPIP, les résultats de 2017 ne seront connus que fin 2018.

- Formation au code de la route ou à la conduite

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

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

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.

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'EMPLOI ET DES RELATIONS DU TRAVAIL (111)

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 111 relève du ministère du travail, de l'emploi et du dialogue social. Il est placé sous la responsabilité du directeur général du travail. Ce programme sert de cadre à la mise en œuvre de la politique du travail, laquelle se déploie selon quatre axes :

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

Outre les actions financées par le programme 111 décrites dans le texte qui précède, il convient de noter que le ministère du travail contribue également à la politique transversale de la sécurité routière en siégeant :

- au conseil supérieur de l'éducation routière (CSER);
- au conseil national de sécurité routière (CNSR) en siégeant 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).

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le responsable du programme n'est pas en mesure d'isoler le coût de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU PREMIER DEGRÉ (140)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	45 513 256	45 513 256	45 917 034	45 917 034	46 144 464	46 144 464

PRESENTATION 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'Education nationale. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'enseignement scolaire. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée : sous l'autorité des recteurs d'académie, l'enseignement primaire est piloté au niveau départemental par les inspecteurs d'académie - directeurs académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

Les crédits déployés visent à amener tous les élèves à la maîtrise de connaissances et compétences exigibles au terme de la scolarité primaire pour leur permettre de poursuivre leur scolarité dans de bonnes conditions au collège en vue des compétences, des connaissances et de la culture du socle commun à l'issue de la scolarité obligatoire.

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

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

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

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

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

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le montant des crédits inscrits sur le programme 140 correspond à la valorisation de la masse salariale relative au temps passé par les personnels enseignants et de direction à l'éducation à la sécurité routière au long de la scolarité des élèves à l'école (1er degré), soit 722 ETP en 2018 et 2019.

ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU SECOND DEGRÉ (141)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	58 414 610	58 414 610	58 383 374	58 383 374	58 618 992	58 618 992

PRESENTATION 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 aux niveaux de compétences attendus en fin de formation initiale ainsi qu'à l'obtention des diplômes correspondants.

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

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

Le caractère obligatoire de l'apprentissage des règles de sécurité routière, quel que soit le lieu de scolarisation ou de formation du jeune, est renforcé par le caractère obligatoire des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveau (ASSR1 – ASSR2) au collège, et l'attestation de sécurité routière (ASR). L'organisation de cette

dernière est financée avec le soutien du programme 207 « sécurité et éducation routières ». L'arrêté interministériel du 25 mars 2007 précise les modalités d'organisation et de délivrance de ces attestations.

Les ASR revêtent un caractère obligatoire pour les personnes nées après le 1er janvier 1988, puisque l'ASSR1 est requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur (article R. 211-2 du code de la route) tandis que l'ASSR2 ou l'ASR est nécessaire pour l'obtention du permis de conduire (article R. 221-5).

La commission nationale des ASSR est chargée de la mise à jour de la banque de questions (650 questions environ) des épreuves ASSR et ASR et procède à une actualisation et un enrichissement des épreuves. Le téléchargement des épreuves s'opère en ligne sur la plateforme <http://assr.education-securite-routiere.fr/>.

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

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

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

Afin d'accompagner les équipes et en complément des personnes ressources au sein de l'établissement, du département ou de l'académie, une mallette pédagogique dématérialisée a été créée et est disponible sur le site Éduscol. Cette mallette comprend notamment une sélection d'outils opérationnels et de ressources accompagnés de fiches pédagogiques. La DSR a également élaboré un outil intégré à cette mallette dématérialisée.

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

Cette mesure à destination des entrants en lycée et CFA publics est portée localement par le réseau des coordonnateurs académiques et correspondants départementaux sécurité routière, respectivement désignés par la rectrice ou le recteur d'académie et l'inspectrice ou l'inspecteur d'académie, directrice ou directeur académique des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES à LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

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. Les crédits du hors titre 2 correspondent à la mise à disposition d'un ½ ETP enseignant (P141).

