



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document de politique transversale

Annexe au projet de loi de finances pour 2024

Sécurité routière



Ministre chef de file :
ministre de l'intérieur et des outre-mer

2024

Note explicative

Cette annexe au projet de loi de finances est prévue par l'article 128 de la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005 modifié par la loi n°2019-1479 du 28 décembre 2019, complété par l'article 169 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006, par l'article 104 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, par l'article 183 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre de finances pour 2009, par l'article 137 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances pour 2010, par l'article 7 de la loi n° 2010-832 du 22 juillet 2010 de règlement des comptes et rapport de gestion pour 2009, par l'article 159 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011, par l'article 160 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

Sont institués 13 documents de politique transversale (DPT) relatifs aux politiques suivantes : aménagement du territoire, défense et sécurité nationale, lutte contre l'évasion fiscale et la fraude en matière d'impositions de toutes natures et de cotisations sociales, outre-mer, politique de l'égalité entre les femmes et les hommes, politique de lutte contre les drogues et les conduites addictives, politique 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 routière, ville.

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

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

■ Une **présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année à venir 2024, l'année en cours (LFI + LFRs 2023) et l'année précédente (exécution 2022), y compris en matière de dépenses fiscales et de prélèvements sur recettes, le cas échéant.

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

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

Sommaire

La politique transversale	7
Présentation stratégique de la politique transversale	8
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	13
AXE 1 : La réduction de l'accidentalité routière	15
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	16
<i>Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes</i>	16
<i>Mieux connaître les causes et les conséquences de l'insécurité routière</i>	17
AXE 2 : L'éducation routière à tous les âges	25
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	26
<i>Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route</i>	26
<i>Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie</i>	31
<i>Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points</i>	35
<i>Développer l'éducation routière tout au long de la vie</i>	36
<i>Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables</i>	40
AXE 3 : Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules	45
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	46
<i>Améliorer la sécurité des infrastructures de transport</i>	46
<i>Améliorer la sécurité des véhicules</i>	50
AXE 4 : La lutte contre le non-respect du code de la route	53
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	54
<i>Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant</i>	54
<i>Prévenir les risques routiers professionnels</i>	66
<i>Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque</i>	69
<i>Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé en termes de respect des règles du code de la route</i>	79
<i>Assurer l'efficacité du procès-verbal électronique au sein des services de l'État</i>	84
Présentation des crédits par programme	89
<i>P107 – Administration pénitentiaire</i>	90
<i>P111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail</i>	91
<i>P140 – Enseignement scolaire public du premier degré</i>	91
<i>P141 – Enseignement scolaire public du second degré</i>	93
<i>P152 – Gendarmerie nationale</i>	94
<i>P159 – Expertise, information géographique et météorologie</i>	95
<i>P166 – Justice judiciaire</i>	96
<i>P174 – Énergie, climat et après-mines</i>	97
<i>P176 – Police nationale</i>	98
<i>P182 – Protection judiciaire de la jeunesse</i>	100
<i>P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables</i>	101

<i>P203 – Infrastructures et services de transports</i>	102
<i>P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins</i>	103
<i>P207 – Sécurité et éducation routières</i>	104
<i>P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale</i>	105
<i>P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur</i>	105
<i>P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables</i>	110
<i>P219 – Sport</i>	111
<i>P354 – Administration territoriale de l'État</i>	112
<i>P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière</i>	114
<i>P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</i>	114
<i>P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</i>	115



La politique transversale

Présentation stratégique de la politique transversale

L'objectif de la politique transversale de sécurité routière est de réduire le nombre d'accidents, de personnes tuées et blessées sur les routes de France. Au-delà de ces indicateurs, la performance globale de la politique de sécurité routière répond à plusieurs enjeux :

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour une personne tuée sur les routes, on estime à 5 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition ou au handicap d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes, alors que 36 % des tués, 48 % des blessés graves et 51 % des blessés qui gardent des séquelles un an après l'accident ont moins de 35 ans ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé entre 50,2 milliards d'euros et 76,6 milliards d'euros en 2022 selon la méthodologie retenue sur la valorisation des victimes dans le bilan de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.[1]

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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 sécurité renforcée de tous les usagers de la route.

1) S'agissant de l'utilisateur de la route, l'action porte sur :

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

2) S'agissant de la route, l'action porte sur l'amélioration des moyens de signalisation et sur la sécurisation des infrastructures.

3) S'agissant des moyens de mobilité traditionnels, l'action vise à soutenir l'évolution technique permettant d'accroître le niveau de sécurité de leurs utilisateurs et des autres usagers de la route (piétons) par exemple en facilitant par la réglementation, les dispositifs d'aide à la conduite et de prévention des situations accidentogènes (survitesses, défaut de maîtrise). La réglementation tend également à s'adapter aux nouveaux moyens de mobilité (engins de déplacement personnel motorisés ou non).

La politique de la sécurité routière est par essence interministérielle :

- Le ministère de l'Intérieur et des Outre-mer intègre, outre les directions générales de la Gendarmerie et de la Police nationales, la délégation à la sécurité routière (DSR). Cette délégation, placée sous l'autorité de la déléguée interministérielle à la sécurité routière, prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. Le ministère de l'Intérieur et des Outre-mer veille également 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 ;
- Le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier et de réglementation des véhicules ;

- Le ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière ;
- Le ministère de la Justice gère le contentieux de la circulation routière : non-respect des règles de conduite, atteintes involontaires à la personne, infractions relatives à la situation administrative ainsi que celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre ;
- Le ministère de la Santé et de la Prévention sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne des secours et de soins d'urgence ;
- Le ministère du Travail, du Plein Emploi et de l'Insertion anime au plan national et local la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie (CNAM).

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

Afin d'éclairer leurs décisions, les pouvoirs publics et le CISR bénéficient des travaux conduits dans le cadre du Conseil national de sécurité routière (CNSR). Cette instance qui regroupe des acteurs privés, publics et associatifs œuvrant en matière de sécurité routière a été renouvelée en 2021. Il peut s'appuyer sur un Comité des experts pour examiner des problématiques spécifiques.

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

LA STRATÉGIE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

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

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

Le bilan de ces 18 mesures est important :

- la réduction de la vitesse maximale autorisée sur certaines routes : la réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central est entrée en application le 1^{er} juillet 2018. La loi d'orientation des mobilités dite LOM du 24 décembre 2019 prévoit néanmoins, la possibilité pour les présidents de conseil départemental et pour le maire de relever à 90 km/h, la vitesse maximale autorisée après avis de la commission départementale de sécurité routière.

- la conduite sous l'emprise de l'alcool constitue l'une des premières causes de mortalité sur la route : l'arrêté du 30 mars 2021 relatif aux modalités de vente des dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique dans les débits de boissons à emporter en application de l'article L3341-4 du code de la santé publique dispose qu'à partir du 1^{er} juillet 2021, les établissements de boissons alcoolisées à emporter doivent proposer à la vente des éthylotests. Le CISR rend également obligatoire la pose d'un éthylotest anti-démarrage avec suivi médico-psychologique en cas de récurrence d'infraction de conduite en état alcoolique.

- la conduite après usage de stupéfiants est également un facteur important de mortalité routière : depuis 2017, le contrôle de la conduite après usage de stupéfiants est désormais facilité par le prélèvement salivaire sans recours à une prise de sang. L'acquisition de kits salivaires de dépistage et de confirmation initiée en 2022 a été maintenue en 2023, afin d'accroître le dépistage par les forces de l'ordre de la conduite après usage de stupéfiant.

Globalement **42 % des personnes décédées en 2022 l'ont été dans un accident où un conducteur était sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants, ou des deux.**

- l'usage du téléphone au volant est la cause d'un accident corporel sur dix, selon l'Université Gustave Eiffel et l'Inserm : depuis mai 2020, les forces de l'ordre peuvent retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage de téléphone tenu en main dès lors qu'en même temps est commise une infraction menaçant la vie d'autrui.

- la protection des piétons : en 2022, on déplore 488 décès de piétons, soit 15 % de la mortalité routière. La mortalité des piétons et le vieillissement de la population nécessitent une adaptation des infrastructures routières. Ainsi, la visibilité des piétons peut être améliorée en aménageant les abords immédiats des passages piétons, notamment par la matérialisation d'une ligne d'effet des passages piétons en amont de ceux-ci qui indique aux véhicules l'endroit où ils doivent s'arrêter. La protection des piétons mal ou non-voyants peut être renforcée par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux-rouges.

- l'accompagnement du développement de la pratique du vélo en toute sécurité : entre 2019 et 2022, le nombre de cyclistes tués sur la route a augmenté de +31 % (245 cyclistes tués en 2022). Entre 2019 et 2022, le nombre de décès à vélo en agglomération augmente de 20 % et le nombre de blessés graves de 9 %, pour une augmentation de la pratique cycliste de 34 % en milieu urbain. Hors agglomération, le nombre de décès à vélo augmente de 44 % et le nombre de blessés graves de 20 %, pour une augmentation de la pratique cycliste en milieu rural de 18 %. Il convient de sensibiliser deux publics différents, jeunes et adultes, à une pratique sûre du vélo, développer le port du casque, et sensibiliser les usagers motorisés à la vulnérabilité des cyclistes et aux angles morts de leur véhicule.

- le décret du 23 octobre 2019 donne un cadre juridique aux engins de déplacement personnel motorisés et interdit leur utilisation sur les trottoirs. Les arrêtés du 24 juin et des 21 et 22 juillet 2020 précisent les équipements dont doivent être équipés ces engins de déplacement personnel motorisés, notamment un système de freinage, un avertisseur sonore et des feux avant et arrière.

- la protection et la responsabilisation des usagers de deux-roues motorisés : les usagers de deux-roues motorisés représentent 22 % de la mortalité routière en 2022, 34 % des blessés graves et 38 % des blessés qui garderont des séquelles un an après l'accident, pour moins de 2 % du trafic motorisé. 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.).

Le CISR du 17 juillet 2023 prolonge et amplifie cette démarche avec les axes suivants :

- éduquer pour mieux partager la route ;
- mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite ;
- protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes ;
- s'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes ;
- lutter contre les comportements les plus dangereux ;
- simplifier la vie des usagers de la route ;
- agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer.

Ces axes s'articulent autour des trois champs d'action de la sécurité routière : l'éducation, la prévention et la répression. Quelques mesures sont emblématiques de ces trois champs :

- éducation : intégration d'un module vélo dans le continuum éducatif, création d'un Précode de la route, faciliter l'accès au permis de conduire en améliorant la lisibilité des prix et des offres de formation au permis de conduire ;

- prévention : protection des usagers vulnérables (les piétons, les cyclistes, les usagers de deux roues motorisées, les intervenants sur les bords du réseau routier), la professionnalisation et la reconnaissance des intervenants en sécurité routière grâce à la création d'une réserve opérationnelle de sécurité routière, amélioration de la prise en compte du risque routier professionnel ;

- répression des comportements les plus dangereux (alcool, stupéfiants et vitesse) et en parallèle, indulgence pour les fautes d'inattentions (petits excès de vitesse) : renforcement de la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants, renforcement du régime du dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral », transformation en délit de la contravention pour grand excès de vitesse et assouplissement des sanctions administratives des petits excès de vitesse.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

La réforme engagée en 2019 se prolongera en 2024 pour offrir un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite.

La rénovation des dispositifs de la conduite encadrée et de la conduite supervisée est en cours de finalisation. Le décret n° 2022-1090 du 29 juillet 2022 relatif à la conduite encadrée a été publié au Journal officiel, le 31 juillet 2022. La publication des textes concernant la conduite supervisée est, elle, envisagée d'ici à la fin de l'année 2023.

L'accès au permis de conduire poursuit, en outre, sa modernisation en 2023, avec notamment :

- l'abaissement de l'âge pour passer le permis de conduire à 17 ans conformément à la feuille de route pour la jeunesse présentée par la Première ministre à la suite du Conseil national de la refondation sur la jeunesse de décembre 2022 ;
- l'adaptation des questions du code de la route aux enjeux de sécurité routière ;
- la généralisation d'une plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire appelée RdvPermis ;
- la traduction en langue des signes, des questions de l'examen théorique général du code de la route.

En outre, afin d'augmenter l'offre de place d'examens pour mieux réduire le délai de présentation à l'examen pratique du permis de conduire, la DSR a déployé en 2023, plusieurs leviers d'action qui se poursuivront en 2024 :

- la mise à disposition d'agents de la Poste ;
- une offre d'examens supplémentaires ;
- le recours aux délégués au permis de conduire et à des examinateurs formés spécifiquement au permis B ;
- la mobilisation des inspecteurs retraités toujours titulaires d'une qualification professionnelle.

De plus, il est prévu de recruter sur 4 ans (2023-2026), 100 inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière supplémentaires. Ainsi, ce sont 15 inspecteurs supplémentaires qui ont été recrutés en 2023, outre les recrutements sur les postes vacants (56 postes ouverts aux concours interne et externe en 2023). En 2024, 38 inspecteurs supplémentaires seront recrutés et affectés dans les départements les plus en difficulté, de façon structurelle.

Enfin, il convient de rappeler que les volontaires du service national universel (SNU) bénéficient et continueront à bénéficier de la gratuité de la préparation à l'examen du Code de la route et du remboursement de la première présentation à cet examen.

LES RÉSULTATS DE L'ACCIDENTALITÉ

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

En 2018, 3 488 personnes ont perdu la vie sur les routes de France dont 3 248 en France métropolitaine et 240 dans les outre-mer. C'était le nombre de décès le moins élevé jamais enregistré sur le territoire, soit sept de moins qu'en 2013, année jusque-là record. En 2019, la tendance s'est confirmée en France métropolitaine : 3 498 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2019 (+0,3 % par rapport à 2018), dont 3 244 en France métropolitaine (-0,1 %) et 254 en outre-mer (+5,8 %).

Avec 3 267 personnes tuées sur les routes de France métropolitaine en 2022, la mortalité routière est similaire au niveau constaté en 2019, avant crise sanitaire. La constitution de la mortalité a toutefois évolué, en raison notamment du développement des modes doux préférés aux transports en commun pendant la crise.

Le nombre de décès dans les outre-mer a, pour sa part, augmenté de +11,4 % pour atteindre 283 décès, avec des disparités fortes selon les territoires.

[1] Le coût total de l'insécurité routière est établi depuis 2014 selon les recommandations de la mission Quinet. Selon cette méthode, le coût total de l'insécurité routière est de 50,2 Md€ en 2022. Cependant, le projet de recherche MVAEM de l'Université Gustave Eiffel, intégré au projet européen VALOR, a produit une estimation différente de la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur l'ensemble des coûts supportés. Les résultats donnent une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante et une valeur du blessé grave 2 fois plus importante que les valeurs établies avec la méthode Quinet. En partant de ces chiffres, on peut estimer un coût de l'insécurité routière à 76,6 Md€ en 2022.

RÉCAPITULATION DES AXES, SOUS-AXES ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

AXE : La réduction de l'accidentalité routière

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

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

AXE : L'éducation routière à tous les âges

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

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

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

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

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

AXE : Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules

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

OBJECTIF DPT-2840 : Améliorer la sécurité des véhicules

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

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

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

OBJECTIF DPT-2853 : Prévenir les risques routiers professionnels

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

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

Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

Numéro et intitulé du programme ou du PSR ou de l'action	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P140 – Enseignement scolaire public du premier degré	65 107 512	65 107 512	66 908 144	66 908 144	69 944 181	69 944 181
P141 – Enseignement scolaire public du second degré	63 616 466	63 616 466	65 377 140	65 377 140	68 302 898	68 302 898
P152 Gendarmerie nationale	948 990 055	909 747 899	960 555 769	916 757 856	1 002 737 953	956 788 270
<i>152-02 – Sécurité routière</i>	<i>751 666 648</i>	<i>751 666 648</i>	<i>767 429 771</i>	<i>767 429 771</i>	<i>815 017 991</i>	<i>815 017 991</i>
<i>152-04 – Commandement, ressources humaines et logistique</i>	<i>197 323 407</i>	<i>158 081 251</i>	<i>193 125 998</i>	<i>149 328 085</i>	<i>187 719 962</i>	<i>141 770 279</i>
P159 Expertise, information géographique et météorologie	13 618 000	13 618 000	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000
<i>159-11 – Etudes et expertise en matière de développement durable</i>	<i>13 618 000</i>	<i>13 618 000</i>	<i>13 600 000</i>	<i>13 600 000</i>	<i>13 900 000</i>	<i>13 900 000</i>
P166 – Justice judiciaire	133 908 547	133 908 547	130 988 894	130 988 894	136 798 910	136 798 910
P174 – Énergie, climat et après-mines	4 701 965	3 688 642	5 080 000	5 080 000	5 080 000	5 080 000
P176 – Police nationale	430 235 468	430 235 468	398 355 293	398 355 293	467 262 963	467 262 963
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse	5 587 947	5 587 941	6 051 848	6 051 848	6 104 654	6 104 654
P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	27 058 813	27 058 813	28 000 000	28 000 000	27 245 980	27 245 980
P203 – Infrastructures et services de transports	301 738 211	304 977 274	314 092 495	303 292 495	292 189 329	302 839 239
P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	369 000	369 000	75 000	75 000	75 000	75 000
P207 – Sécurité et éducation routières	49 404 335	49 014 946	75 270 325	74 375 325	110 387 203	108 879 721
P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	438 122	438 122	422 515	422 515	442 625	442 625
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	135 110 849	136 794 763	134 309 048	134 803 095	133 281 596	134 799 088
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	531 906 708	531 906 708	531 058 189	531 058 189	535 345 625	535 345 625
P219 – Sport	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
P354 – Administration territoriale de l'État	81 578 905	81 947 687	91 558 807	83 381 678	92 821 390	84 837 276
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	326 633 654	332 794 139	339 950 000	339 950 000	339 640 000	339 640 000
P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000
P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	555 703 560	555 841 251	656 441 463	656 441 463	666 844 266	666 844 266
Total	3 701 948 117	3 672 893 178	3 844 334 930	3 781 158 935	3 994 644 573	3 951 370 696

Sécurité routière

DPT | Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale

AUTRES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

P107 Administration pénitentiaire

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



AXE 1

La réduction de l'accidentalité routière

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-1699

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

INDICATEUR P207-831-832

Nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer)

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nb	2 944	3260	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nb	183	170	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2022, 3 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, dont 3 267 en France métropolitaine (+11 % et +0,7 %) et 283 en Outre-mer (+2,9 % et +11,4 %). Ce nombre est en hausse par rapport à 2021, année particulière du fait des restrictions de circulation liées à la lutte contre la pandémie de COVID-19, mais est similaire à celui de 2019, dernière année de référence, n'ayant pas subi l'impact de la crise sanitaire.

Les objectifs pour 2022 et 2023 ont donc été fixés par rapport aux résultats de l'année 2019, année de référence avant pandémie.

Entre janvier 2020 et le 31 décembre 2022, 45 départements ont relevé la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) à 90 km/h sur tout ou partie de leurs routes hors agglomération. Un suivi de l'impact en matière d'accidentalité est réalisé par l'ONISR.

En 2022, 1 934 décès ont été enregistrés sur les routes hors agglomération hors autoroute (HAHA) :

- 1 160 décès sur les départements restés à 80 km/h soit 21 tués de moins qu'en 2019 (-1,8 %)
- 774 sur les départements ayant relevé la VMA, soit 11 décès de plus qu'en 2019 (+1,4 %).

Les mobilités post-pandémie ont évolué de façon différente entre les départements les plus ruraux et ceux plus urbains : la mortalité sur routes hors agglomération a baissé fortement en rural à 80 km/h alors qu'elle a peu baissé dans les départements avec pôles urbains. Elle a même augmenté dans les départements très urbains. Dans les départements avec des routes à 90 km/h, la mortalité dans les départements les plus ruraux a augmenté significativement alors qu'elle a baissé dans les départements avec pôles urbains.

OBJECTIF DPT-2833

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

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologie

Programme 176 : Police nationale

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

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

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

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

Au sein de la délégation à la sécurité routière, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) pilote notamment les études d'accidentalité routière ce qui peut l'amener à solliciter les équipes spécialisées de l'Université Gustave Eiffel, du Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ou d'autres organismes de recherche.

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

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

Les unités de la Gendarmerie (**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, 5^e 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 de l'ONISR permet depuis 2019, de rassembler et de moderniser la consolidation, l'exploitation et la présentation de la base de données au sein d'un système complet de briques logicielles utilisables par les observatoires départementaux de sécurité routière et les gestionnaires de voirie. Ce nouveau Système d'Information, dénommé TRAxY, est notamment articulé avec le logiciel Pulsar BAAC de la Gendarmerie nationale et le logiciel Proce@Web de la Police Nationale afin de suivre tout au long de l'année les enjeux et adapter le cas échéant la politique publique.

TRAxY vise 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 anonymisées à 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 d'autres fichiers, tels que le système national du permis de conduire (SNPC) ou celui des immatriculations de véhicule (SIV). Ce SI décisionnel optimisera le pilotage des politiques nationale et locales de la sécurité routière.

1.2 Données statistiques issues des BAAC

3 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2022 (+1,5 % par rapport à 2019), dont 3 267 en France métropolitaine (+0,7 %) et 283 dans les outre-mer (+11,4 %). Après deux années particulières en raison du contexte sanitaire, le niveau de la mortalité en France métropolitaine retrouve celui de l'année 2019.

En 2022, la France métropolitaine est au 15^e rang de l'Union européenne sur 27 pays en termes de mortalité routière rapportée à la population : 50 personnes ont été tuées par million d'habitants (Mhab) en 2022. Ce ratio est en augmentation par rapport à 2021 (45 tués par Mhab) mais stable par rapport à celui de 2019 (50 tués par Mhab). En Outre-mer, ce taux est proche du double par rapport à celui en France métropolitaine, avec une moyenne annuelle sur la période 2020-2022 de 95 tués par Mhab (79 dans les DROM et 152 dans les COM-NC en moyenne sur la période 2020-2022).

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

En 2022, 52 380 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés par les forces de l'ordre (gendarmerie nationale, sécurité publique, compagnies républicaines de sécurité, préfecture de police de Paris) en France métropolitaine, et 2 922 en Outre-mer.

L'Université Gustave Eiffel estime, en comparant le fichier BAAC et l'enregistrement exhaustif du nombre de victimes prises en charge dans les services d'urgence du département du Rhône (Registre du Rhône), qu'un peu plus d'un blessé sur 4 est enregistré dans le fichier BAAC par les forces de l'ordre. Selon l'estimation de l'ONISR pour 2022, le nombre de blessés s'élèverait en France métropolitaine à 16 000 blessés graves et 228 000 blessés légers.

1.3 Accidentalité sur le périmètre de la Police nationale

- Sur le périmètre de la sécurité publique

Pour l'année 2022, l'analyse de l'**accidentalité routière en zone police** présente un bilan en baisse (-5,24 % d'accidents, -5,38 % de blessés et -2,02 % d'hospitalisés), avec, cependant, une hausse de la mortalité constatée (+11,71 %).

Les usagers de la route les plus exposés sont les occupants de véhicules légers et les piétons qui représentent respectivement 30 % et 26 % des victimes de la route. Viennent ensuite les motocyclistes (23 %). Le nombre de cyclistes impliqués dans les accidents mortels est en très légère hausse mais la part qu'ils représentent reste stable (8 % des victimes).

Au vu des remontées rapides d'accidentologie des cinq premiers mois de l'année 2023 par rapport à la même période en 2022, la tendance à la baisse semble se confirmer (-4,43 % d'accidents, -4,14 % de blessés et -3,92 % d'hospitalisés), y compris s'agissant du nombre de tués (-20,98 %).

Les principales causes d'accidents sont le non-respect de la vitesse (18 %), l'alcoolémie (14 %), l'usage des stupéfiants (9 %) et les refus de priorité (4 %).

En 2022, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé 348 835 contrôles routiers (contre 347 420 en 2021).

L'activité contraventionnelle, représentant 86,3 % de l'activité de la sécurité publique, est en hausse de 6,83 % entre 2021 et 2022. Les policiers ont relevé 1 842 260 contraventions au code de la route, hausse quasi générale des infractions relevées, notamment +21 % pour l'alcoolémie et +14,4 % pour l'usage du téléphone portable.

L'activité délictuelle, soit 13,7 % de l'activité de sécurité publique, est également en augmentation de +9,6 %. Les effectifs de la direction centrale de la sécurité publique (DCSP) ont relevé 301 739 délits au code de la route (rodéos motorisés inclus). Cette hausse concerne la majorité des indicateurs : +44 % pour les rodéos, +23,5 % pour les conduites sous l'influence de produits stupéfiants, +18,6 % pour les défauts d'assurance, +16,4 % pour les conduites en état d'alcoolémie et +9 % pour les infractions liées au permis de conduire.

- Sur le périmètre des compagnies républicaines de sécurité (CRS)

En 2022, 1 378 ETPT étaient mobilisés sur les activités de surveillance et de contrôle des routes (1 362 ETPT en 2021).

La forte mobilisation des unités a permis de renverser certaines tendances en matière d'accidentalité dans les zones placées sous la surveillance des unités autoroutières. Les accidents (4 403 en 2022 contre 4 897 en 2021) et le nombre de blessés (6 103 en 2022 contre 6 694 en 2021) ont diminué de 10 %. Cependant, les décès et le nombre de personnes hospitalisées ont augmenté respectivement de 9,9 % et de 9,2 %.

L'engagement des CRS dans la lutte contre l'insécurité routière a permis de constater 1 051 744 infractions en 2022 (-8,4 % par rapport à 2021).

Dans le cadre de 336 opérations ciblées de sécurité routière (OCSR), 1 758 agents motocyclistes des unités motocyclistes zonales (UMZ) ont été mobilisés sur l'ensemble du territoire en 2022. Toutefois, en raison de leur engagement sur des missions liées à la présidence française du Conseil de l'Union européenne, certaines OCSR ont été annulées et n'ont pas été reconduites au cours du 1^{er} semestre 2022.

Du 8 juillet au 21 août 2022, 60 motocyclistes ont participé aux missions de renforts saisonniers dans 10 départements répartis dans toute la France hormis les zones de défense de Paris et de l'Est et ont relevé 10 031 infractions (+12,2 % par rapport à 2021).

Selon les données disponibles de janvier à mai 2023, l'accidentalité en zone police CRS semble confirmer la tendance baissière constatée en 2022 : -36,8 % de tués, -2,3 % de blessés et -4,3 % d'accidents. L'activité cumulée des CRS autoroutières et des UMZ a permis de relever 463 357 infractions sur les cinq premiers mois de l'année (-6 % même période 2021). Les opérations de contrôle de vitesse et d'alcoolémie/stupéfiants baissent, respectivement de 5,9 % et 3,9 %. En revanche, les dépistages augmentent de manière conséquente, +18,9 % en matière d'alcoolémie, +40,6 % en matière de stupéfiants.

- Sur le périmètre de la Préfecture de police de Paris

En 2022, 507 policiers étaient mobilisés sur des actions de répression et de prévention routière à Paris et en petite couronne.

Ces effectifs ont mené 2 004 opérations de contrôle de vitesse : 28,5 % des contrôles d'alcoolémie réalisés se sont révélés supérieurs à la limite autorisée, soit 6 662 infractions et 33,8 % des dépistages stupéfiants réalisés étaient positifs, soit 5 641 infractions.

Les 2 739 opérations de prévention menées en 2022 ont permis de sensibiliser 24 115 personnes (21 395 collégiens, 2 482 étudiants et 238 seniors).

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

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

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

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

2.2 Le Programme de recherche de la délégation à la sécurité routière

Pour répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière, la délégation à la sécurité routière a redéfini sa stratégie en matière de recherches et d'études autour de 6 axes prioritaires pour 2023-2027. Ces 6 axes ont évolué par rapport aux 7 thématiques prioritaires visées pour la période 2018-2022, de manière à tenir compte des mutations des comportements, des évolutions démographiques ou technologiques, ou encore des nouveaux besoins mis en exergue par la crise sanitaire. Les 6 axes prioritaires sont les suivants :

- les facteurs d'accidents ;
- les usagers de la route (comprenant un volet sur les personnes en sur-risques d'être victimes ou responsables d'accidents, et un volet sur la santé) ;
- les blessés (avec un focus sur les blessés graves et un sur les usagers vulnérables) ;
- l'éducation et la formation tout au long de la vie ;
- les évolutions du véhicule (axé sur le véhicule à délégation de conduite partielle ou totale, les aides à la conduite, les véhicules innovants et les mobilités douces) ;
- les spécificités territoriales.

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

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

3. Les travaux de recherche réalisés par l'Université Gustave Eiffel

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

Cependant les missions de l'université pour ce qui concerne la sécurité routière et plus généralement le développement durable restent inchangées et sont financées notamment par le **programme 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables »**.

Elles consistent à réaliser, piloter, faire effectuer et évaluer des recherches, des développements et des innovations dans les domaines de la mobilité, des systèmes de transport, de leur sécurité et de leurs impacts sur la santé, du génie urbain, du génie civil et des risques naturels.

L'université apporte un soutien, en particulier à travers les projets retenus par le biais de l'appel à projets de la DSR, 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 les **programmes 207 « Sécurité et éducation routières »**.

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

Le Cerema est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2014 par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013. Il est l'établissement public de référence pour développer et capitaliser l'expertise nationale en matière d'aménagement, de cohésion territoriale et de transition écologique et énergétique. En application de l'article 45 de la loi n° 2013-431 susvisée, il assure, essentiellement à la demande de l'État, des activités de conseil, d'assistance, d'études, de contrôle, d'innovation, d'expertise, d'essais et de recherche. Il propose une expertise unique dans les domaines de la mobilité, des infrastructures de transport, de l'urbanisme et de la construction, de la préservation des ressources, de la prévention des risques, de la sécurité routière et maritime et de la capacité à intégrer ces différentes compétences dans la construction de projets territoriaux. Centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques pluridisciplinaires, il apporte son concours à l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques, tant au niveau national que local. Pris pour l'application de l'article 159 de la loi dite « 3DS » (loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale), le décret n° 2022-897 du 16 juin 2022 modifie le statut du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). La position des collectivités territoriales est renforcée puisque le décret modifie l'organisation et le fonctionnement du Cerema de façon à créer les conditions d'une relation de quasi-régie entre, d'une part, l'État et certaines collectivités territoriales ou groupements de collectivités et, d'autre part, le Cerema.

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

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

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

5. Les actions des autres organismes de recherche

5.1 Les autres organismes de recherche en France

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

A l'Université Gustave Eiffel et au CEREMA, s'ajoutent les laboratoires du CNRS (Centre national de la recherche scientifique), les équipes de l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale) et l'UTAC (Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle) qui poursuit ses travaux pré-règlementaires d'homologation des véhicules et des dispositifs innovants (aide à la conduite, réduction des dommages, etc.).

La recherche générée dans le cadre de la Fondation Sécurité Routière (FSR) et rassemblant l'État et les entreprises a été prolongée par un accord de consortium regroupant les mêmes acteurs. Cet accord permet de conduire un important projet de recherche et de développement intitulé SURCA « Sécurité des usagers de la route et conduite automatisée ». Le développement du véhicule automatisé et la question de sa performance à s'insérer dans la circulation routière devient centrale en termes d'enjeu de sécurité des occupants des futurs véhicules autonomes comme des autres usagers de la route (véhicule conventionnel, 2RM, piétons et cyclistes). Il est également essentiel d'identifier quels seront les impacts lésionnels, lors de la survenue d'un accident. En outre, ce projet analyse les besoins spécifiques des usagers âgés auxquels le véhicule autonome pourrait répondre et mesure leurs difficultés à s'adapter à certaines situations de conduite, notamment lors de la reprise en main de leur véhicule.

La recherche privée est également présente avec le LAB de Renault, Stellantis (ex-PSA Peugeot-Citroën) (Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'étude du comportement humain), et le CEESAR (Centre Européen d'Études de Sécurité et d'Analyse des Risques) qui travaillent en relation avec les équipes de recherche des constructeurs et équipementiers du secteur automobile. Certains acteurs privés mettent également leurs compétences au service de la recherche, comme la société Ergo-Centre.

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

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

Le projet TARPON (Traitement Automatique des Résumés de Passages aux urgences pour un Observatoire National), co-mené par l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) propose de construire un outil de surveillance et de recherche basé sur les 21 millions de visites annuelles aux urgences

en France. Les premiers résultats montrent une part importante de victimes à vélo, supérieure aux victimes en véhicule léger ou deux-roues motorisés. Par ailleurs, les victimes en trottinette électrique prennent une part croissante de la morbidité en 2020, devenant comparable à celle des piétons.

5.2 La recherche au niveau européen et international

Les actions des organismes de recherche européens ou internationaux sont également essentielles pour capitaliser les connaissances en matière de sécurité routière.

Des 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) afin de relayer l'action de prévention des partenaires gouvernementaux et associatifs.

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

Conformément à l'article 6 du décret n° 2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière, 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). Il a été renouvelé en 2020. 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.

Le Cerema et l'Université Gustave Eiffel y poursuivent leur mission d'expertise, aux côtés des représentants de l'INSERM, du milieu universitaire et hospitalier. Le comité des experts produit dans ce cadre des analyses et recommandations sur les grands enjeux de sécurité routière.

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

Un accord-cadre du ministère de l'intérieur et des outre-mer relatif à la réalisation de prestations d'évaluations des politiques publiques et d'études prospectives a été notifié début septembre 2023. Un lot dédié à la DSR permettra à l'ONISR de solliciter quatre types de prestations :

- les évaluations de politique en matière de sécurité routière ;
- les études relatives aux facteurs comportementaux contribuant à l'accidentalité routière ;
- les études relatives à la mesure de la performance des dispositifs contribuant à l'amélioration des pratiques et comportements routiers ;
- les analyses d'impact de la politique de sécurité routière selon le profil des usagers de la route.

La politique de sécurité routière étant par nature interministérielle (Intérieur, transports, justice, santé, travail, éducation), la priorité est également donnée aux projets prenant en compte des périmètres ministériels différents.



AXE 2

L'éducation routière à tous les âges

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2834

Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

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

La lutte contre l'accidentalité des jeunes, population particulièrement exposée à la mortalité routière, est un axe fort de la politique de sécurité routière. L'éducation à la sécurité routière (ESR) des élèves est un levier d'action fondamental pour prévenir les accidents des jeunes et promouvoir des comportements responsables sur les routes. L'ESR, mise en œuvre tout au long de la scolarité, consiste en un enseignement transversal qui participe à l'éducation à la santé, à la prévention des risques et à la promotion des mobilités actives et durables.

L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves relève à la fois d'une connaissance des règles de circulation et de sécurité et d'un apprentissage des comportements adaptés. Les attestations de sécurité routière permettent de valider l'acquisition progressive d'un comportement responsable sur l'espace routier.

Les actions d'ESR sont également centrées sur la prévention des conduites addictives et à risque ainsi que sur le développement des compétences psychosociales telles que la maîtrise de soi et de ses émotions ou encore l'autonomie et la prise de décision.

À tous les échelons, académique, départemental, interdégrés et dans l'établissement, le comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement (CESCE) définit et impulse des actions éducatives impliquant l'ensemble des membres de la communauté éducative ainsi que les partenaires de l'Éducation nationale.

Par ailleurs, le réseau des coordonnateurs académiques et des correspondants départementaux désignés respectivement par les recteurs et par les directeurs académiques des services de l'éducation nationale (DASEN), vient en soutien aux chefs d'établissement et aux enseignants. Ces personnes-relais portent pour le territoire relevant de leur compétence les orientations nationales et accompagnent les référents sécurité routière que chaque établissement doit désigner au sein de son équipe éducative.

Le CISR du 17 juillet 2023 comprend un axe dédié aux mesures éducatives pour mieux partager la route. Ces mesures sont :

- inclure un module vélo dans le continuum éducatif au collège,
- créer un Pré-code de la route,
- un permis de qualité, fluidifié et moins cher,
- créer un parcours d'e-formation à la mobilité tout au long de la vie,
- élargir l'accès à la conduite des véhicules du groupe lourd aux personnes en situation de handicap.

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

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école dont les programmes ont été publiés dans le BO n° 25 du 24 juin 2021, relatif à l'école maternelle (cycle 1), et dans le BO n° 31 du 30 juillet 2021 relatif au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3). Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur *eduscol*, 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. Différents supports pédagogiques sont également mis à disposition des équipes éducatives.

L'ESR est sanctionnée par l'attestation de première éducation à la route (APER), définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016, qui s'inscrit notamment dans l'enseignement moral et civique (EMC) et l'éducation physique et sportive (EPS). Cette attestation est délivrée aux élèves du cycle 3 au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité.

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

Les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 et ASSR2) sont obligatoires au collège, de même que l'attestation de sécurité routière (ASR) pour les apprentis en centre de formation d'apprentis (CFA), organisée avec le soutien financier du programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités ». L'ASSR1, l'ASSR2 et l'ASR permettent de se présenter à la partie pratique du brevet de sécurité routière (BSR) correspondant à la catégorie AM du permis de conduire (conduite d'un deux-roues motorisé ou d'un quadricycle léger dès 14 ans). L'ASSR2 ou l'ASR est obligatoire pour la délivrance du titre du permis de conduire pour les jeunes de moins de 21 ans.

Une plateforme dématérialisée de préparation et de passation des attestations a été déployée en avril 2022 pour l'ensemble des établissements organisateurs d'épreuves relevant du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse (MENJ) et d'autres départements ministériels. La banque de questions des ASSR et ASR en comporte actuellement 698 et en comptera 40 supplémentaires au titre de la session 2024 pour tenir compte des nouvelles problématiques, notamment de mobilités.

98,19 % des candidats - soit 1 590 171 élèves - ont obtenu leur attestation (toutes attestations confondues) dans les établissements relevant du MENJ au titre de la session 2022. Le site de préparation aux attestations a recensé 2 552 093 vues.

Afin d'étendre les actions d'éducation à la sécurité routière à l'ensemble des lycées et des formations en apprentissage, une demi-journée obligatoire dédiée à la sensibilisation à la sécurité routière est organisée pour les entrants en lycée et en CFA public. Celle-ci ne donne pas lieu à une attestation.

Par ailleurs, depuis 2013, le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse organise la Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège, afin de sensibiliser les élèves à l'intérêt de différents modes actifs de déplacement. Les différentes situations pédagogiques mises en œuvre durant cette semaine peuvent être l'occasion de valider tout ou partie de l'attestation « Savoir rouler à vélo » (SRV). Ce dispositif vise à accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité conformément au Plan Vélo et mobilités actives de septembre 2018 et au plan Vélo et marche 2023-2027.

L'éducation à la sécurité routière s'inscrit dans une politique interministérielle et repose sur un partenariat associatif permettant la mise en œuvre d'actions de sensibilisation et de prévention dans les écoles et

établissements. Ces actions sont complémentaires aux enseignements dans le respect des projets d'établissement et menées en co-animation avec les équipes éducatives.

Le **programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »** contribue à la mise en œuvre de l'ESR en assurant la maîtrise d'ouvrage et la maintenance de la plateforme de préparation aux attestations de sécurité routière via le Réseau-Canopé, au titre de la subvention pour charges de service public. Cette compétence sera transférée au CNED le 1^{er} janvier 2024.

En outre, le ministère contribue à l'effort interministériel en mettant un conseiller technique à la disposition de la Délégation 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 nationale participe principalement à trois actions de prévention à destination des jeunes :

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

En 2022, 183 297 jeunes ont été sensibilisés à la sécurité routière au cours des 13 924 missions « actions de prévention partenariat » qui ont été menées par la gendarmerie.

Des actions régulières de prévention routière sont menées en milieu scolaire auprès des plus jeunes, des adolescents et des étudiants, dans les entreprises, les foyers de personnes âgées, les collectivités territoriales, les sociétés de transports en commun, etc. Ces opérations d'information et d'éducation routière sont tout particulièrement menées par les effectifs relevant de la direction de la sécurité publique (DCSP devenue DNSP au 1^{er} juillet 2023), la préfecture de police de Paris, les compagnies républicaines de sécurité (CRS) dans le cadre des pistes d'éducation routière et les policiers formateurs anti-drogue (PFAD) de la police nationale.

Le dispositif « permis piéton » bénéficie d'une convention tripartite – Ministère de l'intérieur, Association des Maires de France et association Prévention MAIF - renouvelée début avril 2019. L'objectif est, d'une part, de former tous les élèves du primaire et du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons ; d'autre part, de les initier au développement durable. A ce titre, en 2022, 42 840 personnes ont été sensibilisés par les policiers de la DCSP (22 944 permis remis) à travers 1 493 actions de prévention.

Le dispositif « permis vélo », dont les objectifs sont identiques à ceux du dispositif précédemment cité mais applicable aux deux roues non motorisés, a ainsi contribué, en 2022, à 1 865 actions de sensibilisation à destination de 55 348 personnes (21 451 permis distribués).

En dehors du cadre strictement scolaire, le ministère des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques (**programme 219**) accompagne la mise en place d'actions auprès de divers publics, notamment les jeunes, afin de les sensibiliser aux dangers de la route. Le ministère contribue indirectement à l'objectif n° 3, tant par ses relations avec les différentes fédérations sportives que par les liens qu'ont tissés les services déconcentrés (SDJES) avec les clubs sportifs ou les organes fédéraux (comités départementaux ou ligues).

Dans le cadre de ses crédits d'intervention directe, le ministère dispose de 40 000 € pour soutenir des actions du dispositif « savoir rouler à vélo » qui pourraient être alloués à différents opérateurs, y compris des fédérations sportives. *A titre exceptionnel, 500 000 € supplémentaires ont été versés en 2023 afin d'effectuer un test de u « Savoir Rouler à Vélo » dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.*

Depuis 2020, les crédits alloués aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs ne sont plus portés au programme 219. Ils ont été transférés à l'Agence nationale du sport. L'ensemble des fédérations sportives, « usagères de la route » intègre pleinement la sensibilisation des pratiquants et notamment des jeunes dans l'ensemble de leurs actions de développement ou de formation. Il en résulte que les actions spécifiques de sensibilisation des jeunes usagers aux risques de la route ne sont pas forcément visibles (plan d'action dédié) ou quantifiable financièrement.

Les actions de prévention organisées par le **programme 182 « Protection judiciaire de la jeunesse »** s'inscrivent dans les priorités de la délégation à la sécurité routière et de ses partenaires européens, c'est-à-dire l'enseignement des règles de sécurité routière à tous les jeunes, quelle que soit leur situation scolaire ou leur formation professionnelle. L'apprentissage de la conduite et de la sécurité routière est un outil privilégié pour les services de l'État et les associations qui sont en charge de l'insertion sociale et professionnelle des publics fragilisés, mal insérés socialement, ou éloignés de l'emploi et de la citoyenneté. L'objectif est avant tout de développer chez les jeunes conducteurs de deux-roues ou de voitures, des comportements qui ne mettent en jeu ni leur sécurité ni celle des autres.