GENDARMERIE NATIONALE (152)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	894 559 602	874 848 488	899 718 846	873 178 884	954 472 349	883 879 449

PRESENTATION 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 800 000 km de voies). Elle consacre ainsi environ 10 % de son activité totale à des missions de sécurité routière.

L'action n° 02 du programme 152 est dédiée à la sécurité routière. Cette action se structure autour des missions de lutte contre l'insécurité routière et de gestion des flux de circulation. L'objectif de renforcement de l'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière repose sur une utilisation optimale des moyens dédiés en fonction des comportements connus et prévisibles des usagers.

Pour atteindre cet objectif, la gendarmerie nationale mène en permanence des actions qui visent à prévenir, dissuader et réprimer les infractions les plus accidentogènes, liées notamment à la vitesse, à l'alcool et aux stupéfiants. Elle s'appuie sur ces compétences et son expertise, mais également sur son maillage territorial et sa mission de surveillance, de contrôle et de gestion des flux, ce qui se traduit par une présence importante sur le réseau autoroutier et renforcée sur le réseau secondaire, plus meurtrier.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

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 2017, la LFI 2018 et le PLF 2019. 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.

EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE (159)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	15 824 214	15 824 214	15 520 992	15 520 992	15 306 908	15 306 908
Total	15 824 214	15 824 214	15 520 992	15 520 992	15 306 908	15 306 908

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie » regroupe les politiques transversales au service de la transition écologique au travers notamment des subventions pour charges de service public des trois opérateurs suivants : centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et Météo-France.

Ces opérateurs, placés sous la tutelle de la direction de la recherche et de l'innovation (DRI) du ministère de la transition écologique et solidaire, 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).

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie » 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.

JUSTICE JUDICIAIRE (166)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	122 424 113	122 424 113	129 657 995	129 657 995	128 025 708	128 025 708

PRESENTATION DU PROGRAMME

La contribution de la mission « Justice » à la politique transversale de sécurité routière l'est principalement au titre du programme « Justice judiciaire ». Ce programme, placé sous la responsabilité du directeur des services judiciaires, porte les moyens humains et financiers des services judiciaires. Les services judiciaires ont pour mission de rendre la justice, en matière civile, pénale, commerciale et sociale. En matière pénale, le parquet met en œuvre une politique générale de lutte contre la délinquance en liaison avec les préfets et les administrations concernées. Les juridictions font partie intégrante de la conduite des politiques de prévention et de dissuasion de la délinquance, tout en favorisant la réinsertion.

Les objectifs généraux retenus pour l'action « Conduite de la politique pénale et jugement des affaires pénales » du programme 166 – à savoir « Améliorer la qualité et l'efficacité de la justice », « Rendre plus efficaces la réponse pénale, l'exécution et l'aménagement des peines », « Moderniser la gestion de la justice » – participent à un traitement efficace du contentieux routier.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS A 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 2,14 en exécuté 2017 et de 2,22 en prévision 2018-2019 pour le parquet, les jugements des TGI et Cours 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 2017, 2 096 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, effectifs en baisse de 50,61 ETPT par rapport à celui déclaré au titre de 2016.

Pour 2018, les moyens en personnels prévus en LFI sont de 2 136 ETPT soit une hausse de 40 ETPT par rapport à l'exécuté 2017. Pour 2019, la prévision est de 2 127 ETPT, soit une très légère diminution de 0,42 %, corrélative à la stabilisation du plafond d'autorisation d'emplois du programme sur cette période.

En ce qui concerne les dépenses de personnel, la détermination de la masse salariale est assurée par l'application du coût moyen par catégorie d'emploi au regard du nombre d'ETPT respectifs de magistrats et de fonctionnaires, pour chaque année de gestion.

En ce qui concerne les dépenses hors titre 2, elles comprennent les dépenses permettant d'assurer le fonctionnement du tribunal (fonctionnement courant et dépenses immobilières de l'occupant).

On constate une hausse de 6 % des dépenses consacrées à la politique transversale entre 2017 et 2018. Cette progression s'explique par la hausse des dépenses de titre 2 (+6 %) et des dépenses de fonctionnement courant (+7 %). En ce qui concerne le PLF 2019, le total des crédits consacré à la politique transversale diminue légèrement de (-1 %). Les dépenses de personnel restent stables.

ÉNERGIE, CLIMAT ET APRÈS-MINES (174)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	513 105	605 912	580 000	630 000	580 000	580 000

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 174 relève du ministère de la Transition écologique et solidaire. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'énergie et du climat. Ce programme s'articule autour de deux finalités générales :

- assurer à l'ensemble des consommateurs la disponibilité en quantité et en qualité de l'énergie qui leur est nécessaire, à des prix compétitifs, tout en contribuant à l'indépendance énergétique et à la cohésion nationale, à la préservation de l'environnement et à la lutte contre le changement climatique ;
- garantir aux anciens mineurs la préservation de leurs droits après l'arrêt de l'exploitation minière.

Le programme s'appuie, au niveau déconcentré, sur le réseau des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Le programme contribue à l'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules aux prescriptions du code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

Les crédits ont été 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, 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.

POLICE NATIONALE (176)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	571 470 854	563 368 633	591 517 803	575 838 312	593 405 197	593 405 197

PRESENTATION 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 au travers l'action 3. L'action 3 « Sécurité routière » du programme « Police Nationale » porte sur :

- **la police administrative de la route** et les missions de police judiciaire liées à la répression des infractions et au traitement des accidents routiers ;

- **les actions de communication et d'information** à destination des usagers de la route et des futurs conducteurs (scolaires). Elle mobilise à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités autoroutières et les unités motocyclistes spécialisées de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité et les services de la préfecture de police et se traduit par :

- **la prévention et l'information routière** : 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** : concerne les interventions consécutives à des accidents de la route et les contrôles routiers. (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture, téléphones portables).

Afin d'évaluer ses actions, la Police nationale dispose de trois indicateurs de performance. Inscrits au PAP 2018, ils contribuent à l'objectif n°4 intitulé « Renforcer l'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière » :

- Nombre de tués en zone police (à 30 jours) ;

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

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

L'indice d'efficacité des opérations de contrôle de vitesse a été supprimé de la maquette de performance du programme. En effet, une part de plus en plus importante des infractions relevées provient de radars automatisés (radars fixes, ou embarqués) ce qui donne lieu à un traitement par l'ANTAI. De plus, la DSR a confirmé l'externalisation de la conduite des véhicules-radars à compter de fin 2017 début 2018 progressivement dans l'ensemble des régions. Si la lutte contre la vitesse reste un enjeu pour les forces de police, elle ne peut plus être un indicateur de performance adapté.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs (ETPT) agissant en faveur de la politique transversale et communiqués par les directions d'emploi. Ces coûts sont obtenus à partir des dépenses de personnel (actions 3 et 6 du programme) auxquelles sont ajoutés les coûts d'équipement, investissement et fonctionnement (HT2 - action 6 du programme) suivant les clefs de répartition calculées dans le cadre de la comptabilité d'analyse des coûts.

PROTECTION JUDICIAIRE DE LA JEUNESSE (182)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	1 823 647	1 823 647	2 083 523	2 083 523	2 104 259	2 104 259

PRESENTATION 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 mineurs³ et 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, la DPJJ impulse et anime une dynamique en matière de protection de l'enfance auprès des acteurs de la justice des mineurs.

Elle garantit et assure, directement ou par les associations qu'elle habilite et finance, d'une part la prise en charge des mineurs et jeunes majeurs qui lui sont confiés par les magistrats et, d'autre part, une aide aux décisions de l'autorité judiciaire en matière civile et pénale. Elle contrôle et évalue l'ensemble des structures publiques et associatives accueillant les mineurs sous mandat judiciaire.