L'éducation à la sécurité routière (ESR) est prévue par le Code de l'éducation (articles L312-13, D312-43 à D312-47-1 et R312-47) et a pour objectif de permettre aux élèves d'acquérir un comportement responsable sur l'espace routier. En se saisissant de leur désir de conduire, un parcours éducatif structurant leur est proposé au cours duquel sont repris les apprentissages de base : le partage de l'espace public, le respect de soi et d'autrui, et l'intégration de la notion d'ordre public. Indirectement, cette activité est également l'occasion de réaliser des actions de sensibilisation sur les risques liés à l'usage de produits psychoactifs (médicaments ou drogues et/ou alcool) et de contribuer à déceler certaines défaillances sensorielles (vue, ouïe...). L'ESR s'articule avec l'éducation à la santé, à la citoyenneté et au développement durable. Il s'agit aussi d'une opportunité pour les mineurs déscolarisés d'obtenir une certification habituellement délivrée au collège. L'obtention de l'attestation de sécurité routière (ASR) et du brevet de sécurité routière (BSR) est pour eux, une première situation de réussite. Par décret du 30 avril 2002 puis décret et arrêté du 25 mars 2007, les établissements et services déconcentrés de la PJJ peuvent préparer et assurer la passation des épreuves et la délivrance des ASR pour les jeunes suivis. En 2023, 151 unités d'établissements et services sont habilitées à cette fin, en majorité des Unités éducatives d'activité de jour (UEAJ). Elles assurent en principe chaque année la présentation d'environ 1500 jeunes et environ 1400 jeunes obtiennent ainsi l'ASR. Certaines unités éducatives d'activité de jour (UEAJ) proposent également des actions ciblées en lien avec le code de la route ou le permis de conduire, permettant ainsi aux jeunes sous main de justice de pouvoir obtenir leur code ou leur permis de manière gratuite ou à moindre coût afin de faciliter leur parcours d'insertion et leur mobilité (notamment pour les jeunes résidant dans des zones dépourvues de moyens de transport).

En amont de l'obtention de ces examens, la direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) accompagne les mineurs pris en charge dans leur réinscription au sein d'un parcours de formation. À titre d'exemple, l'accord-cadre signé le 22 juin 2021 avec la direction du service national et la direction de l'administration pénitentiaire poursuit cet objectif. En effet, ce protocole fixe le cadre d'organisation des journées « défense et citoyenneté en milieu carcéral et en milieu ouvert » pour les jeunes recensés de 16 à 25 ans. Cette démarche leur permet d'être en règle avec les obligations du code du service national avant la fin de leur prise en charge ou de leur temps de détention. Le passage d'examens et de concours soumis à l'autorité publique, dont font partie les attestations et brevets de sécurité routière ainsi que le permis de conduire, s'inscrit dans le processus de réinsertion.

Afin d'assurer des cours de conduite aux jeunes pris en charge, les professionnels de la DPJJ doivent être titulaires du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) ou travailler 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).

Dans le cadre de l'allocation de crédits « justice de proximité », des conventions locales permettent aux services de la PJJ de travailler à la construction de l'offre de stages et de réparation, en partenariat avec diverses associations de prévention routière, d'associations de familles de victimes, la Croix Rouge. Ces mesures et peines visent à éviter la réitération des comportements dangereux par les conducteurs : notamment les conduites sans permis relativement fréquentes chez les mineurs, qui souvent s'initient dans des conduites à risque sans avoir conscience du danger encouru pour eux-mêmes et pour les autres. La mise en œuvre de ces mesures est une occasion pour reprendre les faits et le contexte ayant donné lieu à la décision judiciaire, dans un travail et un débat avec les jeunes sur les comportements à risque (transgression, alcool, stupéfiants, vitesse). De même, leur sont fournis à cette occasion différents éléments techniques de compréhension et de formation à la conduite. Ce travail est mené avec tous les services exerçant des mesures de réparation pénale. Il peut être conduit en lien avec les acteurs œuvrant dans le champ de la politique de prévention de la délinquance tels que la police nationale (programme 176) et la gendarmerie nationale (programme 152). Dans le cadre de la prévention des comportements sous l'empire de substances psychotropes diverses particulièrement dangereuses lors de la conduite d'un véhicule à moteur, un stage de sensibilisation aux dangers sur l'usage de produits stupéfiants, peut également être ordonné par le procureur de la République et mis en œuvre par les services de la PJJ.

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 a conduit la DPJJ à renouveler l'accord-cadre liant ces deux institutions. De plus, 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.

A ce titre plusieurs exemples :

La DIRPJJ Sud, en Haute-Garonne et le service territorial éducatif d'insertion (STEI) de Toulouse mène une action permanente de prévention de la délinquance routière, notamment dans le cadre de la proposition d'un module sécurité routière.

La DIRPJJ Île-de-France/Outre-mer et l'auto-école associative de la Sauvegarde 95 dans le cadre de leur partenariat permettent aux mineurs placés au CEF de Saint-Brice-sous-Forêt (95) de bénéficier de séances de préparation au code de la route. Le travail entrepris sensibilise également les mineurs par rapport à la consommation de produits psychoactifs et à leurs dangers. Ce projet, débute et fait partie intégrante de la dynamique d'insertion portée par l'établissement pour promouvoir la mobilité et la citoyenneté des jeunes.

Enfin, les manifestations nationales notamment le « challenge Michelet et Trophée sport aventure » prévoient chaque année des ateliers de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière (voiture tonneau, test de conduite de voiture et/ou deux roues sur simulateur, clip de prévention, parcours avec lunettes de simulation d'alcoolémie/drogues).

OBJECTIF DPT-2835

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

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

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

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

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

Cependant, en 2020, le confinement lié à la crise sanitaire s'est répercuté sur le déroulement des examens du permis de conduire et donc sur le délai annuel médian. Au premier trimestre 2021, le délai médian était de 65 jours. Au premier trimestre 2022, ce délai médian a baissé pour atteindre 57 jours en juin 2022. En 2023, il est de l'ordre de 61 jours.

La nouvelle plateforme d'inscription à l'examen, destinée aux écoles de conduite comme aux particuliers et appelée RdvPermis, a été expérimentée à partir de mars 2020 dans cinq départements en Occitanie. Cette plateforme a ensuite été progressivement déployée par vagues dans 58 départements à l'été 2022. La couverture nationale a été effective à la fin du 1^{er} semestre de 2023. Elle sera accompagnée par la création d'un livret numérique permettant le suivi de la formation. RdvPermis est accessible aux auto-écoles traditionnelles comme aux auto-écoles en ligne, ainsi qu'aux candidats libres. Cette nouvelle plateforme permet l'optimisation du nombre de places d'examens et leur adaptation au nombre de candidats formés par les établissements.

Le service national universel (SNU)

Les volontaires du service national universel (SNU) bénéficient de la gratuité de la préparation au code et du remboursement de la première présentation à l'examen théorique général.

En raison de la crise sanitaire, les modalités de réalisation du SNU ont été modifiées pour la cohorte 2020. Ainsi, les jeunes volontaires ayant réalisé les missions d'intérêt général ont eu la possibilité de suivre le séjour de cohésion de la cohorte 2021. Le remboursement de la première présentation à l'examen théorique général concernera ceux ayant suivi les deux phases. Pour la cohorte 2021 du SNU, la prise en charge financière de la gratuité de la préparation à l'examen du code de la route et du remboursement de la première présentation à l'ETG des 16 500 jeunes volontaires sera réalisée sur le programme 163 relevant du ministère de l'éducation nationale. Au titre de l'année 2022, 36 000 volontaires ont participé au séjour de cohésion : 3 000 en juin, 17 000 en juin et 16 000 en juillet. Au titre de l'année 2023, 36 000 jeunes ont participé aux séjours de cohésion de février, avril, juin et de juillet.

Dans le cadre du séjour de cohésion, réalisé à l'occasion du service national universel (SNU) la délégation à la sécurité routière a élaboré un module de 2 heures appelé « Sur ma route » qui, s'adresse à des groupes de 20 personnes. Le module a pour objectif de présenter la procédure de demande de permis de conduire dématérialisée (ANTS), les modalités de l'accès gratuit à une plateforme d'apprentissage du code de la route en e-learning et les modalités d'accès à une première présentation gratuite à l'examen du code de la route. Les différents modes d'apprentissage de la conduite, ainsi que les aides au financement de l'apprentissage, notamment le dispositif du « permis à un euro par jour » sont également présentés à cette occasion. Il vise également à sensibiliser aux risques par la réflexion individuelle et l'échange entre jeunes, en abordant les comportements à risques (route et hors route) et leurs déterminants. L'animateur aborde avec le groupe les besoins des jeunes, la gestion de leurs émotions, l'écart entre leurs besoins et la préservation de leur sécurité et de celle des autres. De plus, une télé procédure spécifique d'inscription au permis de conduire a été mise en place pour les jeunes ayant effectué le SNU.

La conduite encadrée et la conduite supervisée

Des modes d'apprentissage moins chers comme la conduite encadrée ou la conduite supervisée sont en cours de développement.

La conduite encadrée s'adresse aux usagers à partir de 16 ans qui suivent une formation en vue de l'obtention d'un diplôme professionnel de l'éducation nationale et/ou d'un titre professionnel du ministère de l'emploi. Le décret n° 2022-1090 du 29 juillet 2022 relatif à ce dispositif a été publié au Journal officiel, le 31 juillet 2022.

La conduite supervisée permet à l'utilisateur d'acquérir davantage d'expérience avec un accompagnateur choisi parmi les proches, titulaire du permis de conduire de catégorie B depuis au moins 5 ans. Le cadre juridique d'un nouvel accès à cette formule, après un échec à l'examen sous réserve, pour le candidat, d'avoir validé, lors de l'épreuve, des compétences minimales de conduite préalablement définies est en cours de finalisation.

La réforme du permis de conduire deux-roues motorisé

La réforme du permis de conduire deux-roues motorisé, entrée en vigueur le 1^{er} mars 2020, a modernisé l'examen du permis de conduire des catégories A1 (moto légère) et A2 (moto d'une puissance moyenne) avec l'objectif d'initier les futurs motards aux risques inhérents à la conduite d'une motocyclette. Ainsi, a été créée une épreuve théorique spécifique à la motocyclette qui impose aux candidats de maîtriser autant les règles généralistes du code de la route que les risques potentiels associés à la conduite de ce type de véhicules. Les épreuves pratiques ont été réaménagées pour que les inspecteurs du permis de conduire puissent procéder à une évaluation plus complète. Le seuil de réussite a également été réévalué pour passer de 17 à 21 points. Enfin, le programme de formation et l'épreuve en circulation prennent en compte l'évaluation de la trajectoire de sécurité. Depuis le 1^{er} juillet 2023, le temps consacré à l'épreuve en circulation est revenu à 40 minutes (36 pendant la période Covid), ce qui favorise l'évaluation de l'ensemble des compétences des candidats.

La formation par les écoles de conduite labellisées

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

Ce label, gratuit, repose sur une démarche volontaire des établissements agréés (écoles de conduite et écoles de conduite associatives), et répond à plusieurs enjeux pour le consommateur, l'État et les financeurs, à savoir : délivrer une information transparente et claire pour le consommateur lui permettant de choisir son

établissement agréé en toute connaissance de cause et dispenser une formation de qualité pour devenir un conducteur responsable, respectueux des autres et de l'environnement. Il permet également aux écoles de conduite et aux associations engagées dans cette démarche de qualité d'accéder à des droits ou à des dispositifs particuliers conformément à l'article L. 213-9 du Code de la route.

A ce jour 4 783 écoles de conduite et associations agréées disposent du label ministériel ou d'un label équivalent reconnu par le ministère de l'Intérieur.

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

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

Par délibération n° 2019-12-317 du 19 décembre 2019, notifiée le 23 décembre 2019, le conseil d'administration de France compétences a reconnu le ministère de l'Intérieur en tant qu'instance de labellisation. Par délibération n° 2022-12-406 du 15 décembre 2022 notifié le 21 décembre 2022, le Conseil d'administration de France compétences a reconnu pour une durée de trois ans et à compter du 1^{er} janvier 2023, le ministère de l'Intérieur et des Outre-mer en qualité d'instance de labellisation pour le périmètre actions de formation.

Ainsi, le processus de labellisation du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer est reconnu par la marque « Qualiopi » dont la certification pourra continuer à être délivrée, en complément du label ministériel, aux établissements agréés et labellisés ayant un numéro de déclaration d'activités pour bénéficier des fonds publics de la formation professionnelle continue.

A ce jour parmi les 4 783 écoles de conduite et associations agréées et labellisées, 2 463 sont certifiées Qualiopi.

Le dispositif « permis à un euro par jour »

Ce dispositif permet aux jeunes de 15 à 25 ans d'étaler le financement du coût de leur formation à la conduite automobile sur plusieurs mois, à raison d'un euro par jour pour un montant d'emprunt pouvant aller jusqu'à 1200 €. Il s'agit d'un prêt à taux zéro accordé sur une durée maximale de 40 mois par les établissements de crédits ou sociétés de financement partenaires. L'État prend en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux organismes financiers. Le montant des intérêts est calculé sur la base du taux de l'obligation assimilable du trésor OAT à 2 ans.

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

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

Sécurité routière

DPT | L'éducation routière à tous les âges

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

-3 773 écoles de conduite et associations partenaires (chiffres à la date du 17 juillet 2023) ;

-11 établissements financiers.

INDICATEUR P207-835-12996

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	53	53,61	60	57	54	51
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	88,51	75,49	65,7	65	65	65

Précisions méthodologiques

1. Réduire le délai d'attente médian aux examens

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

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

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

Mode de calcul :

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

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

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

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

2. Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

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

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

1 - Réduire le délai d'attente médian aux examens

Les années 2022 et 2023 sont encore affectées par les effets de la crise sanitaire après les confinements de 2020 et 2021 qui ont allongé les délais de présentation aux examens du permis de conduire.

Pour les années suivantes, le recrutement d'examineurs B de la Poste, l'augmentation de l'enveloppe des examens supplémentaires (90 000 examens), le recrutement de 100 inspecteurs supplémentaires ainsi que la mobilisation des examinateurs, des délégués et des inspecteurs des permis de conduire et de la sécurité routière permettront de réduire les délais d'attente aux examens.

2 - Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

La diminution du coût unitaire d'obtention du permis de conduire a démarré en 2022 avec une baisse de plus de 13 €. Cette diminution devrait se confirmer dans les prochaines années grâce à la baisse du délai médian entre deux examens.

OBJECTIF DPT-2836

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

Programme 207 : éducation et sécurité routières

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

Programme 354 : Administration territoriale de l'État.

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière.

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

À ce titre, le code de la route (articles R. 223-3 et s.) prévoit l'envoi de différents types de courriers destinés à assurer l'information du titulaire du permis de conduire sur l'évolution du nombre de points affectés à son dossier à la suite du retrait ou de la restitution de points.

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

En parallèle le téléservice « Télépoints » permettant aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points, a évolué en 2021 pour permettre à l'utilisateur de récupérer son code confidentiel plus facilement et de télécharger son relevé d'information restreint, attestant de ses droits à conduire. En complément, une nouvelle plateforme a été ouverte en mars 2022 pour déposer des recours formés contre les décisions de retrait de points. Par ailleurs, les mécanismes de récupération de points seront simplifiés pour être mieux compris des usagers.

Pour 2024, les crédits du **programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière »** permettront essentiellement, de poursuivre la modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI ERPC) engagée en 2020. Ce projet, approuvé par la Direction du numérique de l'État en 2019, repose sur un marché public dédié et vise à répondre au développement rapide des usages numériques, au risque d'obsolescence des différentes applications composant le SI, notamment le SNPC, et à la raréfaction des compétences disponibles pour le maintien en conditions opérationnelles de technologies

vieillissantes. L'aboutissement de ce programme est, dans ce contexte, indispensable pour disposer d'un système à l'état de l'art, plus évolutif et apte à répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière, ou d'optimisation des tâches (exemple : télétransmission des demandes de restitution de points émanant des officiers du ministère public).

Ce programme soutenu par les crédits du programme 751 permet aussi d'intégrer les nouvelles mesures législatives, en particulier l'interconnexion avec un portail accessible aux entreprises du secteur des transports routiers de marchandises et de voyageurs, pour vérifier la validité du permis de conduire de leurs salariés, la création d'un nouveau stage de sensibilisation à la sécurité routière de 3 jours pour les personnes ayant déjà suivi deux stages.

Ces crédits financeront enfin les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC) nécessaires avant son remplacement, ainsi que les dépenses relatives à l'hébergement et à l'exploitation des plateformes de production du permis de conduire sécurisé et des téléprocédures (serveurs et logiciels).

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

L'instruction des dossiers de droits à conduire est effectuée dans un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (CERT) dédiés aux droits à conduire (19 CERT en métropole, 3 en Outre-mer, 1 à la Préfecture de police de Paris qui ne relève pas du programme 354). 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 effectués par l'Imprimerie nationale. Les missions de proximité restent assurées par chaque préfecture.

Le programme 354 porte également les crédits de fonctionnement courant ainsi que les crédits immobiliers des personnels de la sécurité routière en poste dans les services déconcentrés.

L'objectif « d'assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de point » permet de souligner les évolutions du comportement des conducteurs contrevenants en matière de sécurité routière.

OBJECTIF DPT-2837

Développer l'éducation routière tout au long de la vie

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

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

L'éducation à la sécurité routière concerne donc l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs), du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie. À côté de l'action indispensable des milieux associatifs et professionnels sur le sujet, les pouvoirs publics doivent donc développer et promouvoir les rendez-vous entre l'éducation routière et les usagers tout au long de leur vie (campagnes de communication, stage de sensibilisation à la sécurité routière, projet de post-permis pour les conducteurs novices).

Le CISR du 17 juillet 2023 a ainsi décidé d'engager un ambitieux programme d'e-formation à la mobilité tout au long de la vie.

Dès lors, parallèlement à la mobilisation de l'opinion publique et des élus locaux, l'efficacité de l'action de l'État dans la lutte contre l'insécurité et la délinquance routières doit être renforcée par une stratégie de communication gouvernementale orientée vers la prévention, l'éducation et l'information pour mieux favoriser les changements de comportements et l'acceptabilité sociale des mesures.

À ce titre, le **programme 207 « Sécurité et éducation routière »** finance des actions de communication qui se traduisent notamment par la réalisation de campagnes de communication et d'information diffusées sur différents médias (télévision, radio, presse, affichage et internet).

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

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

En 2021, les campagnes de communication ont insisté sur les dangers du cannabis en conduisant, et le partage de la route entre cyclistes et automobilistes.

En 2022, ont été retenus les thèmes suivants :

- l'équipement nécessaire à la conduite en deux-roues motorisés ;
- l'incitation à ralentir dans le cadre d'une campagne multimédia (« la vie appartient à ceux qui lèvent le pied ») ;
- les dangers de l'alcool en conduisant ;
- les risques liés à l'utilisation d'un téléphone portable sur la route ;
- le sur-risque couru par les hommes sur la route.

Les thématiques de la fatigue et des distances de sécurité ont également été abordées à l'été.

L'année 2022 est aussi l'année du cinquantenaire de la Sécurité routière, célébrée notamment au travers d'une importante exposition itinérante en juillet, rappelant les progrès accomplis par les Français en 50 ans, et les mesures marquantes qui ont accompagné ces efforts.

En janvier 2023, une campagne digitale a été dédiée à la nécessité pour les usagers vulnérables de se rendre visibles dans l'espace public.

En février 2023, une campagne de la sécurité routière soulignait le sur-risque couru par les hommes sur la route. En juin, une campagne a été dédiée aux bons conseils entre cyclistes.

En juillet, une campagne TV a rappelé l'importance du port de la ceinture, et une campagne radio a accompagné les grands trajets sur la route des vacances.

A compter du 8 septembre, une campagne d'affichage sur les dangers de l'alcool sera lancée en partenariat avec la Fédération Française de Rugby. Une campagne TV sur le même thème sera diffusée en décembre.

Une série de podcasts réalisés avec Fabrice Drouelle (France Inter) sera diffusée à partir du 15 septembre, sur 10 comportements à risque sur la route.

Une campagne permettant de sensibiliser aux dangers de la conduite après usage de drogue sera diffusée en novembre.

Les campagnes « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » à destination des jeunes conducteurs sont diffusées à l'été et à l'hiver 2023 (partenariats avec des radios jeunes, présence sur les festivals, réseaux sociaux...).

En 2024, outre la campagne de communication prévue à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, les thèmes de campagne et les publics visés seront notamment définis au regard des facteurs de l'accidentalité analysée par l'ONISR.

En parallèle, la stratégie de communication diversifie ses vecteurs de communication.

Tout au long de l'année, la radio assure une présence régulière sous la forme d'un fil rouge ciblé sur un spectre plus large de thèmes. La communication de la sécurité routière sur les réseaux sociaux s'est également développée 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. Ainsi, en 2023, les préfectures des départements de Charente-Maritime (Francofolies de la Rochelle) et du Cher (Printemps de Bourges) ont été soutenues directement par la DSR pour mener à bien des ateliers de sensibilisation et d'information dans le cadre de ces manifestations culturelles d'envergure nationale.

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

Prévention et information participent au continuum éducatif en matière de sécurité routière en parallèle avec l'éducation routière à proprement parler.