Les moyens alloués à la DPJJ sont employés dans le souci d'une amélioration continue de la qualité de l'action menée, en veillant notamment à la prévention de la récidive et de la réitération ainsi qu'à l'insertion sociale des jeunes confiés par l'autorité judiciaire. La DPJJ dispose, au 31 mars 2018, d'établissements et de services⁴ relevant du :

- secteur public, constitué de 220 établissements et services en gestion directe ;
- secteur associatif, constitué de 1 024 établissements et services (dont 248 financés exclusivement par l'État) habilités et contrôlés par le ministère de la justice

Les établissements et services chargés de la mise en œuvre du programme 182 coordonnent leurs interventions avec celles des conseils départementaux (pilotes de la protection de l'enfance) et celles de divers partenaires, publics ou privés, qui concourent à l'insertion des jeunes en difficulté. Dans ce cadre, 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.

³Tant en ce qui concerne les mineurs délinquants (Ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante) que les mineurs en danger (articles 375 et suivants du code civil).

⁴Il s'agit d'établissements et services sociaux et médico-sociaux (ESSMS) régis par le code de l'action sociale et des familles (CASF), à l'exception des SEAT, des SEEPM et du SECJD.

La DPJJ se donne pour ambition de garantir la continuité du parcours éducatif de chaque jeune pris en charge⁵, 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 (DIRPJJ) et directions territoriales (DTPJJ) dans le pilotage et la participation aux politiques transversales en faveur de la jeunesse dans les champs judiciaire, social ou éducatif.

EVALUATION DES CREDITS

Les crédits du programme 182 pris en compte dans le document de politique transversale sécurité routière se répartissent comme suit:

- 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. On estime qu'en 2017 l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 36,4 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).

RECHERCHE DANS LES DOMAINES DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES (190)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	26 517 241	26 517 241	27 497 871	27 497 871	27 858 692	27 858 692

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 190 relève du ministère de la transition écologique et solidaire. Il est placé sous la responsabilité du directeur de la recherche et de l'innovation. Ce programme couvre la recherche dans les domaines du développement durable, de l'énergie, des risques, des transports, de la construction et de l'aménagement.

Dans les domaines des transports, de la construction, de l'aménagement et des réseaux, le programme finance l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Les missions de l'IFSTTAR consistent à réaliser, orienter, animer et évaluer des recherches, des développements et des innovations dans les domaines de la mobilité, des systèmes de transport, de leur sécurité et de leurs impacts sur la santé, du génie urbain, du génie civil et des risques naturels.

⁵Note d'orientation du 30 septembre 2014 complétée par les notes la déclinant

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITE ROUTIERE

La part de la subvention pour charges de service public reçue par l'Ifsttar consommée dans le domaine de la sécurité routière est estimée à 32 %, soit le même pourcentage que les années précédentes. Les travaux de l'IFSTTAR sont orientés vers la sécurité des déplacements terrestres. Dans le champ de la sécurité primaire, les facteurs d'insécurité peuvent relever du véhicule, de l'infrastructure et de l'utilisateur. L'institut s'intéresse plus particulièrement à la connaissance des facteurs humains et leurs interactions avec le véhicule et l'infrastructure par la prise en compte de la mobilité coopérative, du véhicule autonome et du vieillissement de la population. En matière de sécurité secondaire, il s'attache à la connaissance des blessures (létales ou non) induites par les accidents et les mécanismes lésionnels. En matière de sécurité tertiaire, c'est la connaissance du devenir des victimes (et de leurs proches) qui est recherchée.

Ce ratio de 32 % est calculé à partir de la répartition des activités de recherche de l'IFSTTAR selon les 3 axes stratégiques de son nouveau contrat d'objectifs et de performances 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

L'analyse prédictive de la répartition des activités pour 2019 selon les 3 axes est basée sur les ratios suivants :

- axe 1 : 40 %
- axe 2 : 30 %
- axe 3 : 30 %

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS (203)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	274 700 719	281 396 943	324 222 209	323 042 601	346 814 511	333 675 722

PRESENTATION DU PROGRAMME

La priorité de la politique nationale des transports est de répondre aux préoccupations premières de nos concitoyens et de nos entreprises en faveur des transports de la vie quotidienne, de la lutte contre la congestion, de l'accès à l'emploi et aux services dans les territoires, de l'optimisation de nos systèmes logistiques et réseaux de transports existants en les adaptant aux nouveaux usages et aux opportunités offertes par le numérique.