L'action de prévention, de sensibilisation et d'information des publics est une politique portée au niveau local : les Préfets sont les coordinateurs de l'action de l'ensemble des services déconcentrés de l'État qui participent à cette politique publique.

L'action locale de l'État en matière de sécurité routière est encadrée par le Document général d'orientation (DGO), document programmatique pluriannuel élaboré sous la coordination des préfets en partenariat avec les acteurs locaux : collectivités territoriales, ensemble des services de l'État œuvrant dans la sphère de la sécurité routière (forces de l'ordre, justice, éducation, santé), associations et partenaires acteurs de la sécurité routière.

Les DGO sont cosignés par l'État et les Collectivités territoriales. Ils définissent les orientations locales et traduisent la mobilisation des acteurs en faveur de la sécurité routière pour cinq ans.

En 2023, les préfets ont renouvelé leur document général d'orientations (DGO). Élaboré et signé avec les partenaires locaux, ce document constitue pour la période 2023-2027 un outil définissant la stratégie locale dans le domaine de la sécurité routière.

Les DGO doivent décliner localement les quatre enjeux majeurs retenus au niveau national en raison de leur poids important dans les facteurs d'accidentalité ou dans les évolutions majeures des modes de

déplacement. Dans la construction de leur DGO 2023-2027, les préfets doivent impérativement prendre en compte :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites dites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse excessive ou inadaptée, usage des distracteurs au volant) ;
- les nouvelles mobilités dites « douces » (vélo, y compris à assistance électrique, engins de déplacement personnel à moteur) ;
- le risque routier professionnel, première cause de la mortalité au travail.

En s'appuyant sur un diagnostic territorial des risques liés à la route, diagnostic partagé avec l'ensemble des acteurs locaux, les préfets proposent, en collaboration avec les collectivités territoriales et avec les autres acteurs de la prévention de l'insécurité routière, une stratégie locale d'actions et de priorités au plus près de la réalité des territoires dont ils ont la charge.

Les orientations stratégiques portées par le document général d'orientations sont ensuite déclinées annuellement dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), associant une pluralité d'acteurs appartenant à la communauté de la sécurité routière. Ce plan bénéficie, dans le cadre d'un dialogue de gestion biannuel, de moyens budgétaires au titre du **programme 207**.

Les services de l'État pilotent les actions de sécurité routière inscrites dans les PDASR. Ces actions peuvent être réalisées en régie ou subventionnées. Dans les deux cas, une évaluation est menée à l'issue des actions.

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

- des opérations de sensibilisation et de prévention menées par les services de coordination départementaux « sécurité routière » et leurs partenaires : sensibilisation des écoliers, des collégiens et des lycéens, intervention auprès des entreprises pour sensibiliser au risque routier professionnel, intervention auprès des seniors, opérations à la sortie de discothèques ou dans les lieux festifs, opérations présentant des alternatives à la sanction, etc. ;
- des opérations de communication locale : tenue de stands « sécurité routière » lors d'événements locaux rassemblant un nombre important de citoyens (festivals, foires, etc.), campagnes locales de communication (radios, télévisions ou presses locales), affichages, etc. ;
- l'organisation d'événements de « grande ampleur » : installation de « villages de la sécurité routière » lors des Rencontres de la Sécurité, « crash test », etc.
- actions d'envergure nationale pilotées par la Délégation et mise en œuvre par les coordinations sécurité routière, comme l'opération « La Route se Partage » présente sur le Tour de France masculin depuis 2015 et sur la première édition du Tour de France féminin en 2022.

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

Fin juin 2023, une journée de sensibilisation au risque routier professionnel s'est tenue au quartier Célestins de la Garde Républicaine afin de sensibiliser les personnels parisiens de l'institution aux dangers de la route via des ateliers et des démonstrations sur des thèmes tels que la conduite sous influence de produits psychoactifs, la gestion des angles morts, le freinage d'urgence et la conduite d'EDPM. L'évènement a rassemblé des associations, des entreprises (assurances, transport...) et des unités actives de la PP.

Les élèves gardiens de la paix sont formés à la réglementation au code de la route, ainsi qu'au contrôle et à la procédure routière. Sont notamment dispensés les enseignements suivants : le matériel de signalisation et les procédures d'actions pour mener une mission de sécurité routière en toute sécurité pour le fonctionnaire et les usagers, les moyens d'identification des infractions et de verbalisation modernes (NEO/PVE), la réglementation, le contrôle et les procédures routiers, la répression des délits routiers majeurs (alcoolémie,

stupéfiants, refus d'obtempérer, délit de fuite,...), l'accidentologie (intervention et procédure) et la dimension humaine dans la gestion de la confrontation à la mort et l'avis à famille.

Au total, 3 931 élèves gardiens de la paix ayant terminé leur scolarité en 2022 ont bénéficié des enseignements liés à la police de la route. L'augmentation de la scolarité de 8 mois à 12 mois a permis d'approfondir les thématiques abordées dans le cadre de ce programme.

Les policiers adjoints et les cadets suivent quant à eux un volume de 47 heures de cours dédiés au domaine routier. L'augmentation de la scolarité des élèves policiers adjoints de 12 à 16 semaines a permis d'approfondir cette thématique. Au total, 2 240 élèves policiers adjoints et 219 cadets de la République (hors PP) sortant d'école en 2022 ont été formés.

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

En matière de formation continue, la police nationale veille à la professionnalisation des personnels notamment dans la sphère technique de la police routière, du contrôle des professions réglementées et des véhicules. Les malettes pédagogiques sont régulièrement mises à jour afin de correspondre à toutes les évolutions juridiques telle que l'ADR (accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par la route) et de nouvelles malettes enrichissent le catalogue comme « les bases légales du contrôle routier » et « les engins de déplacement personnel motorisés », mises en ligne et suivies par, respectivement, 1 538 et 610 participants.

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

Il s'agit d'une part, de renseigner, rassurer, et aider les usagers de la route et, d'autre part, de cibler les conducteurs qui ne respectent pas la réglementation. Ces actions reposent avant tout sur une présence visible des gendarmes sur les itinéraires les plus fréquentés, et les plus accidentogènes.

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

Il s'agit également de participer à des conférences ou à des animations relatives à la sécurité routière, en particulier en partenariat avec les entreprises dans le cadre de leur plan de prévention du risque routier. Les militaires de la gendarmerie participent aussi à des actions de prévention menées dans le cadre des contrats locaux de sécurité et de prévention de la délinquance.

OBJECTIF DPT-2838

Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Programme 219 : Sport

Les usagers vulnérables sont définis par le fait qu'ils ne sont pas protégés en cas d'accident par une carrosserie. Il s'agit des piétons, des utilisateurs d'engins de déplacements personnels (motorisés ou non), des cyclistes (en vélo mécanique ou à assistance électrique), et les usagers de deux-roues motorisé (cyclomotoristes ou motocyclistes). Ils représentent 44 % de la mortalité routière, 66 % des blessés graves et 81 % des blessés qui garderont des séquelles un an après l'accident. Ils constituent une cible essentielle de la politique de sécurité routière.

Données statistiques (France métropolitaine – bilan 2022 de l'ONISR)

Deux-roues motorisés

En 2022, 718 usagers de deux-roues motorisés sont décédés en France métropolitaine et 5 350 ont été blessés gravement. Cela représente 22 % des décès sur les routes de France métropolitaine et 33 % des blessés graves, alors que ce mode de déplacement forme moins de 2 % du trafic motorisé. 92 % des tués sont des hommes. Dans 39 % des cas, le décès intervient dans une collision sans tiers. Alors que le nombre de tués en 2RM baisse depuis 10 ans chez les moins de 45 ans, il est stable chez les 45-54 ans et augmente fortement chez les 55-64 ans.

Les cyclistes

En 2022, 245 cyclistes ont été tués dans un accident de la route, soit 7 % de la mortalité routière. 2 600 cyclistes ont été blessés gravement, soit 16 % des blessés graves.

Le nombre de cyclistes tués a augmenté de 27 % entre 2010 et 2019, puis de 31 % entre 2019 et 2022, la pandémie ayant conduit à une augmentation forte de la pratique du vélo. Entre 2019 et 2022, le nombre de décès à vélo en agglomération augmente de 20 % et le nombre de blessés graves de 9 %, pour une augmentation de la pratique cycliste de 34 % en milieu urbain. Hors agglomération, le nombre de décès à vélo augmente de 44 % et le nombre de blessés graves de 20 %, pour une augmentation de la pratique cycliste en milieu rural de 18 %.

9 tués sur 10 sont des hommes ; 7 tués sur 10 sont âgés de 55 ans ou plus.

Utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPm)

En 2022, 35 utilisateurs d'EDPm (trottinettes électriques, gyroroues, ...) ont été tués dans un accident de la route, soit 3,5 fois le nombre de décès enregistré en 2019. 600 utilisateurs d'EDPm ont été blessés gravement, soit 4 % des blessés graves.

Les séniors

Les séniors sont particulièrement touchés par les accidents de la route. Les plus de 75 ans présentent un sur-risque : 75 tués par million d'habitants, les plaçant juste derrière les 18-24 ans (101 tués par million d'habitants).

En 2022, 882 personnes âgées de 65 ans et plus sont décédées dans un accident de la route, soit 33 de plus qu'en 2021.

Les piétons

En 2022, 488 piétons ont été tués dans un accident de la route, soit 15 % de la mortalité routière. 2 000 piétons ont été blessés gravement, soit 12 % des blessés graves.

De 2010 à 2019, le nombre annuel de tués piétons est resté globalement stable (légèrement en-dessous de 500 tués par an, excepté en 2016). Cette stabilité est à opposer au nombre de tués non piétons, qui a baissé en moyenne de -2,6 % annuellement sur la période 2010 à 2019. La part des piétons dans la mortalité a par conséquent augmenté : elle est passée de 12 % en 2010 à 15 % en 2019. Après une forte baisse en 2020 et 2021 liée aux restrictions de déplacement pendant la pandémie, le nombre de piétons tués en 2022 est revenu légèrement au-dessus du niveau de 2019. En agglomération toutefois, la mortalité piétonne a reculé par rapport à 2019 (302 piétons tués en 2022 contre 338 en 2019). En contrepartie, ce nombre a augmenté hors agglomération (+30 tués hors agglomération hors autoroutes et +11 tués sur autoroutes).

45 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus.

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 a adopté différentes mesures pour renforcer la protection des piétons. Le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière a modifié le Code de la route pour mettre en œuvre notamment deux de ces mesures :

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

Le CISR du 17 juillet 2023 a également adopté des mesures importantes destinées à mieux partager la route avec les usagers vulnérables :

- rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues sans trottoir,
- expérimenter le tourner à gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM),
- organiser une concertation autour des règles de circulation des vélos-cargos,
- étudier la faisabilité d'un dispositif de contrôle des règles du « corridor de sécurité » pour mieux protéger les intervenants de la route.

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

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

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

Concernant les piétons, la Gendarmerie intervient essentiellement dans le cadre du « permis piéton » délivré aux jeunes enfants du primaire pour éveiller leur sens de la responsabilité (itinéraires dédiés). Concernant les seniors, des interventions ciblées peuvent conduire les unités à compléter les actions déjà mises en œuvre par la Prévention Routière et certaines sociétés d'assurance.

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

L'identification par la Police nationale (**programme 176**) de plusieurs catégories d'usagers particulièrement vulnérables contribue à la mise en œuvre d'actions ciblées de contrôle et de répression des infractions.

Des actions régulières de prévention routière sont menées en milieu scolaire auprès des plus jeunes, des adolescents et des étudiants, dans les entreprises, les foyers de personnes âgées, les collectivités territoriales, les sociétés de transports en commun, etc. Ces opérations d'information et d'éducation routière sont le fruit d'un travail de terrain quotidien auprès des partenaires de la police nationale. Des actions de sensibilisation sont notamment menées auprès des entreprises, des associations de quartier, des centres de loisirs, des stands et forums, des foyers de personnes âgées, des clubs sportifs et du service national universel. En 2022, elles ont permis de sensibiliser 111 241 personnes, tous publics confondus.

En Île-de-France, le plan départemental d'actions de sécurité routière de la Préfecture de police dispose d'une dotation budgétaire de 0,31 M€ pour mener principalement ses actions de sensibilisation.

Les actions en régie sont menées par l'Unité d'Éducation et d'Information Routières. En 2022, 450 actions ont été menées auprès des jeunes (primaire, secondaire, supérieur et CFA) et 240 actions d'informations vers les adultes (risques routiers professionnels, deux-roues, engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)...). Ces actions sont reconduites en 2023.

Par ailleurs, la Préfecture de police finance 17 projets portés par 8 associations pour leur bonne connaissance des publics à sensibiliser : Avenir Santé (Jeunes/conduites à risques), MDB (Actifs/Bicyclette), ODAAS (témoignages après accidents), Préventissim (Séniors/risque piéton), la Prévention Routière (tout public), Wimmov (lycéens à séniors/stups et alcools/EDPM/partage de la route), Cap Magellan (Jeunes/conduite addictive, Actifs/vitesse) et l'Écuyer à la Tulipe (EDPM).

Les usagers les plus vulnérables que sont les conducteurs de deux-roues motorisés ou non constituent des populations cibles des fédérations sportives (**programme 219 « Sport »**). Plusieurs fédérations bénéficient d'un financement pour mener des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière. Depuis 2020, le soutien financier de ces projets fédéraux est assuré par l'Agence nationale du sport.



AXE 3

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

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2839

Améliorer la sécurité des infrastructures de transport

Programme 203 : Infrastructures et services de transports

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologie

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

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

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

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

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

- d'un ensemble de démarches dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers (dépenses pour sécuriser notamment les tunnels) ;
- du maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (dépenses de fonctionnement et d'investissement : surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et rénovation des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- des actions de communication spécifiques auprès des conducteurs automobiles pour les sensibiliser à la sécurité des agents travaillant sur les routes ;
- d'une politique active de contrôle des transports routiers sur l'ensemble du réseau. Pour ce faire, le programme 203 réalise des dépenses spécifiques à destination des unités de contrôle des transports routiers (dépenses de fonctionnement : équipement de sécurité des contrôleurs, coopérations européennes, fournitures et documentation de contrôle, maintenance des matériels de contrôle et dépenses d'investissement : l'achat des véhicules de type fourgon aménagés en bureaux mobiles ainsi que pour l'équipement en matériel de pesage) et des aires de contrôle (dépenses de fonctionnement ou d'investissement selon qu'il s'agit d'entretien du matériel de voirie ou d'investissement sur des infrastructures routières).

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

La contribution du Cerema à cet objectif repose sur :

- un ensemble de démarches dédiées à la bonne conception des infrastructures de transport et à la sécurisation des itinéraires routiers ;

- l'assistance au maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- la valorisation des démarches de sécurité afin de favoriser leur utilisation, éventuellement adaptée, par l'ensemble des maîtres d'ouvrages de réseaux ;
- des actions pour assurer la sécurité des agents travaillant sur les routes.

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

Pour la bonne conception et la bonne réalisation des infrastructures

Le Cerema porte ainsi un certain nombre d'actions telles que la tenue à jour et l'évolution des guides de référence sur la conception générale des infrastructures, en y mettant au centre, les problématiques de sécurité routière (conception géométrique des infrastructures routières et optimisation de leur usage, signalisation, aménagement de l'espace public, transports collectifs, mobilité des usagers vulnérables). Ainsi, il a publié en 2022 la révision du guide de référence sur l'aménagement des routes principales (ARP) pour tenir compte des évolutions des connaissances et des enjeux sociétaux comme la meilleure prise en compte des modes actifs et des usagers vulnérables. En vue d'optimiser l'usage des infrastructures et de favoriser les modes de transport alternatifs à la voiture « solo », il a publié aussi des nouveaux ouvrages pour le développement des voies réservées (collections de fiches pour l'expérimentation de nouvelles voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules suite aux recommandations de la convention citoyenne pour le climat, actualisation du guide d'aménagement des voies réservées aux transports en commun pour étendre les usagers à d'autres transports collectifs, ...) et l'aménagement d'aires d'arrêt des transports en commun sur les voies à caractéristiques autoroutières. Des travaux sur la doctrine routière sont en cours sur la prise en compte des cyclistes pour les routes interurbaines avec un travail approfondi sur les carrefours interurbains.

Le Cerema assiste la DSR et la DGITM dans l'écriture de la réglementation en matière d'équipements de la route. Le Cerema écrit des guides de conception et d'installation des dispositifs de retenue conformément aux objectifs minimaux de performance établis dans la réglementation nationale des équipements de la route (RNER). Ainsi, il a publié début 2022 un guide relatif au choix des performances de retenue sur ouvrage d'art puis, début 2022, un guide relatif aux conditions d'installation des dispositifs de retenue en section courante. Par ailleurs, il a mis en service et tient à jour une application en ligne de recensement des dispositifs de retenue marqués CE (application APREDIRE).

Le Cerema émet des avis sur la conception des projets d'infrastructures au service de l'ensemble des acteurs, qu'il s'agisse des maîtres d'ouvrages de projets (collectivités territoriales, services de l'État), de l'État concédant (aménagement sur autoroute en service, mise en place de nouvelles concessions, ...), ou encore des sociétés concessionnaires d'autoroutes

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

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

Sur les routes existantes

Suite à la parution de la directive européenne 2019/1936 sur la sécurité des infrastructures routières, dans le but de sa transcription, le Cerema a rédigé un guide méthodologique sur l'application de cette directive en associant les conseils départementaux et les métropoles pour leur réseau routier interurbain. Ce guide intègre notamment certaines dispositions de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale qui verra évoluer le paysage des gestionnaires de voirie. L'introduction de la notion de sécurité inhérente des infrastructures et du classement en fonction du niveau de sécurité, ou encore une plus grande prise en compte des usagers vulnérables sont au centre de cette évolution. En ce qui concerne le périmètre 2022 du réseau national et autoroutier, indépendamment des éventuels transferts, les études d'enjeu et de classement doivent être réalisées d'ici fin 2024.

Des démarches thématiques telles que la lutte contre la prise à contresens sur autoroute, la sécurisation des passages à niveau ou les routes à fortes pentes, se concentrent sur des situations qui appellent un traitement des sites ou des environnements car des accidents rares mais particulièrement graves y surviennent. Le Cerema termine actuellement le diagnostic des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national pour proposer des mesures à prendre (plusieurs inspections réalisées chaque année). Une matrice de criticité a été coproduite avec la SNCF en 2020 pour une analyse à grand rendement. Une boîte à outils a également été mise en ligne.

De plus, à la suite de la publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le Cerema a actualisé la grille de diagnostic et la note d'accompagnement pour la réalisation des diagnostics de sécurité des passages à niveau. Des formations sont réalisées à l'intention des collectivités concernées par la réalisation de diagnostics sur les passages à niveau. Un site internet permet la mise à disposition des diagnostics réalisés comme prévu par la LOM.

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

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

Le Cerema produit des fiches de retour d'expérience de démarches de sécurité mises en œuvre par divers gestionnaires de réseaux secondaires pour partager les meilleures expériences.

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

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

La sécurité des équipes intervenant sur la route

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

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

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

Opérateur du programme 203, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a perçu au titre de 2022, 178 M€ pour lutter contre l'insécurité routière en participant au financement de projets de nature à améliorer la qualité des infrastructures routières.

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

1° Pour les transports en commun :

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

2° Pour la circulation routière :

- a) Étude et mise en œuvre de plans de circulation ;
- b) Création de parcs de stationnement ;
- c) Installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale ;
- d) Aménagement de carrefours ;
- e) Différenciation du trafic ;
- f) Travaux commandés par les exigences de la sécurité routière ;
- g) Études et mise en œuvre de zones à circulation restreinte prévues à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales [zones à faibles émissions mobilité] ;
- h) Réalisation, aménagement, rénovation et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons.

De même, l'article 1^{er} du décret n° 2009-115 du 30 janvier 2009 encadre l'emploi des sommes allouées aux départements et aux métropoles utilisées au financement des investissements suivants :

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

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

L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.

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

OBJECTIF DPT-2840

Améliorer la sécurité des véhicules

Programme 174 : Énergie, climat et après-mines

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

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

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

- la délivrance des documents autorisant la mise en circulation des véhicules à usage spécifique : les cartes blanches pour les dépanneuses, les attestations d'aménagement pour les véhicules de transport en commun de personnes, les certificats d'agrément pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses. Cette activité a représenté 8 668 documents délivrés en 2022.
- 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 2022 : 1 889 réceptions par type et 27 317 réceptions unitaires.

Les DREAL assurent également la surveillance de second niveau des organismes privés qui effectuent les contrôles techniques périodiques des véhicules, véhicules légers (VL) ou poids lourds (PL), pour vérifier que ceux-ci effectuent les contrôles qui leur sont confiés en conformité avec les dispositions réglementaires prévues en la matière. La surveillance du système porte à la fois sur les contrôleurs et sur les installations des centres de contrôle technique selon une méthode par sondages ou de suivis particuliers selon les évaluations précédentes. Ainsi, en 2021, les DREAL ont supervisé 3 381 contrôleurs et contrôlé 1 064 installations.

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

- 12 850 contrôleurs privés répartis sur 6 667 installations de contrôles techniques (pour 25,56 millions de contrôles de véhicules légers) ;
- 780 contrôleurs privés répartis sur 393 installations de contrôles techniques (pour 1,26 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 2022 sur 48 actions ayant pour objectif de contrôler l'application des

dispositions qui ont conduit à l'agrément et de s'assurer du niveau satisfaisant de la prestation de l'intervenant.

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

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

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

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

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

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

Le SSMVM définit annuellement un plan de contrôle et est chargé de recevoir et d'instruire les plaintes. Les prélèvements et les essais sur les véhicules ont débuté en septembre 2020.

En 2022, les essais ont été effectués sur des véhicules de catégories L (deux roues et quadricycle) et M1 (véhicules de passagers) et ont notamment porté sur :

- les émissions de pollution ;
- la compatibilité électromagnétique ;
- le freinage ;
- les équipements de direction.

37 véhicules ont été prélevés, mis sous scellés et acheminés vers un laboratoire.

Des essais ont également été réalisés sur des entités techniques distinctes :

- attelages ;
- plaquettes de frein ;
- ceintures de sécurité ;
- feux spéciaux ;
- silencieux d'échappement.

102 rapports d'essais ont été validés et 3 expertises ont été réalisées sur des véhicules non conformes. 9 non-conformités portant sur 8 véhicules légers, des non-conformités multiples sur 3 véhicules de catégorie L et 13 non-conformités sur des entités techniques distinctes ont été mises en évidence.

L'activité de surveillance du marché s'inscrit pleinement dans le cadre du renforcement de la sécurité des véhicules.



AXE 4

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

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2841

Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Programme 204 : Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

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

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

La conduite sous l'influence de l'alcool est, avec la vitesse, la première cause d'accidents mortels sur les routes. L'usage de stupéfiants est aussi un facteur important, en particulier lorsqu'il est associé à l'alcool.

Lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) réuni le 17 juillet 2023, le Gouvernement a confirmé son engagement dans la lutte contre les comportements les plus dangereux ainsi que sa volonté de détecter l'ensemble des comportements à risque, avec l'objectif de faire diminuer l'accidentalité liée à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants.

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

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

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

En 2022, 1 004 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur ayant fait usage d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit 42 % des personnes tuées dans un accident où l'absorption d'alcool ou de stupéfiant est connue. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, on estime que **1 374 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident impliquant un conducteur sous influence**, contre 1 442 en 2019 :

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

Ces parts varient en fonction de l'âge : la part de l'alcool seul passe de 50 % pour les 18-24 ans, à 46 % pour les 25-34 ans, 51 % pour les 35-44 ans et 55 % pour les 45-54 ans. À l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux est respectivement de 24 %, 28 %, 24 % et 16 %.

Parmi les conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu, 2 conducteurs sur 7 sont également positifs à au moins un stupéfiant.

Parmi les conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel, près de la moitié présentent également un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/L.

En 2022, dans les accidents mortels où l'information sur la nature des stupéfiants est connue, 84 % des conducteurs positifs aux stupéfiants le sont au cannabis ; le cannabis seul concerne 2 conducteurs sur 3. 13 % sont positifs à 1 produit hors cannabis et 3 % sont positifs à plusieurs produits hors cannabis.

Finalisée en 2023, l'étude STAGEVAL conduite par l'Université de Strasbourg et la Cour d'appel de Colmar a porté sur les stages de sensibilisation à la sécurité routière et les stages de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.

Les analyses relatives aux stages de sensibilisation à la sécurité routière montrent que :

- la nature de l'infraction ayant conduit au stage de sensibilisation à la sécurité routière est dans 57 % des cas la conduite de véhicule sous l'emprise d'un état alcoolique et dans 20 % la conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ;
- parmi les modules composant le stage de sensibilisation, celui sur l'alcool a le plus intéressé les participants (41 %), avant celui portant sur la sécurité routière (20 %). 46 % des stagiaires considèrent qu'aucun module était moins intéressant que les autres ;
- 78 % des répondants ont été envoyés en stage pour l'infraction suivante « conduite avec alcool ou stupéfiant » ;
- 76 % des répondants reconnaissent avoir acquis des connaissances sur la législation relative à la consommation de produits psychoactifs au volant.

Les analyses relatives aux stages de sensibilisation aux dangers de l'usage des produits stupéfiants montrent que :

- la nature de l'infraction ayant conduit au stage de sensibilisation aux dangers de l'usage des produits stupéfiants est dans 9 % des cas la conduite d'un véhicule en ayant fait l'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ;
- 28 % des personnes interrogées ont déjà pris le volant pour conduire une voiture en ayant consommé de l'alcool, 21 % avant de conduire un vélo et 9 % avant de conduire une moto ou un scooter. Cette consommation d'alcool avant de prendre le volant est étroitement corrélée avec l'ancienneté de la consommation : 14 % pour les consommateurs de moins de 2 ans, 20 % pour les consommateurs de 2 à 5 ans et 40 % pour les consommateurs de plus de 5 ans.
- avant leur interpellation, 38 % des stagiaires déclarent avoir déjà consommé du cannabis avant de prendre le volant d'une voiture, 25 % d'un vélo et 14 % d'une moto ou d'un cyclomoteur.
- depuis leur interpellation, ce taux de consommation d'alcool ou de cannabis avant de prendre la route (voiture, moto, vélo, engins) diminue : 24 % déclarent avoir consommé l'une de ces substances ;
- l'apprentissage des risques de la consommation de drogues sur la conduite d'un véhicule (alcool, stupéfiants, médicaments) apparaît comme le thème qui incite le plus les stagiaires à modifier leur comportement, avant les conséquences de l'usage de drogues sur la santé puis les tests de dépistage sur le lieu de travail.

Pour évaluer les résultats et coûts des politiques de prévention en matière d'alcool, la France a participé à un projet de l'OCDE, rassemblant 35 pays et visant 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 ont permis de mener des évaluations tant sanitaires (décès, maladies, répercussions familiales)

qu'économiques (frais d'hospitalisation, perte salariale, etc.). Dans un rapport publié en mai 2021, l'OCDE présente une évaluation de l'impact sanitaire et économique de la consommation nocive d'alcool et des effets sanitaires et économiques de cinq politiques de lutte contre la consommation nocive d'alcool en France. Parmi elles, l'efficacité de la mise en place de contrôles routiers est soulignée. Son rapport coût-efficacité est le plus élevé et ses effets sur la diminution des accidents sont ré-affirmés.

Le rapport conclut également qu'en faisant cesser la consommation nocive d'alcool et les maladies et traumatismes physiques qu'elle provoque, la France verrait :

- l'espérance de vie progresser d'une année au cours de la période 2020-2050 ;
- une économie de 2.8 milliards d'€ par an sur les dépenses de santé, soit 1.7 % du budget total consacré à la santé ;
- la participation au marché du travail et la productivité s'améliorer, permettant un gain de 10,6 milliards d'€ par an.

Par ailleurs, le projet scientifique TARPON actuellement conduit par l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale) propose de construire un outil de surveillance et de recherche fondé sur les bases de données du système d'information des urgences en France. La classification automatique par type de véhicule des victimes d'accidents de la circulation se présentant aux urgences du CHU de Bordeaux de 2013 à 2020 a permis de constater que parmi les victimes d'accidents qui présentent aux urgences des signes d'alcoolisation 11 % étaient des cyclistes, 8 % des conducteurs de véhicules légers, 8 % des usagers de deux-roues motorisés et 10 % des piétons. Les résultats finaux montrent une très forte augmentation de la proportion de victimes alcoolisées au-delà de minuit – laquelle est plus importante pour les usagers de trottinettes et de bicyclettes. La suite de ce projet, TARPON phase II, permettra d'étendre l'analyse à 15 nouveaux territoires.

Le soutien aux études portant sur l'alcool et les stupéfiants en lien avec la sécurité routière est donc essentiel et nécessite des recherches supplémentaires tel que le souligne l'Union européenne. En effet, dans l'étude européenne « Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs » finalisée en 2022, les recommandations soulignent la nécessité de développer la recherche sur les drogues en relation avec les troubles de la conduite et le risque d'accident, en particulier les médicaments psychoactifs et les nouvelles substances psychoactives, mais aussi la nécessité de réaliser des recherches supplémentaires sur l'effet de l'alcool sur la conduite.

Les effets de l'alcool sur l'accidentalité

En 2022, 759 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool. Cela représente 30 % des personnes tuées dans les accidents mortels avec alcool connu (donnée renseignée dans 76 % des accidents mortels), une part relativement stable depuis 2010. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, il est estimé que **996 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident avec un conducteur alcoolisé**, contre 1 052 en 2019.

Dans les accidents mortels pour lesquels l'alcoolémie est connue, 18 % des conducteurs ont un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,5 g/L. Ce pourcentage varie selon le mode de déplacement : il est de 35 % pour les cyclomotoristes, 23 % pour les motocyclistes, 21 % pour les conducteurs de véhicule de tourisme, 16 % pour les conducteurs de véhicule utilitaire et 2 % pour les conducteurs de poids lourds.

Les conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels sont :

- à 69 % des conducteurs de véhicule de tourisme, à 15 % des motocyclistes, à 7 % des conducteurs de véhicule utilitaire et à 5 % des cyclomotoristes,
- à 92 % des hommes,
- à 26 % des conducteurs âgés de 18 à 24 ans, à 27 % des conducteurs âgés de 25 à 34 ans, et à 21 % des conducteurs âgés de 35 à 44 ans.

Parmi les 25-34 ans, 28 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont alcoolisés. Cette proportion est de 27 % pour les 18-24 ans et encore 23 % pour les 35-44 ans. Elle baisse fortement à partir de 65 ans (7 % pour les 65-74 ans).

57 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels ont un taux supérieur à 1,5 g/L.

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour 54 % d'entre eux (265 personnes sur 488). 67 piétons sur ces 265 ont une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g/L (un quart). Pour 26 d'entre eux, âgés de 18 à 54 ans, elle est supérieure ou égale à 2 g/L. 44 des 67 piétons alcoolisés tués l'ont été hors agglomération, soit 2 sur 3 contre 3 sur 10 pour les piétons non alcoolisés.

Les stupéfiants

En 2022, 478 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Cela représente 21 % des personnes tuées dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, on estime que **672 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants**, contre 731 en 2019.

Dans les accidents mortels pour lesquels un dépistage aux stupéfiants a pu être réalisé, 12 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Il s'agit quasiment de la même proportion qu'en 2019 (13 %). Ce pourcentage varie selon le mode de déplacement : il est de 27 % pour les cyclomotoristes, de 15 % pour les motocyclistes, de 14 % pour les conducteurs de véhicule de tourisme, 9 % pour les conducteurs de véhicule utilitaire et de 5 % pour les conducteurs de poids lourds.

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

- à 65 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 15 % des conducteurs de motocyclette,
- à 91 % des hommes,
- à 27 % des conducteurs âgés de 18 à 24 ans, à 30 % des conducteurs âgés de 25 à 34 ans et à 22 % des conducteurs âgés de 35 à 44 ans.
- Parmi les 25-34 ans, 21 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est de 18 % pour les 18-24 ans. Elle baisse fortement à partir de 45 ans (7 % pour les 45-64 ans).

En 2022, dans les accidents mortels où l'information sur la nature des stupéfiants est connue, 84 % des conducteurs positifs aux stupéfiants le sont au cannabis (le cannabis seul concerne 2 conducteurs sur 3), 13 % sont positifs à 1 produit hors cannabis et 3 % sont positifs à plusieurs produits hors cannabis.

En 2022, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 48 % des piétons tués (234 personnes sur 488). 39 piétons tués sur les 234 contrôlés sont positifs aux stupéfiants dont 29 sont âgés de 25 à 54 ans (3 piétons sur 4) et 33 sont des hommes.

La nuit, 26 % des accidents mortels impliquent un conducteur positif aux stupéfiants, contre 15 % de jour. Ils sont également plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés (25 % contre 17 %).

L'association alcool-stupéfiants

1 004 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur ayant fait usage d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit 42 % des personnes tuées dans un accident où l'absorption d'alcool ou de stupéfiant est connue. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, on estime que **1 374 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident impliquant un conducteur sous influence**, contre 1 442 en 2019 :

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

Ces parts varient en fonction de l'âge : la part de l'alcool seul passe de 50 % pour les 18-24 ans, à 46 % pour les 25-34 ans, 51 % pour les 35-44 ans et 55 % pour les 45-54 ans. À l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux est respectivement de 24 %, 28 %, 24 % et 16 %.

Parmi les conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu, 2 conducteurs sur 7 sont également positifs à au moins un stupéfiant.

Parmi les conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel, près de la moitié présentent également un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/L.

Des actions de communication nationales et locales

La délégation à la sécurité routière lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de produits stupéfiants en organisant des campagnes de communication notamment auprès des jeunes sur les multiples risques routiers (alcool, fatigue, drogue, vitesse et risques multifactoriels). Ces campagnes sont menées aux niveaux national et territorial dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

La délégation à la sécurité routière lance régulièrement des campagnes contre l'alcool au volant.

Ces campagnes se décomposent en deux volets :

- Un volet grand public, destiné à l'ensemble de la population, pour prévenir ce risque qui constitue l'une des premières causes de mortalité sur la route. Ces campagnes sont particulièrement importantes en fin d'année, entre les fêtes de Noël et du nouvel an. Depuis quelques années, elles se concrétisent notamment par un partenariat avec les plus importantes chaînes de télévision et stations de radio, qui font intervenir leurs animateurs pour porter le message « Quand on tient à quelqu'un, on le retient ».
- Un volet en direction des jeunes, pour qui la mortalité sur la route due à une consommation excessive d'alcool (parfois en combinaison avec la drogue) constitue un problème majeur. Ces campagnes sont signées « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas », et incitent les jeunes à désigner un conducteur sobre qui pourra les ramener en toute sécurité après leurs soirées. Elles se déclinent de différentes façons et passent toujours par des vecteurs populaires chez les jeunes : communication sur les festivals de musique en été (excepté l'été 2020, en raison de la crise sanitaire), partenariats avec les animateurs phares des radios jeunes et de jeunes artistes populaires, l'été et pendant les fêtes de fin d'année (Fun radio, NRJ, Skyrock), internet et réseaux sociaux...
- S'agissant de la communication relative aux stupéfiants, la DSR déploie lors du second semestre 2023 une campagne de sensibilisation relative aux risques liés à la conduite sous stupéfiants.

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

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

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

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

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

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

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

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

De plus, tirant les conséquences de la jurisprudence de la Cour de cassation, la notion de dosage de stupéfiants est également supprimée. L'expert en toxicologie ou le laboratoire requis pour procéder à l'examen du prélèvement salivaire ou sanguin devra simplement confirmer ou infirmer la présence d'une ou plusieurs des substances stupéfiantes détectées par le dépistage sans mentionner le taux de concentration de celles-ci. En 2019, ces dispositions ont été étendues aux collectivités d'Outre-mer (cf. décret n° 2019-1284 du 2 décembre 2019).

En 2022, les forces de sécurité intérieure ont réalisé 776 000 dépistages de stupéfiants (+19 % par rapport à 2021) qui se sont traduits par la constatation de 127 000 infractions (+11 % par rapport à 2021). A titre de comparaison, le volume des contrôles relatifs à l'alcoolémie dépasse 7 millions par an.

Afin d'accroître cet effort, le budget de la sécurité routière est doté à partir de 2022, d'une enveloppe de 10 millions d'euros pour procéder à l'achat de 1 250 000 kits de dépistage et de 375 000 kits de vérification. Pour le PLF 2023, l'acquisition de kits de dépistage des stupéfiants pour les contrôles routiers est prévue à hauteur de 3,86 M€ par année afin de retrouver le niveau de 10 M€ dédiés à ce titre et arbitrés dans le cadre du PLF 2022.

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

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

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

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

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

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

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

Ces dispositions sont également renforcées par une modification opérée par le même article 98. Désormais, un juge peut prononcer une peine complémentaire de confiscation du véhicule ayant servi à commettre les délits de conduite susvisés.

Par ailleurs, le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière met en œuvre, l'une des mesures décidées par le CISR qui constitue à la fois une véritable alternative à la suspension du permis de conduire et un moyen de lutter contre l'alcoolisme en responsabilisant les conducteurs contrevenants.

Le préfet a la possibilité, après le contrôle d'un conducteur présentant une alcoolémie supérieure à 0,8 g/L, de l'obliger à ne conduire que des véhicules équipés d'un éthylotest anti-démarrage (EAD) et ce, pour une durée pouvant aller jusqu'à un an (art. R.224-6-1 et art. R.233-1 du Code de la route et décret n° 2020-605 du 18 mai 2020 art 5).

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

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

A ce jour, 285 établissements ont obtenu une qualification de l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) ou du Laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE) et l'agrément des préfetures pour procéder à l'installation d'éthylotest anti-démarrage. Ces établissements sont, pour la majorité, déjà engagés dans un dispositif, plus ancien, visant à équiper les transports en commun d'éthylotest anti-démarrage. Actuellement, sept départements, dont cinq en métropole, sont toujours dépourvus de centres agréés. Pour améliorer cette situation, la délégation à la sécurité routière incite les associations professionnelles à proposer l'installation de nouveaux centres agréés.

En 2021, 12 840 arrêtés préfectoraux ont été pris à l'encontre de contrevenants pour que leur conduite soit restreinte à des véhicules équipés d'éthylotests anti-démarrage. Depuis avril 2022, ce dispositif est mis en œuvre dans la totalité des départements métropolitains ainsi qu'en Martinique et à la Réunion.

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

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

Depuis le 1^{er} juillet 2021, l'arrêté du 30 mars 2021 relatif aux modalités permettant le dépistage de l'Imprégnation alcoolique dans les débits de boissons à emporter en application de l'article L.3341-4 du code de la santé publique impose à tous les établissements vendant des boissons alcoolisées (à consommer sur place ou à emporter) de proposer à la vente, des éthylotests à proximité des étalages de boissons alcoolisées.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 17 juillet 2023

Lors de ce CISR, un certain nombre de mesures ont été **décidées afin de renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants** et prévenir sa récurrence.

Lorsque la conduite après stupéfiants sera constatée, à l'occasion d'un contrôle ou d'un grave accident ou mortel, elle donnera lieu à une suspension administrative du permis de conduire automatique, sans préjudice de la décision judiciaire à venir. Le préfet ne pourra plus que moduler sa durée. **Dans les mêmes conditions, le préfet aura obligation de procéder à la suspension du permis de conduire pour le délit de conduite en état alcoolique.** Enfin, en cas de conduite après usage de stupéfiants aggravée par un état alcoolique, l'immobilisation et la mise en fourrière du véhicule seront systématisées et sa confiscation obligatoire. La perte de points sera aggravée en la portant à 8 en cas de condamnation pour conduite après usage de stupéfiants aggravée par un état alcoolique.

Enfin, **l'objectif est aussi de renforcer le régime juridique applicable au dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral » afin de compléter le dispositif existant.** Il y aura une interdiction à tout conducteur de conduire tout véhicule qui n'est pas équipé d'un EAD, alors qu'une décision préfectorale a été prise, suite à la constatation par les forces de l'ordre d'une conduite sous l'empire d'un état alcoolique. L'objectif est de limiter le nombre de conducteurs prenant la route avec une alcoolémie excessive.

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

En matière d'alcool, l'engagement opérationnel ciblé, la diversité et la multiplication des équipements (éthylotests électroniques, éthylomètres fixes ou embarqués) ont permis en 2022 de réaliser 7,43 millions de dépistages, et de relever 126 805 infractions liées à l'alcoolémie au volant, dont 86 606 délits.

En matière de stupéfiants, en application du décret n° 2016-1152 du 24 août 2016 et de l'arrêté du 13 décembre 2016, la gendarmerie a mis en place en juin 2017, le prélèvement salivaire en lieu et place du prélèvement sanguin. Cette simplification procédurale permet désormais d'optimiser les contrôles routiers (le temps consacré auparavant aux prélèvements sanguins est à présent consacré aux contrôles).

673 226 dépistages ont été effectués en 2022 et 99 988 infractions de conduite après usage de stupéfiants ont été relevées.

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

En 2022, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé 348 835 contrôles routiers (contre 347 420 en 2021). L'intensification de la lutte contre l'alcoolémie et les stupéfiants, respectivement +11 % et +22 % des opérations de contrôle, a permis de réaliser une hausse du nombre de dépistages positifs, +20 % pour l'alcoolémie et +23 % pour les stupéfiants, soit un taux de positivité de 10 % pour l'alcoolémie et de 31 % pour les stupéfiants.

En Île-de-France, chaque mois, des opérations régionales de contrôles coordonnés alcoolémie et stupéfiants sont organisées par la préfecture de police.

Les unités des compagnies autoroutières et des unités motocyclistes de la direction centrale des Compagnies Républicaines de Sécurité sont également engagées dans la lutte contre l'insécurité routière et procèdent à des contrôles ponctuels ou organisés dans le cadre d'opérations d'envergure en application du plan national de lutte contre l'insécurité routière.

Des dispositions portées par le **programme 166 « Justice judiciaire »** viennent renforcer la lutte contre l'alcool au volant.

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

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

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

Une dépêche DACG du 19 avril 2021 appelle l'attention des parquets sur les conséquences de l'arrêt rendu le 14 avril 2021 par la chambre criminelle de la Cour de cassation, aux termes duquel lorsqu'un individu est condamné du chef de conduite sous l'empire d'un état alcoolique à la peine complémentaire de suspension du permis de conduire, il convient d'imputer sur la durée de celle-ci la durée totale de la suspension administrative, laquelle comprend non seulement la période de suspension administrative décidée par le préfet, mais également la période s'écoulant jusqu'à la notification de la décision préfectorale d'aptitude médicale à la conduite. Cette imputation a vocation à s'appliquer à toutes les hypothèses dans lesquelles la restitution d'un permis de conduire après suspension administrative est soumise à un examen médical obligatoire en application des articles R.221-13 et R.224-12 du code de la route.