Le programme « Infrastructures et services de transports » (IST) regroupe l'ensemble des moyens de l'État concourant à cette politique. Celle-ci repose sur une stratégie fondée sur l'optimisation du système de transport existant et l'amélioration de sa performance (énergétique, desserte des territoires). Le programme participe à la mise en œuvre de ces priorités en œuvrant à la fois sur les infrastructures et les services de transports routiers, ferroviaires, fluviaux,

portuaires, maritimes et aéroportuaires, mais aussi à travers la sécurité, la sûreté et la régulation des secteurs économiques concernés, à l'exception de la sécurité du transport maritime qui relève du programme « Affaires maritimes » et du secteur aérien qui fait l'objet du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le programme 203 participe à l'objectif n°8 de la politique de sécurité routière « Améliorer la sécurité des infrastructures de transport » au travers :

- ✓ d'un ensemble de démarches dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers (dépenses d'investissement : sécurisation des tunnels) ;
- ✓ du maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (dépenses de fonctionnement et d'investissement : surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- ✓ des actions de communication spécifiques auprès des conducteurs automobiles pour les sensibiliser à la sécurité des agents travaillant sur les routes ;
- ✓ d'une politique active de contrôle des transports routiers sur l'ensemble du réseau. Pour ce faire le P203 réalise sur son action 50 des dépenses spécifiques à destination des unités de contrôle des transports routiers (dépenses de fonctionnement : équipement de sécurité des contrôleurs, coopérations européennes, fournitures et documentation de contrôle, maintenance des matériels de contrôle et dépenses d'investissement : l'achat des véhicules de type fourgon aménagés en bureaux mobiles ainsi que pour l'équipement en matériel de pesage) et des aires de contrôle (dépenses de fonctionnement ou d'investissement selon qu'il s'agit d'entretien du matériel de voirie ou d'investissement sur des infrastructures routières).

Sont considérés comme mobilisés au service de la politique de sécurité routière des crédits des actions 04, 47 et 50 (ancien 12 et 13) du programme 203.

PRÉVENTION, SÉCURITÉ SANITAIRE ET OFFRE DE SOINS (204)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	6 827 000	6 807 000	7 210 000	7 210 000	6 700 000	6 700 000

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 204 relève du ministère des affaires sociales 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.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

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 la nouvelle agence nationale de santé publique (ANSP). 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'Agence nationale de santé publique, 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 CNSR et plus particulièrement à la commission « alcool, stupéfiants, vitesse ».

SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES (207)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	35 118 654	35 332 838	39 829 233	39 829 233	42 462 570	41 366 968

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 207 relève du ministère de l'Intérieur. Il est sous la responsabilité du délégué 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.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

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

SOUTIEN DE LA POLITIQUE DE L'ÉDUCATION NATIONALE (214)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	468 570	468 570	428 393	428 393	428 866	428 866

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du soutien de la politique de l'éducation nationale. Il relève du ministère de l'Éducation nationale et est placé sous la responsabilité de la secrétaire générale de ce ministère.

Ce programme regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes de la mission « enseignement scolaire » relevant du ministère de l'éducation nationale et des programmes de la mission « recherche et enseignement supérieur » relevant du ministère chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche qu'il n'est pas possible de répartir au sein des programmes opérationnels.

La mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière (ESR) à destination des élèves des établissements scolaires nécessite l'intervention de personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et directions des services départementaux de l'éducation nationale) dont les traitements relèvent du programme 214.

Par ailleurs, une part de la subvention pour charge de service public du réseau Canopé, opérateur sous tutelle du ministère de l'éducation nationale, inscrite au programme 214, est spécifiquement identifiée pour l'éducation à la sécurité routière (0,26 M€). La part dédiée de la subvention est déléguée pour la mise en place d'actions spécifiques telles que :

- la réalisation et actualisation d'un portail Internet national recensant les ressources pédagogiques disponibles ;
- la participation à l'animation du réseau des correspondants académiques sécurité routière ainsi que l'animation du réseau des référents sécurité routière Canopé ;
- la duplication et la distribution du matériel d'examen pour les épreuves des ASSR, notamment pour les élèves scolarisés dans des établissements relevant d'autres ministères ;
- la participation à la mise à jour de la base informatique des questions pour les épreuves ASSR et son suivi.

La convention de partenariat pour l'éducation à la sécurité routière liant le ministère de l'éducation nationale et Canopé est en cours de renouvellement à la suite de la nomination d'un chef de projet Canopé chargé du dossier de l'éducation à la sécurité routière et le transfert de l'hébergement des sites Internet de Canopé Versailles vers le site de la direction générale de Canopé à Chasseneuil du Poitou.

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

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Au titre de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, le responsable du programme 214 valorise les dépenses de titre 2 des personnels participant à la mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière, ainsi que, hors titre 2, d'une part de la subvention pour charges de service public qu'il verse à l'établissement CANOPÉ.

CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'INTÉRIEUR (216)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	129 677 629	130 773 309	128 208 921	129 420 511	128 513 839	129 650 444

PRESENTATION 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 et, depuis 2017, ceux du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD). Enfin, il porte les effectifs de la délégation à la sécurité routière, ainsi que les personnels des services déconcentrés de la sécurité et de l'éducation routières.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Les dépenses indiquées dans le tableau ci-dessus sont financées principalement par des crédits liés à la rémunération des personnels de la sécurité et de l'éducation routières et des crédits de fonctionnement (crédits d'immobilier, d'action sociale et de formation).

Les ETPT de l'action 9 du programme CPPI « Sécurité et éducation routières » sont inscrits au PLF 2019, à hauteur de 2 183 ETPT. L'action 1 comprend les ETPT de la DLPAJ et de la DRH qui contribuent à la politique de la sécurité routière.

En crédits de titre 2, les crédits correspondent à la masse salariale des effectifs dédiés à la sécurité routière et les indemnités versées au titre du BEPECASER. La valorisation de la masse salariale au PLF 2019 tient compte d'un GVT positif et de l'évolution prévisionnelle des effectifs (LFI 2018 et SE 2019). Les dépenses T2 inscrites à l'action 1 correspondent à la masse salariale des agents de la DRH et DLPAJ mentionnés ci-dessus ainsi qu'aux crédits d'action sociale et de formation exécutés en titre 2 (secours, AEH et vacations formations-concours).

Les dépenses HT2 correspondent principalement aux dépenses d'action sociale (au prorata des effectifs gérés par la SDASAP-DRH), de formation (dépenses de formation et d'organisation des concours) 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.

CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES (217)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	509 272 000	509 272 000	478 150 583	478 150 583	473 326 000	473 326 000

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 relève du ministère de la transition écologique et solidaire. Il porte la majeure partie des effectifs du ministère de la transition écologique et solidaire dont ceux en charge de la réalisation de missions ayant une incidence sur la sécurité routière. Il assure également le financement des activités « soutien » de l'administration centrale et des directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement ultramarines (DEAL) (systèmes d'information, fonctions juridiques et d'expertise, moyens de fonctionnement, actions à l'international, formation, action sociale, prévention des risques professionnels) nécessaires à la mise en œuvre des politiques définies par le Gouvernement. Il œuvre en faveur de la transition écologique pour un développement durable en permettant la définition et l'évaluation des politiques publiques et en portant une organisation et un pilotage de services en adéquation avec ce projet.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Du fait du transfert des moyens de fonctionnement du CEREMA au programme 159 et de celui des moyens de fonctionnement courant des services déconcentrés régionaux métropolitains au programme 333 depuis 2017, les montants mobilisés hors titre 2 ne sont plus significatifs, tant pour l'exécution 2017 que pour les prévisions ultérieures.

Les crédits de titre 2 mobilisés par le programme 217 sont calculés en fonction du nombre d'agents (en ETP) participant à la politique de sécurité routière.