S'agissant de la conduite après avoir fait usage de produit stupéfiant, et plus particulièrement de la problématique du CBD (cannabidiol ou cannabis), laquelle a donné lieu à plusieurs arrêts de la CJUE (cour de justice européenne) et des hautes juridictions françaises, la Cour de cassation a rappelé, à l'occasion d'un arrêt rendu le 21 juin 2023, que l'autorisation de commercialiser certains dérivés du cannabis, même à faible teneur en delta 9 tétrahydrocannabinol, substance elle-même classée comme stupéfiant, est sans incidence sur l'incrimination de conduite après usage de stupéfiants, cette infraction étant constituée s'il est établi que le prévenu a conduit un véhicule après avoir fait usage d'une substance classée comme stupéfiant, peu important la dose absorbée.

La circulaire du 20 juillet 2023 de politique pénale en matière routière rappelle enfin, dans le prolongement des annonces de la Première ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023, l'importance de maintenir un haut niveau d'engagement en matière de lutte contre la consommation d'alcool et l'usage de produits stupéfiants au volant, ces-derniers constituant encore à ce jour deux des trois principales causes d'accidentologie.

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

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

Le programme 204 finance ainsi des actions en faveur de la prévention et de la prise en charge des addictions pour soutenir les associations têtes de réseau qui interviennent dans le champ des addictions liées, notamment, à l'alcool et aux drogues illicites. En 2022, une association d'entraide tête de réseau, 1 société savante et 3 associations ont été subventionnées dans ce cadre, pour conduire des actions de prévention, notamment auprès des jeunes et des actions d'accompagnement, en direction d'usagers dans une démarche d'arrêt ou de réduction de leurs consommations. A partir de 2023, l'association d'entraide tête de réseau est financée désormais dans le cadre du fonds de lutte contre les addictions et non plus sur le programme 204.

L'action de l'État dans ce domaine est complétée par les crédits de l'ONDAM pour l'organisation sur le territoire de l'offre d'accueil et d'orientation pour les personnes ayant des conduites addictives.

Dans ce cadre, s'organise le déploiement de l'accompagnement médical des conducteurs en situation de mésusage d'alcool ou de troubles de l'usage de l'alcool s'exposant à une décision d'inaptitude à la conduite. Depuis le 1^{er} janvier 2019, le préfet peut, sur avis de la commission médicale primaire, délivrer un permis de conduire à durée validée limitée et restreint à la conduite de véhicules équipés d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique, assorti de l'obligation pour son titulaire de suivre un accompagnement d'une durée minimum de 6 mois dans un établissement spécialisé en addictologie. Cette mesure fait suite à une préfiguration menée entre 2016 et 2018 dans les départements de la Drôme, de la Marne, du Nord et du Finistère.

INDICATEUR P176-2197-17341

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'alcoolémie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcoolémie	Nb	99	95	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre d'infractions routières liées à l'alcoolémie	Nb	43 865	51 507	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés	Nb	437 610	469 824	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Source des données : DNSP, PP et DCCRS

Mode de calcul : Somme au 31/12/N

Sécurité routière

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les services de la police nationale participent, par leurs actions de dépistage de l'imprégnation alcoolique et de l'usage de stupéfiants, à la lutte contre l'insécurité routière. En plus de la répression, des actions régulières de prévention routière sont menées en milieu scolaire auprès des plus jeunes, des adolescents et des étudiants, dans les entreprises, les foyers de personnes âgées, les collectivités territoriales, les sociétés de transports en commun...

INDICATEUR P152-2215-2215

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'alcoolémie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcoolémie	Nb	473	529	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre d'infractions routières liées à l'alcoolémie	Nb	111 751	126 805	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés	Nb	6 698 649	7 431 976	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Périmètre

National (métropole, outre-mer).

Mode de calcul

Sous-indicateur 4.11 = nombre d'accidents corporels mortels dont les causes établies font référence à un taux d'imprégnation alcoolique supérieur au seuil légal.

Sous-indicateur 4.12 = nombre d'infractions à la conduite sous l'emprise de l'alcoolémie relevées par les forces de gendarmerie.

Sous-indicateur 4.13 = nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés par les forces de gendarmerie.

Source des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2022 et des réalités opérationnelles.

La gendarmerie nationale :

- mène et 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 sont ainsi menées dans les zones accidentogènes, en fonction des pics de fréquentation, autour des établissements de nuit, des zones touristiques, et des périodes de fête en fonction des analyses réalisées au niveau local par les commandants d'unité.

INDICATEUR P176-2197-17342

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'usage de stupéfiants

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants	Nb	77	65	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants	Nb	22 733	28 755	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages de stupéfiant réalisés	Nb	90 944	103 101	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques**Source des données** : DNSP, PP et DCCRS**Mode de calcul** : Somme au 31/12/N**JUSTIFICATION DES CIBLES**

Bien que le volet répressif représente l'essentiel des activités de la police nationale dans le cadre des infractions à la législation sur les stupéfiants, la prévention constitue un axe majeur de la lutte contre les conduites addictives.

Les policiers formateurs anti-drogues (PFAD) constituent ainsi un maillon essentiel de la mission de prévention visant un public ciblé, généralement constitué d'adolescents et de jeunes adultes.

Fondée avant tout sur le développement des compétences psycho-sociales, l'action des PFAD consiste à prévenir, informer et sensibiliser tout type de public sur des thématiques variées : les toxicomanies, les substances psychoactives, les comportements liés à la consommation de ces substances, les violences et actes déviants dont les mineurs peuvent être victimes, auteurs ou témoins.

Ce dispositif regroupait en 2022, 227 PFAD au sein de la sécurité publique et 45 policiers formateurs à la préfecture de police de Paris. Les PFAD de la police nationale ont organisé au cours de cette même année, 22 056 actions de prévention sur la thématique des conduites addictives auprès de 573 401 personnes.

INDICATEUR P152-2215-2216

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'usage des stupéfiants

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants	Nb	50	78	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants	Nb	93 525	99 988	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages de stupéfiants réalisés	Nb	559 382	673 226	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques**Périmètre**

National (métropole, outre-mer).

Mode de calcul

Sous-indicateur 4.21 = nombre d'accidents corporels mortels dont les causes établies font référence à l'usage de produits stupéfiants.

Sous-indicateur 4.22 = nombre d'infractions à la conduite sous l'emprise de stupéfiant relevées par les forces de gendarmerie.

Sous-indicateur 4.23 = nombre de dépistages de stupéfiants réalisés par les forces de gendarmerie.

Source des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2022 et des réalités opérationnelles.

La gendarmerie nationale :

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

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

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

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Le **programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail »** sert de cadre à la mise en œuvre de la politique du travail, laquelle 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 et la lutte contre le travail illégal.

La responsabilité de ce programme incombe au directeur général du travail, qui s'appuie sur les services centraux de la direction générale du travail (DGT), les services déconcentrés (Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités - DREETS) ainsi que les opérateurs du programme :

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

Le risque routier professionnel est un risque professionnel majeur : chaque année, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient de trajet ou de mission) sont la première cause de mortalité au travail. En 2022, 485 personnes sont décédées dans un trajet lié au travail (trajet domicile-travail ou mission), représentant 14,8 % de la mortalité routière.

Aussi, le 11 octobre 2016, 21 chefs de grandes entreprises se sont publiquement engagés en faveur de la sécurité routière en initiant l'appel national des employeurs en faveur de la sécurité routière. A ce jour, près de 2 800 employeurs privés et publics les ont rejoints pour améliorer la sécurité de plus de 4,5 millions de collaborateurs

Pourtant, et en dépit de sa gravité, le risque routier professionnel suscite une attention encore 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 liés au travail continuent à être structurants dans la mobilité quotidienne.

Pour l'ensemble de ces raisons, la sécurité routière au travail est une priorité essentielle pour le ministère chargé du travail, en vue de réduire le nombre d'accidents du travail graves et mortels. Les ambitions du gouvernement ont été renforcées et renouvelées dans le cadre du quatrième plan santé au travail (PST4)

couvrant la période 2021-2025 et le plan national de prévention des accidents du travail graves et mortels (PATGM) publié en mars 2022. L'ensemble des acteurs de la prévention est pleinement mobilisé dans ce cadre, qui associe les partenaires sociaux.

La direction générale du travail continuera également de porter fortement le sujet de la sécurité routière dans le cadre des travaux sur la prochaine convention d'objectifs et de gestion (COG) de la branche ATMP.

1- Les ambitions du ministère du travail en matière de prévention du risque routier professionnel, déclinées dans le PATGM publié en mars 2022

1.1- Approfondir la connaissance du risque routier professionnel, en identifiant mieux les situations à risque, les secteurs et les publics exposés (mesure 18.1.1 du PATGM)

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

Ce travail a abouti à la production d'un tableau de bord rassemblant les indicateurs sur le risque routier professionnel et publié annuellement depuis 2020. Il est accompagné d'un support synthétique de communication intitulé « *L'essentiel du risque routier professionnel* », présentant les principaux chiffres et leviers de prévention. A noter que la quatrième édition du support, concernant l'année 2021, présente un volet sectoriel mettant en avant les secteurs les plus concernés, et un volet présentant l'accidentologie liée aux nouvelles mobilités.

Ce document, publié chaque année, permet de mobiliser les acteurs concernés dans la durée et de suivre l'évolution des données. Il a également vocation à être enrichi de données relatives à l'évolution des pratiques de mobilité dans le monde du travail et à l'usage croissant de nouveaux modes de déplacement, qui constituent également un enjeu à la fois pour la connaissance du risque, et pour la mobilisation des entreprises.

Les chiffres rappellent également l'ampleur du risque trajet domicile-travail qui mérite une attention particulière dans ce cadre, même si le lien avec l'activité professionnelle est a priori moins évident.

1.2- Sensibiliser et impliquer les entreprises les plus exposées sur la prévention du risque routier, en mission comme sur le trajet domicile-travail, en mobilisant les branches professionnelles (mesure 18.1.2 du PATGM)

La DGT entend pleinement poursuivre son action de mobilisation des branches professionnelles les plus concernées par le risque routier professionnel, en lien étroit avec les services dans le cadre de l'établissement de conventions avec les organisations professionnelles d'employeurs, les organisations syndicales de salariés et les organismes paritaires de branche le cas échéant.

Cette action s'inscrit désormais dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure n° 21 annoncée lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023, et qui est entièrement dédiée à la mobilisation contre le risque routier professionnel par l'association des branches professionnelles, des entreprises et des employeurs publics. Cette mesure constitue un levier fort de mobilisation des services déconcentrés, dont ceux du ministère du travail, pour impulser des actions conjointes au plus près des territoires, notamment auprès des secteurs les plus affectés.

A ce titre, les travaux se poursuivent dans les mois prochains auprès des branches identifiées, afin d'encourager des démarches de prévention du risque routier professionnel adaptées aux spécificités du secteur. Ils s'inscriront dans le prolongement du premier travail partenarial conclu le 4 juillet 2023 avec les fédérations professionnelles et les organismes professionnels du secteur du transport routier de marchandises.

2- La nécessaire coordination des différents acteurs de prévention pour mener efficacement les actions en matière de risque routier professionnel

La DGT contribuera tout d'abord à l'élaboration de la future COG de la branche AT MP, afin que les objectifs assignés soient pleinement en phase avec ceux du PST 4 et du plan ATGM. La mise en œuvre de ces plans suppose, en outre, que l'ensemble des acteurs soient étroitement coordonnés et puissent mener des actions communes.

Dans cette optique, le PST3 avait donné lieu à la rédaction par nos services, de manière conjointe, d'une instruction aux Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) et aux préfetures.

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

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

3- Les autres actions menées par la DGT

La DGT coordonne également des actions de prévention en matière de risque routier en s'appuyant sur un réseau de référents régionaux « transports routiers » chargé d'animer, en région, les agents de contrôle professionnalisés dans le contrôle du secteur du transport routier.

Le système d'inspection du travail est mobilisé au titre du risque routier professionnel sur deux volets :

- un volet « contrôle » dans le cadre duquel les inspecteurs 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 ;
- un volet « prévention et sensibilisation » dans le cadre duquel 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.

Enfin, au titre de la mission de surveillance du marché, la DGT poursuit son action d'amélioration des normes de conception de certains véhicules utilisés par des professionnels. C'est le cas pour les camions de chantier munis de ridelles qui ont été à l'origine d'accidents routiers très graves ces dernières années, avec :

- la finalisation de travaux d'évolution sur la norme française applicable à ces équipements ;
- la préparation d'une action de vérification de la bonne mise en œuvre de ces évolutions sur ces camions récemment mis sur le marché.

Dans le cadre de l'élaboration du 4^e plan santé au travail (PST4 2021-2025) la délégation à la sécurité routière (DSR) a été mobilisée sur plusieurs axes de travail avec l'ensemble des partenaires et sous le pilotage de la direction générale du travail (DGT) :

- un axe de renforcement de la connaissance du risque routier professionnel ;
- un axe portant sur la convergence des actions d'information et de communication, pour lequel le département de la communication et de l'information (DCI) contribue à la visibilité accrue des campagnes nationales, en particulier les Journées de la Sécurité routière au Travail (JRST) en mai 2022 ;
- un axe portant sur la coordination de la mobilisation des réseaux locaux œuvrant pour la prévention du risque routier professionnel, suivi par le Bureau des politiques et de l'animation locales.

La DSR participe aux côtés de l'ensemble des partenaires à la mise en œuvre du PST4 ainsi qu'à la déclinaison du Plan « Accident du Travail Graves et Mortels » (PATGM) 2022-2025.

Une convention de partenariat pour la prévention du risque routier professionnel dans le secteur du transport routier de marchandises a été signée le 4 juillet 2023 par la DSR, la DGT, la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et la CNAM, avec les organisations professionnelles d'employeurs. L'objectif de cette convention est de construire collectivement avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier de marchandises, une démarche permettant de développer et de promouvoir des actions pour la prévention du risque routier professionnel au bénéfice des entreprises de la branche.

Une identification des prochaines branches prioritaires pour un conventionnement du même type est réalisée au second semestre 2023.

Les Administrations ont poursuivi leur engagement dans la prévention des risques routiers professionnels. En préfectures, de nombreuses actions de sensibilisation à destination des agents de toutes les administrations, portant sur la sécurité au volant mais aussi sur les nouveaux enjeux de mobilité (usage du vélo, des engins personnels de déplacement motorisé (EDPM), pratique des deux-roues motorisés) se sont poursuivies.

Par ailleurs, dans le cadre de la mobilisation des administrations en faveur d'une maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, la promotion de l'usage de mobilités alternatives et de transport éco-responsable se développe dans chaque administration. Les actions de prévention menées au bénéfice des agents par les services déconcentrés de la DSR, partout sur le territoire, participent de cette mobilisation pour une mobilité durable.

La généralisation de ces actions sera un objectif majeur de 2024.

OBJECTIF DPT-2854

Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

Programme 107 : Administration pénitentiaire

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Les principales causes d'accidents mortels demeurent la vitesse et les conduites addictives (alcool et stupéfiants), suivies du non-respect des règles de priorité, de l'inattention et du défaut de port des équipements de sécurité (ceinture ou casque). Les accidents occasionnés par l'endormissement ou un défaut

d'attention du conducteur (téléphone portable, GPS, DVD portable, etc.) sont également régulièrement constatés (325 761 infractions relevées en 2022).

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

- 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. Le délit de défaut d'assurance s'est ajouté à cette liste, le 31 décembre 2018 ;
- les engins de déplacement personnels motorisés avec l'interdiction de circuler sur le trottoir (décret du 23 octobre 2019) et l'amélioration de la sécurité des conducteurs au travers de l'arrêté du 24 juin 2020 relatif à l'éclairage et de l'arrêté du 22 juillet 2020 relatif à l'avertisseur sonore et au système de freinage de ces engins ;
- la définition des modalités de l'obligation d'équipement des véhicules en période hivernale dans les massifs montagneux, prévue par la loi « Montagne » (décret du 16 octobre 2020 et arrêté du 23 juin 2021).

Le CISR du 9 janvier 2018 a décidé de renforcer le dispositif contre la vitesse inadaptée en réduisant de 90 km/h à 80 km/h, les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central. Conformément au décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, cette mesure est entrée en application le 1^{er} juillet 2018.

La loi d'orientation des mobilités dite LOM du 24 décembre 2019 prévoit néanmoins, la possibilité pour les présidents de conseil départemental et pour le maire de relever à 90 km/h, la vitesse maximale autorisée qui est aujourd'hui fixée à 80 km/h (article L. 3221-4-1 du CGCT). L'avis de la commission départementale de sécurité routière est requis préalablement.

En 2022, le nombre de tués sur le réseau hors agglomération hors autoroutes des 45 départements où le conseil départemental a opté pour le relèvement à 90 km/h de la vitesse maximale autorisée est supérieur de 1 % au nombre de tués sur le même réseau constaté en 2019. A l'inverse, dans les départements où la vitesse maximale autorisée est restée à 80 km/h, le nombre de tués sur ce type de réseau est inférieur de 2 % à celui constaté en 2019.

La répression des comportements générateurs d'accidents constitue un des principaux modes d'action de la gendarmerie (**programme 152**) pour lutter contre la mortalité routière. Elle se matérialise, notamment, par des contrôles ciblés dans les lieux et pendant les périodes les plus sensibles. En matière de lutte contre les vitesses excessives, la mobilisation de moyens spécifiques (cinémomètres laser et véhicules équipés de dispositifs de « contrôle sanction automatisé ») s'est traduite par plus d'un million d'infractions à la vitesse relevées en 2022 dont plus de 540 000 avec interception immédiate (permettant ainsi de faire immédiatement cesser l'infraction, d'identifier le contrevenant et de le verbaliser immédiatement).

Les services de la police nationale (**programme 176**) restent également mobilisés pour lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque.

Hors dispositif de contrôle sanction automatisé (CSA), 136 840 infractions à la vitesse ont été constatées par les services de la sécurité publique en 2022, soit une augmentation de 1,4 % environ. Les services territoriaux de la direction centrale de la sécurité publique disposent d'un parc de radars embarqués : 114 équipements de terrain embarqués débarquables (ETED) et 34 équipements de terrain mobiles (ETM).

Dans l'**agglomération parisienne**, 2 004 opérations de contrôle de vitesse hors CSA (2 161 en 2021) ont été menées et 2 080 083 infractions relevées, dont 84 271 par contrôle de sanction automatisé (CSA) fixe.

À ce constat, s'ajoute également l'activité des **unités autoroutières** (CRS-AA) en recul par rapport à 2021. Les infractions à la vitesse avec interception des véhicules s'élèvent à 49 513 en 2022 contre 52 721 en 2021, soit une baisse de 8,99 %. En dépit de cette réduction, la mobilisation des unités reste importante.

Le ministère de l'Intérieur poursuit par ailleurs l'**externalisation de la conduite des véhicules radars**.

Les voitures-radars destinées à être conduites par des entreprises disposent d'un mécanisme innovant par rapport aux voitures actuelles : des équipements capables de lire les panneaux de limitation de vitesse permettent au radar de fonctionner de manière autonome, sans aucune intervention du chauffeur, désormais seul présent dans le véhicule.

Les trajets réalisés et les plages horaires de contrôle sont fixés par les services de l'État, en fonction des critères d'accidentalité locale, et ne sont en aucun cas laissés à la libre appréciation des entreprises ou de leurs conducteurs. L'objectif de cette démarche est d'augmenter le temps d'utilisation quotidien effectif de ces dispositifs.

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

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

Le système actuel permet donc de garantir que personne ne sera verbalisé à tort. Saisi par l'association 40 millions d'automobilistes, le Conseil d'État a, d'ailleurs, confirmé la légalité de cette externalisation le 8 juillet 2019.

En 2023, le déploiement de ce dispositif est atteint dans 8 régions.

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.

La mesure relative à l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes où la mortalité est la plus élevée, c'est-à-dire les routes à double sens sans séparateur central hors agglomération, entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2018, a produit les effets escomptés.

En effet, selon le bilan à 18 mois de l'observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR) et du Cerema, 211 vies auraient été épargnées en 2019 grâce à cette mesure. Après une hausse des infractions relevées par les radars situés sur les routes avec abaissement à 80 km/h au deuxième semestre 2018, le nombre d'infractions sur ces routes a reculé entre 2018 et 2019. Cette baisse s'explique en partie par le recul du nombre de radars actifs suite aux dégradations et par l'effet de démarrage de la réforme mais prouve également que les conducteurs ont commencé à diminuer leur vitesse sur ces routes dangereuses.

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, ouverture d'information judiciaire). 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^e classe (C5) dont la liste sera fixée par décret en Conseil d'État ;
- aux délits de défaut de permis de conduire ou de défaut d'assurance, selon des modalités précisées par décret simple et par arrêté.

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

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

Une expérimentation a été menée à compter de novembre 2018 auprès des unités de police et de gendarmerie de Rennes, Créteil et Lille avec une généralisation du dispositif pour l'ensemble du territoire national à compter du 14 janvier 2019. La forfaitisation de ces délits routiers a donné lieu à une circulaire

DACG-DSJ du 16 novembre 2018 ainsi qu'à une dépêche DSJ du 16 janvier 2019 au jour de sa généralisation à l'ensemble du territoire national.

Depuis novembre 2018, certains délits routiers « papiers » sont susceptibles de bénéficier d'une amende forfaitaire délictuelle (AFD). Le tableau ci-dessous fournit les volumes annuels d'AFD dressées par les services de police et de gendarmerie pour les infractions routières.

Ces AFD ne sont pas intégrées dans les indicateurs donnés dans la suite de ce rapport.

Nombre d'amendes forfaitaires délictuelles émises en matière de délits routiers par les services de police et de gendarmerie chaque année sur la période 2018-2021

	2018	2019	2020	2021
Circulation avec un véhicule terrestre à moteur sans assurance	101	41 686	72 323	105 547
Conduite d'un véhicule sans permis	40	13 962	17 747	20 349
Conduite d'un véhicule avec un permis de conduire d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite	<5	1 668	2 104	2 539

Source : ANTAI, traitement DACG-PEPP

En 2021, hors tribunaux de police, 218 859 condamnations ont sanctionné 318 687 infractions à la sécurité routière (Une condamnation pouvant sanctionner plusieurs infractions, le nombre d'infractions sanctionnées est supérieur au nombre de condamnations prononcées), ce qui représente 39,4 % de l'ensemble des condamnations. Par rapport à 2000, le nombre de condamnations relevant du champ de la sécurité routière est en hausse de 15,8 % et le nombre d'infractions condamnées augmente de 18,8 %.

Pour faire face à l'augmentation massive du contentieux routier au début des années 2000, notamment due à la correctionnalisation de certaines infractions en 2004 qui étaient antérieurement des contraventions (infractions « papiers » : conduite sans permis et sans assurance essentiellement), plusieurs procédures ont été créées pour éviter d'engorger les tribunaux correctionnels et accélérer le traitement judiciaire des infractions aux règles de la sécurité routière. Ainsi, en 2021, sur les 218 859 procédures hors tribunaux de police, sont dénombrées, 53 144 jugements du tribunal (24 %), dont 38 291 des comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC) (18 %) et 127 422 des ordonnances pénales (58 %).

Contentieux de la circulation routière selon le type de procédure en 2021 (condamnations)

	Ordonnances pénales		CRPC		Jugements du tribunal		Toutes procédures	
Toutes condamnations pour au moins une infraction à la sécurité routière	127 422	100	38 291	100	53 146	100	218 859	100
Non-respect des règles de conduite	84 115	66,0	22 907	59,8	23 513	44,3	130 535	59,6
Conduite en état alcoolique	42 512	33,4	13 834	36,1	13 557	23,5	69 903	31,9
dont récidive de conduite en état alcoolique	1 856	1,5	6 434	16,8	6 108	13,7	14 398	6,6
dont conduite en état alcoolique et sous l'emprise de stupéfiants	3 368	2,6	2 129	5,6	2 015	4,5	7 512	3,4
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	38 299	30,1	9 073	23,7	9 834	20,7	57 206	26,1
Grand excès de vitesse	3 304	2,6	0	0,0	122	0,1	3 426	1,6
Atteintes involontaires à la personne	14	0,0	1 896	5,0	5 199	9,8	7 109	3,2
Blessures par conducteur sans circonstance aggravante	8	0,0	702	1,8	1 525	2,9	2 235	1,0
Blessures par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	6	0,0	1 194	3,1	2 838	5,3	4 038	1,8
dont blessures involontaires avec ITT <= 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants	5	0,0	595	1,6	844	1,6	1 444	0,7
dont blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants	0	0,0	31	0,1	125	0,2	156	0,1
Homicides par conducteur sans circonstance aggravante	0	0,0	0	0,0	410	0,7	410	0,2
Homicides par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	0	0,0	0	0,0	426	0,8	426	0,2
dont homicides involontaires en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants	0	0,0	0	0,0	113	0,1	113	0,1
Infractions "papiers"	37 978	29,8	10 900	28,5	17 741	33,3	66 619	30,4
Conduite d'un véhicule sans permis	14 594	11,5	3 562	9,3	7 405	14,0	25 561	11,7
Conduite malgré suspension du permis	14 812	11,6	6 779	17,7	8 674	16,9	30 265	13,8
Défaut d'assurance	7 911	6,2	320	0,8	1 175	1,8	9 406	4,3
Défaut de plaques ou fausses plaques	661	0,5	239	0,6	487	0,8	1 387	0,6
Infractions visant à échapper au contrôle	4 601	3,6	2 285	6,0	5 945	11,2	12 831	5,9
Délit de fuite	1 739	1,4	670	1,7	1 695	3,2	4 104	1,9
Refus d'obtempérer	2 430	1,9	1 453	3,8	3 830	7,2	7 713	3,5
Refus de vérification de l'état alcoolique	432	0,3	162	0,4	420	0,8	1 014	0,5
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police			0	0,0	0	0,0		
Autres infractions de circulation routière	714	0,6	303	0,8	748	1,1	1 765	0,8

ITT : Interruption totale de travail

CRPC : Comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité

Les données 2021 sont provisoires

Source : ministère de la justice/SJ/SEM/SDSE, fichier statistique du Casier judiciaire national

Champ : France

Lecture : en 2021, 218 859 condamnations définitives ont été prononcées pour au

Note : les condamnations prises en compte sont les condamnations définitives prononcées par les cours d'assises, les tribunaux correctionnels et les juridictions pour mineurs. Celles des tribunaux de police n'y figurent pas.

Si l'on observe la part de chacune de ces procédures par nature d'infractions, pour le non-respect des règles de conduite, l'ordonnance pénale est majoritaire avec 64 % des condamnations en 2021, suivie des jugements en audience du tribunal (18 %) et enfin des comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité (18 %).

Les délits « papiers » sont traités pour 57 % par ordonnance pénale. Les atteintes corporelles involontaires et les infractions visant à échapper au contrôle sont principalement sanctionnées par la voie de jugement du tribunal (respectivement 73 % et 46 %).

La conduite en état alcoolique représente 53 % des infractions relatives aux règles de conduite en 2021. Elle constitue le premier groupe de condamnations pour infractions à la sécurité routière (32 %) avec 69 903 condamnations en 2021. On observe une hausse de 3,3 % par rapport à 2020 mais une baisse de 19 % par rapport à 2019.

A l'inverse, entre 2000 et 2007, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique avait fortement augmenté en raison d'une forte croissance des dépistages positifs d'alcoolémie, avec deux années de forte hausse en 2005 (+14 %) et en 2006 (+20 %). Le point culminant est en 2007 avec 154 800 condamnations. Depuis, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique fléchit régulièrement. Parmi les condamnations pour conduite en état alcoolique, 20 % sont commis en état de récidive en 2021.

Parmi les condamnations prononcées pour conduite en état alcoolique, 23 % l'ont été dans le cadre d'infractions multiples en 2021. La peine d'emprisonnement est prononcée dans 19 % des cas lorsque la condamnation est en infraction unique, dans 56 % des cas lorsque la condamnation est prononcée dans le cadre d'une infraction multiple, et dans 70 % lorsque l'auteur de l'infraction est en état de récidive.

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

L'action du bureau de l'exécution des peines

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

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

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

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

Ainsi, depuis 2017, des ateliers réguliers réunissent l'ANTAI, la DACG, le parquet de Rennes et les autorités compétentes des Pays-Bas (pays partenaire de l'expérimentation) et ont permis de mettre en œuvre des échanges dématérialisés de sanctions pécuniaires, dans un premier temps dans le sens France vers Pays-Bas, afin d'améliorer leur recouvrement et partant de diminuer les commissions d'infractions à la sécurité routière. La DACG a été acteur à ce titre du projet E-Codex visant à concevoir un outil d'échanges dématérialisés entre les Pays-Bas et la France.

Profil et caractéristiques des condamnés

Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2021

	Conduite d'un véhicule sans permis		Conduite malgré suspension		Défaut d'assurance	
		%		%		%
Total	25 561	100	30 265	100	9 406	100
Hommes	23 420	91,6	27 978	92,4	8 301	88,3
Femmes	2 141	8,4	2 287	7,6	1 105	11,7
moins de 18 ans	823	3,2	0	0	43	0,5
de 18 à 19 ans	3 308	12,9	535	1,8	517	5,5
de 20 à 24 ans	6 500	25,4	5 673	18,7	1 959	20,8
de 25 à 29 ans	4 368	17,1	5 848	19,3	1 901	20,2
de 30 à 39 ans	6 009	23,5	8 847	29,2	2 649	28,2
de 40 à 59 ans	4 100	16	8 125	26,8	2 117	22,5
60 ans et plus	453	1,8	1 237	4,1	220	2,3
âge moyen (en années)	29,7		35,2		32,9	
âge médian (en années)	27		33		30	

Les données de 2021 sont provisoires.

Source : ministère de la justice/SG/SEM/SDSE, fichier statistique du Casier judiciaire national

Champ : France

Lecture : En 2021, 8,4 % des condamnés pour conduite d'un véhicule sans permis étaient des femmes.

Note 1 : l'âge pris en compte est celui au moment de la condamnation.

Note 2 : les condamnations prises en compte sont les condamnations définitives prononcées par les cours d'assises, les tribunaux correctionnels et les juridictions pour mineurs. Celles des tribunaux de police n'y figurent pas.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature de l'infraction principale sanctionnée. Ainsi, les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes (42 % ou moins de 25ans en 2021, dont 3 % sont mineurs). Les jeunes sont aussi très représentés chez les condamnés pour défaut d'assurance (27 % de moins de 25 ans

en 2021). En revanche, les condamnés pour conduite malgré suspension de permis sont plus âgés : les moins de 25 ans représentent en effet seulement 21 % des condamnés en 2021, leur âge moyen étant de 35 ans (contre 30 ans pour conduite sans permis et 33 ans pour défaut d'assurance). Cela s'explique par le fait que cette infraction implique d'avoir déjà été condamné à une mesure de suspension de permis auparavant.

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique, sous emprise de stupéfiants ou pour atteinte involontaire à la personne en 2021

	Condamnés pour conduite en état alcoolique	Condamnés pour conduite en ayant fait l'usage de stupéfiants	Condamnés pour blessures involontaires			Condamnés pour homicides involontaires		
			par conducteur sans circonstances aggravantes	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive		par conducteur sans circonstances aggravantes	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	
				dont état alcoolique et stupéfiants			dont état alcoolique et stupéfiants	
Total	69 903	57 206	2 235	4 038	1 600	410	426	113
en %								
Hommes	89,1	93,1	74,4	88,4	87,4	72,2	89,7	91,2
Femmes	10,9	6,9	25,6	11,6	12,6	27,8	10,3	8,8
moins de 18 ans	0,1	0,6	0,6	2,2	0,7	nc	2,8	nc
de 18 à 19 ans	2,2	7,5	6,3	8,2	5,9	nc	11,3	9,7
de 20 à 24 ans	12,8	27,2	15,9	18,9	16,9	11,5	20,9	15,9
de 25 à 29 ans	14,1	21,8	11,8	14,6	13,9	9,5	16,9	14,2
de 30 à 39 ans	27,8	30,0	18,0	25,8	24,8	17,3	22,8	28,3
de 40 à 59 ans	36,6	13,0	28,0	24,5	32,1	36,6	20,4	26,5
60 ans et plus	6,5	0,2	19,5	5,7	5,8	19,8	4,9	nc
âge moyen (en années)	38,7	29,4	41,7	34,4	36,5	44,4	32,8	34,9
âge médian (en années)	37	28	38	31	34	43	29	32

nc : non communiqué en raison du secret statistique

Les données de 2021 sont provisoires.

Source : ministère de la justice/SG/SEM/SDSE, fichier statistique du Casier judiciaire national

Champ : France

Lecture : En 2021, 6,9 % des condamnés pour conduite en ayant fait l'usage de stupéfiants étaient des femmes.

Note : les condamnations prises en compte sont les condamnations définitives prononcées par les cours d'assises, les tribunaux correctionnels et les juridictions pour mineurs. Celles des tribunaux de police n'y figurent pas.

Les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés que ceux pour infraction « papiers » : 39 ans en moyenne en 2021. Les moins de 25 ans représentent 15 % des condamnés, alors que ceux âgés de plus de 40 ans représentent 43 % des condamnés. À l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont plus jeunes : plus d'un sur trois a moins de 25 ans.

Parmi les condamnés pour atteintes involontaires aux personnes, deux populations se distinguent nettement : d'une part, les conducteurs en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants responsables d'homicide involontaire sont jeunes : 41 % ont moins de 30 ans en 2021. D'autre part, les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans circonstance aggravante sont beaucoup plus âgés : 48 % ont 40 ans ou plus en 2021.

Les femmes sont fortement sous-représentées pour la conduite malgré suspension de permis ou sans permis (8 % en 2021) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (7 % en 2021). Les femmes sont en revanche un peu plus représentées dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool ou les stupéfiants : 26 % en 2021 en cas de blessures, 28 % en 2021 en cas d'homicide. La proportion de femmes s'est accrue ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'elle est passée de 6 % en 2000 à 11 % en 2021.

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

La saisie et la confiscation des véhicules impliqués dans des infractions routières sont pratiquées par les juridictions, en particulier en cas d'infractions commises en état de récidive légale. Dans sa circulaire de politique pénale générale du 1^{er} octobre 2020, de même que dans sa circulaire du 20 juillet 2023 relative à la politique pénale en matière routière, le ministre de la Justice a encouragé les parquets à développer, notamment dans le cadre des rodéos urbains, les moyens nécessaires à une mise en œuvre rapide et systématique de la saisie des véhicules.

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

Introduite par la loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé, la possibilité de permettre la caractérisation de l'infraction de conduite après usage de stupéfiants par une analyse salivaire a été introduite dans les dispositions de l'article L.325-1 du code de la route. Le décret du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016 ont précisé les modalités des vérifications destinées à établir la preuve de l'usage de stupéfiants. Une dépêche « DACG » du 10 mai 2017 présente l'ensemble de ces nouvelles dispositions, notamment la suppression de la notion de dosage de stupéfiants et les modalités de la contre-expertise.

La loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e 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^o du II de l'article R. 417-10 et à l'article R. 421-7 ;
- franchissement et chevauchement des lignes continues, prévus aux articles R. 412-19 et R. 412 - 22 ;
- dépassements, prévus aux articles R. 414-4, R. 414-6 et R. 414-16 ;
- engagement dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt, prévu aux deuxième et quatrième alinéas de l'article R. 415-2 ;
- obligation du port d'un casque homologué d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur, prévue à l'article R. 431-1 ;
- obligation, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur, d'être couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile, prévue aux articles L. 211-1 et L. 211-2 du code des assurances et à l'article L. 324-2.

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

Décidée lors du Comité interministériel de sécurité routière du 2 octobre 2015, la création d'un fichier des assurés (FVA) a été introduite dans la loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle du 18 novembre 2016. Le décret n° 2018-644 du 20 juillet 2018 a précisé les modalités de constitution, d'alimentation et de consultation de ce fichier. Constitué par l'Association pour la gestion des informations sur le risque en

assurance (AGIRA), ce fichier contient les informations relatives aux contrats souscrits par les assurés : l'immatriculation du véhicule, le nom de l'assureur et le numéro du contrat avec sa période de validité. Toutes ces données sont mises à la disposition des forces de l'ordre depuis le 1^{er} janvier 2019.

La création de ce fichier va de pair avec le contrôle de l'assurance des véhicules à partir du dispositif de contrôle automatisé prévu par le CISR du 2 octobre 2015. Le dispositif s'appuiera sur le fichier des véhicules assurés. Concrètement, dès lors qu'une contravention aura été constatée par le CACIR à partir d'un radar, le FVA sera consulté afin de vérifier si le véhicule incriminé était assuré. Dans le cas contraire, un avis d'amende forfaitaire délictuelle sera adressé au titulaire du certificat d'immatriculation, postérieurement à l'avis de contravention. Ce système donnera une efficacité majeure au FVA, en permettant le contrôle d'un très grand nombre de véhicules en circulation, soit tous ceux ayant fait l'objet d'une infraction constatée à l'aide d'un radar. La date de lancement du contrôle automatisé du défaut d'assurance n'est pas encore fixée. Une phase d'expérimentation et de prévention a déjà eu lieu entre la fin de l'année 2019 et le début de l'année 2020.

La loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle a créé une infraction (contravention de 4^e classe) visant à réprimer les infractions commises avec des véhicules de société. L'article L.121-6 nouveau du Code de la route, dont les dispositions sont effectives depuis le 1^{er} janvier 2017, prévoit en effet que lorsqu'une infraction à la vitesse maximale 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 ». La DACG a diffusé une circulaire le 29 janvier 2019 concernant cette infraction.

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

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

Dans l'exercice de ses missions, l'administration pénitentiaire a mis en place plusieurs dispositifs de prise en charge des personnes placées sous main de justice (PPSMJ) et auteurs d'infractions routières, soit liés à des obligations légales – peine de stage 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 (article 131-5-1 du CP). Ces stages peuvent constituer une peine à part entière, une obligation prononcée dans le cadre de mesures probatoires (sursis probatoire (SP) ou 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 (détention à domicile sous surveillance électronique – DDSE, 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. Il comprend notamment l'intervention des forces de gendarmerie, des études de cas d'accidents, une sensibilisation sur les consommations de produits et les conduites à risques.

En 2022, selon le recensement effectué, environ 150 stages de sensibilisation à la sécurité routière ont été mis en œuvre, chiffre assez stable comparativement aux années précédentes.

A noter qu'une hausse significative devrait apparaître en 2023. En effet, l'administration pénitentiaire s'est fixée dans un objectif de développement des actions collectives à destination des PPSMJ au travers de l'expérimentation d'un « label qualité ». Celui-ci vise parallèlement à renforcer la structuration du partenariat associatif et ainsi l'efficacité de ces prises en charge, sous pilotage et contrôle du SPIP.

Le périmètre de l'expérimentation concerne, outre des actions relatives à l'insertion sociale, les huit stages post-sentenciels prévus à l'article 131-5-1 du CP, dont le stage de sensibilisation à la sécurité routière. Concernant ce dernier, **sur les 18 SPIP expérimentateurs**, 11 SPIP ont choisi de confier à une association prestataire, sous pilotage, des stages de prévention routière : dans ce cadre, l'offre prévisionnelle 2023 est d'ores et déjà nettement supérieure à celle mise en œuvre en 2022 (+100 % de sessions au titre des stages de sécurité routière).

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 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. La dynamique reste à relancer depuis la crise sanitaire.

OBJECTIF DPT-1697

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

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

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

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

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

La politique de déploiement des radars automatiques décidée en 2002 et mise en œuvre à partir de 2003 a fortement contribué à la baisse de la mortalité sur les routes au cours des 10 dernières années. Aussi le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 a décidé d'un certain nombre de mesures afin d'approfondir la stratégie radar permettant de mieux respecter les limitations de vitesse et donc d'intensifier la lutte contre les comportements dangereux.

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2023 d'environ 4 600 équipements.

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

Le déploiement des radars tourelle s'achèvera en 2024 et représente aujourd'hui le type de radar le plus représenté. Toutefois, ce type d'équipement est encore fortement vandalisé et doit être régulièrement remplacé.

S'agissant du radar urbain, fin 2023, les expérimentations réussies auront permis sur la partie sud du territoire et plus récemment sur la partie nord du territoire, de rendre possible un déploiement généralisé d'équipement. Toutefois, la cible à atteindre est dépendante des choix à venir des collectivités territoriales à la suite des possibilités offertes par la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

Le parc des radars autonomes sera porté à 800 équipements fin 2024. Ces matériels subissent de fortes dégradations, les quantités produites peuvent servir à remplacer des radars détruits. Cela peut atteindre une centaine par an. Tous ne seront pas déployés simultanément.

Le développement du système d'information sera poursuivi en 2024 afin de permettre l'optimisation d'une part, des multiples déplacements des radars déplaçables et d'autre part, de la définition des missions des voitures radars à conduite externalisée.

L'ANTAI est un établissement public chargé de traiter et d'acheminer les avis de contraventions issues notamment du contrôle automatisé. L'ANTAI poursuivra en 2024 la modernisation et la sécurisation de la chaîne de traitement des infractions et son adaptation à de nouvelles natures d'infraction ou à de nouveaux équipements afin de lui permettre de répondre de manière efficace et réactive aux nouveaux besoins de l'État et des collectivités publiques. A ce titre, après la mise en place de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD) pour trois délits routiers et pour 7 autres délits non routiers, et notamment, sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuivra l'accompagnement de la montée en charge de la forfaitisation des délits prévue par la Loi d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur (LOPMI) du 24 janvier 2023. L'Agence poursuivra également le développement et l'exploitation des traitements nécessaires au contrôle automatisé des ZFE-m (zones à faibles émissions mobilité), et potentiellement aux autres contrôles automatisés prévus par la LOM (contrôle des voies réservées, pesage en marche, contrôle sonore), dispositifs pour lesquels le ministère en charge des transports est chef de file. Parallèlement, l'innovation sera au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI et favorisera la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'utilisateur en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

La trajectoire stratégique poursuivie à moyen terme dans le cadre des marchés de prestation (programme CNT6) s'articule autour de quatre axes de modernisation, d'innovation et d'efficacité :

- la poursuite de la sécurisation et la modernisation de la chaîne de traitement pour permettre une meilleure évolutivité des fonctionnalités et la réduction du risque de survenance d'anomalies ;
- l'enrichissement de l'offre de services afin d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques publiques en particulier la création de plusieurs nouvelles AFD prévues par la LOMPI et l'intégration dans la chaîne contraventionnelle des infractions issues de la LOM ;

- l'appropriation de technologies et de techniques innovantes, comme l'extension de l'usage de l'intelligence artificielle pour améliorer les performances du contrôle automatisé et du recours à la datascience pour développer des outils de lutte contre la fraude ;
- l'amélioration de l'expérience usagers et utilisateurs à travers principalement du développement de la dématérialisation et de l'amélioration des interfaces, dans un souci à la fois de meilleure ergonomie et de prise en compte des différentes formes de handicap en application du référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA).