Action 217-09 « Personnels œuvrant pour les politiques du programme "Sécurité et éducation routières" » : l'évolution entre l'exécution 2017 et la LFI 2018 résulte des modalités de gestion de ces personnels : la masse salariale et les ETPT budgétés sur le programme 216 ont fait l'objet en 2017 d'un transfert en gestion vers le programme 217. Cette action est supprimée en 2019. Les crédits seront désormais votés sur l'action 217-08.

Action 217-08 « Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Infrastructures et services de transports » : 100 % des ETP mettant en œuvre l'action 203-12 « Entretien et exploitation du réseau routier national » sont considérés comme étant au service de la sécurité routière (soit 71 % des ETP de l'action miroir 217-08), et 43 % des ETP mettant en œuvre l'action 203-13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres (soit 43 % de 11 % des ETP de l'action miroir 217-08), soit 75,7 % des ETP et de la masse salariale de l'action miroir 217-08.

Action 217-23 « Personnels œuvrant pour les politiques des programmes "énergie, climat et après-mines" » : 48,5 % des ETP mettant en œuvre les politiques des programmes "énergie, climat et après-mines" sont considérés comme participant de près ou de loin à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

SPORT (219)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	223 500	223 500	184 700	184 700	184 700	184 700

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 219 relève du ministère 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.

Le 9 janvier 2018, le Comité Interministériel à la sécurité routière (CISR) a adopté une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ». L'opération « savoir rouler à vélo » vise à promouvoir davantage les bons comportements à adopter sur la route pour les enfants dans tous les temps de vie et éducatifs. L'harmonisation et la consolidation des dispositifs existants doivent permettre à tous les jeunes de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

Pour 2018, les engagements financiers sur cette mesure s'élèvent à 20.000 €.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le soutien financier du ministère des sports aux fédérations sportives permet la mise en œuvre d'actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière.

A compter de 2018, les fédérations doivent présenter un plan trisannuel sur la période 2018-2020 qui s'articule autour de la présentation des actions les plus structurantes. Cela ne permet pas d'assurer une visibilité des actions relevant de la sécurité routière.

Outre les crédits consacrés à cette politique, de nombreux bénévoles sont engagés dans la mise en œuvre d'actions de sensibilisation. Le chiffrage repose donc sur une quote-part de 4 % des grands plans d'actions comprenant une dimension sécurité routière. A ce titre, les montants de 2019 présentés sont stables par rapport à 2018.

ADMINISTRATION TERRITORIALE (307)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	76 456 109	76 456 109	66 382 671	66 382 671	67 891 301	67 891 301

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 307 permet au ministère de l'intérieur d'assurer ses missions relatives à la sécurité, aux libertés publiques, au bon fonctionnement des institutions locales et de la vie démocratique. Il s'appuie pour ce faire sur le réseau des préfetures et des sous-préfetures, des hauts-commissariats et représentations de l'État outre-mer, auquel il revient de mettre en œuvre les politiques publiques de l'État et d'assurer la coordination de ses services déconcentrés sur l'ensemble du territoire sous l'autorité du préfet.

En matière de sécurité routière, le programme 307 « Administration territoriale » participe au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfetures à la gestion de ce titre.

L'année 2017 a été une année de forte mobilisation autour de la mise en œuvre du plan « préfetures nouvelle génération » (PPNG) qui a produit des effets significatifs avec la généralisation des téléprocédures et le déploiement, au second semestre d'un réseau de centres d'expertise et de ressources titres (CERT) pour l'instruction et la délivrance des permis de conduire.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Le programme « Administration territoriale » est composé de 5 actions.

La politique de sécurité routière concourt aux deux premières actions du programme : l'action 1 « Coordination de la sécurité des personnes et des biens » à travers les fonctions de coordination et de pilotage du préfet dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens et l'action 2 « Réglementation générale, garantie de l'identité et de la nationalité, délivrance de titres » dans le cadre de l'instruction des droits à conduire. Les crédits indiqués correspondent à la quote-part des actions 1 et 2 que les préfetures consacrent à la politique de sécurité routière.

A 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'évaluation financière repose sur les dépenses de personnel des agents qui participent à cette politique, ainsi que leurs dépenses de hors titre 2 associées (calculées 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).

La mise en œuvre du plan « préfetures nouvelle génération » (PPNG) en 2017 a entraîné une baisse des effectifs dans les guichets en charge des droits à conduire au sein des préfetures, minorant ainsi le montant des crédits alloués à la politique de sécurité routière à compter de 2018.

MOYENS MUTUALISÉS DES ADMINISTRATIONS DÉCONCENTRÉES (333)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	12 207 004	12 207 004	12 642 253	12 642 253	10 433 027	10 433 027

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 333 relève des services du Premier ministre. Il est placé sous la responsabilité du secrétaire général du Gouvernement. Le programme 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées » regroupe les crédits de fonctionnement des directions départementales interministérielles (DDI), des directions régionales sous l'autorité des préfets de région et des secrétariats généraux pour les affaires régionales (SGAR), ainsi que les crédits immobiliers de l'Etat occupant d'une grande partie des services déconcentrés de l'État issus de la RéATE, hors outre-mer jusqu'au 31 décembre 2016, et l'ensemble des emplois déconcentrés du Premier ministre. De ce fait, ce programme sert notamment de support à la politique de sécurité routière.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits pris en compte correspondent à la quote-part des dépenses imputées sur le programme 333 (T2 et HT2) liés à l'accueil des personnels de la sécurité routière en poste en directions départementales interministérielles et en directions régionales. L'évaluation financière est calculée au prorata des effectifs « sécurité routière » des structures portées par le programme 333.

La baisse constatée entre la LFI 2018 et le PLF 2019 de l'estimation des crédits du programme 333 concourant à la politique de sécurité routière provient de la mesure de périmètre au titre du débasage des crédits concernant les loyers budgétaires. L'impact de cette mesure de périmètre sur le niveau de participation du programme 333 est de -2 360 189 € en PLF 2019.

STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (751)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	252 000 000	227 000 000	308 000 000	308 000 000	339 950 000	339 950 000

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 751 « Radars » relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du délégué 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. Le programme est financé par une fraction du produit des amendes forfaitaires dressées dans le cadre du contrôle automatisé.

En 2017, ce programme a fusionné avec le programme 752 « Fichier national du permis de conduire » dédié à la gestion des droits à conduire (permis de conduire à points) et s'intitule « Structures et dispositifs du contrôle routier ».

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

L'intégralité des crédits du programme 751 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière. Depuis 2017, ce programme intègre à l'action 4, les crédits précédemment alloués au programme 752.

CONTRÔLE ET MODERNISATION DE LA POLITIQUE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS (753)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du délégué à la sécurité routière. Ce programme est dédié au développement du procès-verbal électronique (PVé). Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

L'intégralité des crédits du programme 753 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES (754)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	670 310 751	669 552 455	516 557 675	516 557 675	478 065 823	478 065 823

PRESENTATION 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, EPCI et départements sont libres de choisir les opérations à financer en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

Comme en 2018, l'intégralité des crédits du programme 754 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière. En effet, les investissements réalisables portent sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic. L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.

ANNEXES

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sécurité routière

DPT | ANNEXES

TABLE DE CORRESPONDANCE DES OBJECTIFS DU DPT ET DES OBJECTIFS DES PAP

N° objectif du DPT	Axe / sous-axe Programme	Code du programme	N° objectif du PAP
	La réduction de l'accidentalité routière		
1	Gendarmerie nationale	152	4
1	Police nationale	176	4
1	Sécurité et éducation routières	207	1
	L'éducation routière à tous les âges		
4	Sécurité et éducation routières	207	2
5	Structures et dispositifs de sécurité routière	751	2
	Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules		
	La lutte contre le non-respect du code de la route		
10	Gendarmerie nationale	152	4
10	Police nationale	176	4
13	Structures et dispositifs de sécurité routière	751	1
14	Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	753	1