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 « Évolution 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 :

- la disponibilité des radars ;
- le 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 P751-3464-4148

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	73,4	72,6	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	69,8	69,5	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 envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules reconnus avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

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

Sécurité routière

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2022, l'activité du centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une hausse par rapport à l'année précédente. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- +15,4 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (25,5 millions en 2022) par rapport à 2021 ;
- +12,6 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (16,5 millions en 2022) par rapport à 2021.

Le ratio avis de contravention/Dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 72,6 % en 2022, soit une légère baisse de 0,8 points par rapport à 2021 (73,4 %) et est légèrement inférieur à la cible de 75 %.

Ce léger recul du ratio ACO/DIF s'explique par deux incidents de nature différente :

- à partir de fin décembre 2021 un incident lié à des images floues a été détecté sur certains équipements radars (ETT Vitesse) conduisant à une baisse du taux de transformation. Les objectifs photos de ces équipements ont tous été changés au cours du 1^{er} semestre 2022 permettant un retour au niveau de performance précédemment constaté ;
- un incident sur l'interface de consultation du répertoire SIRENE a empêché toute émission d'ACO pour les personnes morales et les entrepreneurs individuels (initiaux ou suite à une désignation) entre mi-septembre et début novembre 2022. La résolution de cet incident a permis un rattrapage de la majorité du stock sur l'exercice 2022 et un décalage des envois pour le stock restant début 2023 (stock d'environ 290 000 dossiers au 04/01/2023).

Il convient de noter que le décalage de ces envois est sans incidence sur les délais de paiement et de recours des contrevenants puisque ces délais sont toujours calés sur la date d'édition de l'avis de contravention et non sur la date initiale de l'infraction.

INDICATEUR P751-3464-4147

Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Évolution des vitesses moyennes	km/h	79,9	78,1	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

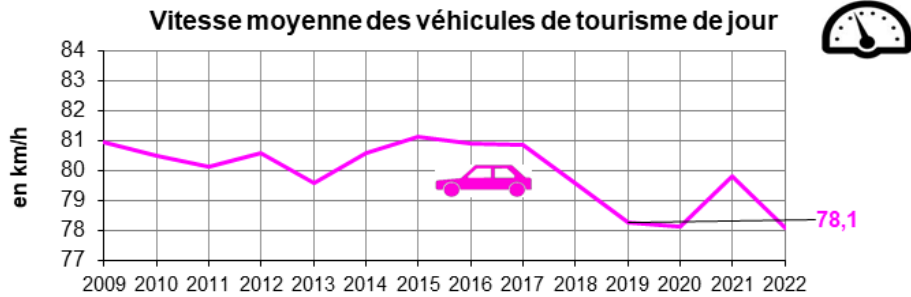
Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : L'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 135 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé. Depuis 2020, un nouveau prestataire privé applique une nouvelle méthode de mesures des vitesses : le recueil des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure qui restent posés une semaine au moins en bord de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus représentatives.

JUSTIFICATION DES CIBLES

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.



Après une hausse générale des vitesses pratiquées en 2021 par les véhicules de tourisme (VT) de jour sur presque tous les réseaux, l'année 2022 est marquée par la baisse des vitesses moyenne pratiquées sur l'ensemble des réseaux, mis à part sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne pour lesquelles la vitesse est restée en moyenne identique par rapport à 2021.

Les routes en entrée-sortie d'agglomération moyenne connaissent les taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) les plus hauts pour les VT de jour (49 %). La vitesse moyenne sur les routes bidirectionnelles baisse de 2,2 km/h par rapport à 2021 de jour pour les VT et de 3,3 km/h sur les autoroutes de liaison.

Mis à part les autoroutes de liaison limitées à 130 km/h, la moyenne des vitesses est plus haute de nuit sur l'ensemble des réseaux. On observe notamment une part beaucoup plus importante d'excès de vitesse par rapport aux périodes de jour.

En 2022, 3 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France (+10,3 % par rapport à 2021 et +1,5 % par rapport à 2019), dont 3 267 en France métropolitaine (+11 % et +0,7 %) et 283 en Outre-mer (+2,9 % et +11,4 %). Ce nombre est en hausse par rapport à 2021, année particulière du fait des restrictions de circulation liées à la lutte contre la pandémie de COVID-19, mais est similaire à celui de 2019, dernière année de référence, car non impactée par la crise sanitaire.

Selon les informations relatives à la responsabilité présumée dans les accidents mortels dans le fichier BAAC, une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2022 dans 26 % des accidents mortels (causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (39 %).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h (35 % des causes multiples). Il est moins présent sur les réseaux limités à 90 km/h (21 %) et 130 km/h (20 %).

INDICATEUR P751-3464-10193

Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux de disponibilité des radars	%	86,93	87,27	93	93	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 CIBLES

En 2018 et 2019, le taux moyen de disponibilité des radars a été inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison d'une vague de vandalisme sans précédent. Depuis, les réparations opérées et le renouvellement des radars laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 % à court terme. La part des dégradations lourdes est en baisse mais concerne principalement 2 types de radars : les radars chantiers et les radars tourelles.

Pour 2024 et les années suivantes, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

OBJECTIF DPT-1698

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

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

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

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

La mise en œuvre de la dématérialisation de la gestion des infractions aux règles de la circulation routière sanctionnées par une amende forfaitaire s'est traduite, à compter de 2011, par la réalisation du projet de procès-verbal électronique (PVe). L'objectif principal de cette réforme était de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre et des polices municipales, la gestion des amendes en substituant au carnet à souche des outils nomades de verbalisation. L'infraction est constatée grâce à cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre national de traitement (CNT) de Rennes. L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant et, depuis novembre 2018, aux personnes mises en cause pour des délits pouvant faire l'objet d'une procédure d'amende forfaitaire.

Un tel traitement automatisé a permis de réduire les coûts de gestion grâce à la suppression de tâches matérielles répétitives. La centralisation du traitement des messages d'infraction offre également un gain important de productivité. Avec l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire à certains délits, ce traitement contribue à la transformation de la procédure pénale, à l'allègement des tâches des acteurs de la procédure (agents et officiers de police judiciaire, parquets et juridictions) et au désengorgement des tribunaux.

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

Le déploiement du procès-verbal électronique a été intégralement réalisé pour l'ensemble des services de l'État (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012.

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

Le déploiement du dispositif PVe s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. Fin 2022, 4 825 communes utilisaient ainsi des terminaux de verbalisation, dont la totalité des villes de plus de 50 000 habitants et 98 % des villes de 10 000 à 50 000 habitants ciblées par ce dispositif.

Au total, près de 13 millions d'ACO initiaux PVe – hors stationnement payant et hors délits forfaitisés - ont été envoyés en 2022 (forces de sécurité intérieure et collectivités territoriales), un nombre inférieur à 2021 (-4,7 %). Toutefois, hors infractions Covid-19 (40 000 en 2022 contre 1,2 millions en 2021), le niveau d'activité progresse de 4,5 %.

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

Toutes les collectivités territoriales qui mettent en œuvre le stationnement payant sur leur territoire doivent passer une convention avec l'ANTAI.

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

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

La procédure de conventionnement a été ouverte sur le site internet de l'ANTAI en 2017 pour une mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2018. Les conventions ont été signées pour une durée de trois ans maximum. Les nouvelles conventions pour la période 2021-2023 sont signées depuis la fin de l'année 2020.

A fin juin 2023, 598 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI (586 « cycle complet » dont 12 ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI et 12 en « cycle partiel »).

En 2022, l'ANTAI a envoyé 12,8 millions d'avis de paiement initiaux de FPS pour le compte des collectivités en « cycle complet », chiffre en forte hausse de 15,8 % par rapport à 2021 en raison d'une activité soutenue due en particulier à la mise en place du FPS minoré par six nouvelles collectivités ainsi qu'à l'intégration des véhicules deux roues dans le dispositif dans certaines communes importantes, notamment à Paris depuis septembre 2022.

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

Depuis novembre 2018, l'ANTAI met en œuvre la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : conduite sans assurance, conduite sans permis ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule.

Hors du champ routier, après la généralisation de l'AFD sur l'usage illicite de stupéfiants, l'Agence poursuit la forfaitisation de nouveaux délits en l'étendant aux délits d'installation illicite sur le terrain d'autrui et d'occupation illicite des parties communes d'immeubles d'habitation (depuis février 2022), vol simple et vente à la sauvette (depuis le 11 juillet 2023). Trois AFD sont en expérimentation : l'installation illicite en réunion sur un terrain (octobre 2021), l'introduction, détention ou usage de fusées ou artifices dans une enceinte sportive (11 juillet 2023), le dépôt ou abandon de déchets - par un acteur économique - (11 juillet 2023).

En 2022, 286 900 amendes forfaitaires délictuelles (AFD) ont été envoyées, soit +27,2 % en raison principalement de la hausse importante des délits relatifs à l'usage de stupéfiants.

Enfin, la loi n° 2023-22 du 24 janvier 2023 d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur (LOPMI), a forfaitisé 85 délits. Un premier lot de 4 AFD doit être déployé au cours du premier semestre 2024 (avant les Jeux Olympiques et Paralympiques) : Introduction de boissons alcoolisées dans une enceinte sportive, Introduction sur l'aire de compétition dans une enceinte sportive, Entrave à la circulation, Port ou transport sans motif légitime d'arme de catégorie D.

Les forces de la Police nationale (**programme 176**) apprécient cette procédure simplifiée car elle permet de traiter l'infraction sur le lieu même de constatation de l'infraction. En préalable de la verbalisation, les agents utilisent des tablettes et smartphones NEO qui leur permettent de consulter les fichiers et de rédiger le PVE.

En 2022, la direction centrale de la sécurité publique dénombrait 78 339 verbalisations AFD pour usage illicite de stupéfiants (+37,8 % par rapport à 2021), 9 939 pour conduite d'un véhicule sans permis (+12,7 %) et 58 734 pour circulation d'un véhicule terrestre à moteur sans assurance (+30,5 %).

INDICATEUR P753-11287-12481

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021 Réalisation	2022 Réalisation	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'Etat en avis de contravention	%	98,3	96,93	96	96	96	96

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

- au numérateur : nombre d'avis de contraventions envoyés au cours de l'année considérée à l'encontre de propriétaires de véhicules immatriculés en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y a pas d'interception et de l'ensemble des personnes ayant fait l'objet d'une interception pour les procès verbaux électroniques relevés par les services de l'État, auquel on ajoute les dossiers d'infraction avec paiement immédiat n'ayant pas fait l'objet d'une saisine validée.

- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction créés pour des infractions relevées à l'encontre de propriétaires de véhicule immatriculé en France, Belgique ou Suisse lorsqu'il n'y pas d'interception et de l'ensemble des personnes ayant fait l'objet d'une interception au moyen d'un dispositif de verbalisation électronique par les services de l'État au cours de l'année considérée, auquel on retire le nombre de dossiers d'infraction avec saisine validée.

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2022, les services de l'État ont relevé un peu plus de 5,5 millions d'infractions (DIF), un nombre inférieur par rapport à 2021 (6,2 millions), générant un peu plus de 5,1 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux, soit une baisse de 13,9 % par rapport à 2021. En 2022 les infractions aux mesures de lutte contre la Covid-19 ne représentent plus que 0,3 % de l'ensemble des infractions relevées via le PVe, soit 35 600 contre 1,2 million en 2021.

Le ratio ACO/DIF du PVe pour les services de l'État (96,9 %) est supérieur à la cible de 96 %, Ce ratio est inférieur de 1,4 point au ratio de 2021 particulièrement élevé.

Le taux de transformation en ACO des dossiers d'infraction relatifs au périmètre de la crise sanitaire était plus élevé que celui des dossiers relatifs aux natures d'infractions relevées sans interception du contrevenant (stationnement gênant par exemple). La volumétrie importante d'infractions relevées pour les natures d'infractions Covid-19 en 2021 et 2020 a contribué au résultat élevé du ratio ACO/DIF PVe sur ces deux années.

Depuis fin 2017, les outils de verbalisation ont été remplacés progressivement 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 intègrent le logiciel PVe en lieu et place des anciens PDA et favorisent l'exécution du service en tout temps et en tout lieu, en offrant plus de mobilité aux agents et davantage de proximité avec les citoyens. Fin décembre 2022, on comptait 120 112 terminaux NEO opérationnels et utilisant l'application PVe (ayant adressé au moins un message d'infraction en 2022).



Présentation des crédits par programme

PROGRAMME

P107 – Administration pénitentiaire

Mission : Justice

Responsable du programme : Laurent RIDEL, Directeur de l'administration pénitentiaire

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.

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

Elle est l'une des cinq directions du ministère de la Justice. En 2023, le budget annuel s'élève à 4,9 milliards d'euros, dont près de 1,9 milliard de crédits hors dépenses de personnel regroupés au sein du programme 107. Au 1^{er} janvier 2023, la DAP comptait 42 862 agents.

Outre l'administration centrale, 187 établissements pénitentiaires et 103 services pénitentiaires d'insertion et de probation constituent les services déconcentrés, répartis en dix directions interrégionales ; elle compte également deux services à compétence nationale : le service national du renseignement pénitentiaire (SNRP), l'agence du travail d'intérêt général et de l'insertion professionnelle (ATIGIP), ainsi qu'une école de formation (ENAP). Au 1^{er} janvier 2023, l'administration pénitentiaire a en charge 263 386 personnes, dont 176 652 en milieu ouvert et 86 734 sous écrou (72 173 personnes détenues et 14 561 sous placement ou surveillance électronique).

Dans l'exercice de ses missions, l'administration pénitentiaire a mis en place plusieurs dispositifs de prise en charge des personnes placées sous-main de justice (PPSMJ) et auteurs d'infractions routières, soit liés à des obligations légales –stage de sensibilisation et travail d'intérêt général (TIG) – soit à l'initiative de l'administration pénitentiaire dans le cadre des dispositifs de prise en charge collective. Ces dispositifs ont pour finalité soit de sensibiliser les PPSMJ condamnées pour des délits routiers aux risques liés à ces infractions, soit de favoriser leur réinsertion au travers du recouvrement ou de la préservation de leur mobilité. Le personnel peut également bénéficier d'une formation à un type de permis spécifique comme le permis D qui autorise la conduite d'un véhicule affecté au transport de personnes comportant plus de 9 places assises (conducteur compris).

PROGRAMME

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

Mission : Travail et emploi

Responsable du programme : Pierre RAMAIN, Directeur général du travail

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

La responsabilité du programme 111 incombe au directeur général du travail, qui s'appuie sur les services centraux de la direction générale du travail (DGT), les services déconcentrés (directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités - DREETS) ainsi que les opérateurs du programme :

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

Le ministère du travail contribue également à la politique transversale de la sécurité routière en siégeant :

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

Il participe également aux initiatives conduites par le comité interministériel de sécurité routière (CISR).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME

P140 – Enseignement scolaire public du premier degré

Mission : Enseignement scolaire

Responsable du programme : Edouard GEFFRAY, Directeur général de l'enseignement scolaire

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	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	65 107 512	65 107 512	66 908 144	66 908 144	69 944 181	69 944 181

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 140 regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du premier degré. Il relève du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse. 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 de l'obtention du socle commun de connaissances, de compétences et de culture, qui doit être acquis à l'issue de la scolarité obligatoire.

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école dont les programmes ont été publiés dans le BO n° 25 du 24 Juin 2021, relatif à l'école maternelle (cycle 1), et dans le BO n° 31 du 30 Juillet 2021 relatif au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3). Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur *éduscol*, a été élaboré et mis à disposition des enseignants. Il propose une progressivité des apprentissages du cycle 1 au cycle 3 et des compétences prévues par les programmes scolaires ainsi qu'une série de situations et de projets possibles à mettre en œuvre. Différents supports pédagogiques sont également mis à disposition des équipes éducatives.

L'ESR est sanctionnée par l'attestation de première éducation à la route (APER), définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016, qui s'inscrit notamment dans l'enseignement moral et civique (EMC) et l'éducation physique et sportive (EPS). Cette attestation est délivrée aux élèves du cycle 3 au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité.

L'APER, et plus généralement l'ESR chez les plus jeunes, a fait l'objet d'une étude menée entre 2016 et 2018 par l'Institut français des sciences et technologies du transport, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR devenu depuis l'Université Gustave Eiffel), dans le cadre de la convention de partenariat entre la direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO) et la DSR. Cette étude évalue, d'une part, les conditions de mise en œuvre de l'ESR à l'école et, d'autre part, les effets de cette éducation sur les comportements des élèves.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME

P141 – Enseignement scolaire public du second degré

Mission : Enseignement scolaire

Responsable du programme : Edouard GEFFRAY, Directeur général de l'enseignement scolaire

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
141 – Enseignement scolaire public du second degré	63 616 466	63 616 466	65 377 140	65 377 140	68 302 898	68 302 898

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 141 regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du second degré. Il relève du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'enseignement scolaire. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée et conduite au niveau académique sous l'autorité du recteur qui peut en confier certains segments aux inspecteurs d'académie — académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

Les crédits déployés visent à amener les élèves au niveau de compétences attendues en fin de formation initiale ainsi qu'à l'obtention des diplômes correspondants.

Les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 et ASSR2) sont obligatoires au collège, de même que l'attestation de sécurité routière (ASR) pour les apprentis en centre de formation d'apprentis (CFA), organisée avec le soutien financier du programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités ». L'ASSR1, l'ASSR2 et l'ASR permettent de se présenter à la partie pratique du brevet de sécurité routière (BSR) correspondant à la catégorie AM du permis de conduire (conduite d'un deux-roues motorisé ou d'un quadricycle léger dès 14 ans). L'ASSR2 ou l'ASR est obligatoire pour la délivrance du titre du permis de conduire pour les jeunes de moins de 21 ans.

Une plateforme dématérialisée de préparation et de passation des attestations a été déployée en avril 2022 pour l'ensemble des établissements organisateurs d'épreuves relevant du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse (MENJ) et d'autres départements ministériels. La banque de questions des ASSR et ASR en comporte actuellement 698 et en comptera 40 supplémentaires au titre de la session 2024 pour tenir compte des nouvelles problématiques, notamment de mobilités.

98,19 % des candidats - soit 1 590 171 élèves - ont obtenu leur attestation (toutes attestations confondues) dans les établissements relevant du MENJ au titre de la session 2022. Le site de préparation aux attestations a recensé 2 552 093 vues.

Afin d'étendre les actions d'éducation à la sécurité routière à l'ensemble des lycées et des formations en apprentissage, une demi-journée obligatoire dédiée à la sensibilisation à la sécurité routière est organisée pour les entrants en lycée et en CFA public. Celle-ci ne donne pas lieu à une attestation.

Par ailleurs, depuis 2013, le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse organise la Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège, afin de sensibiliser les élèves à l'intérêt de différents modes actifs de déplacement. Les différentes situations pédagogiques mises en œuvre durant cette semaine peuvent être l'occasion de valider tout ou partie de l'attestation « Savoir rouler à vélo » (SRAV). Ce dispositif vise à accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité conformément au Plan Vélo et mobilités actives de septembre 2018 et au plan Vélo et marche 2023-2027.

L'éducation à la sécurité routière s'inscrit dans une politique interministérielle et repose sur un partenariat associatif permettant la mise en œuvre d'actions de sensibilisation et de prévention dans les écoles et établissements. Ces actions sont complémentaires aux enseignements dans le respect des projets d'établissement et menées en co-animation avec les équipes éducatives.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le montant des crédits inscrits sur le programme 141 correspond à la valorisation de la masse salariale relative au temps passé par les personnels enseignants et de direction à l'éducation à la sécurité routière, au collège et au lycée.

L'intervention de ces personnels, à chaque niveau de responsabilité, est évaluée selon le temps passé et le niveau d'intervention.

PROGRAMME

P152 – Gendarmerie nationale

Mission : Sécurités

Responsable du programme : Général d'armée Christian RODRIGUEZ, Directeur général de la gendarmerie nationale

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
02 – Sécurité routière	751 666 648	751 666 648	767 429 771	767 429 771	815 017 991	815 017 991
04 – Commandement, ressources humaines et logistique	197 323 407	158 081 251	193 125 998	149 328 085	187 719 962	141 770 279
Total	948 990 055	909 747 899	960 555 769	916 757 856	1 002 737 953	956 788 270

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 152 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. 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 96 % du territoire national, soit l'essentiel des axes routiers (plus de 900 000 km de voies).

Elle consacre ainsi environ 8 % 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 ses compétences et son expertise, mais également sur son maillage territorial et

sa mission de surveillance, de contrôle et de gestion des flux, ce qui se traduit par une présence importante sur le réseau autoroutier. Cette présence est renforcée sur le réseau secondaire, plus meurtrier.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits dédiés à la politique transversale par le programme 152 correspondent à l'action 02 « Sécurité routière ».

La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs agissant en faveur de la politique transversale. Ils sont obtenus à partir des dépenses de personnel définies par l'exécution 2022, la LFI 2023 et le PLF 2024.

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.

PROGRAMME

P159 – Expertise, information géographique et météorologie

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Thomas LESUEUR, Commissaire général au développement durable

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	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	13 618 000	13 618 000	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000
Total	13 618 000	13 618 000	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

Ces opérateurs, placés sous la tutelle du service de la recherche et de l'innovation (SRI) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, interviennent sur des politiques transversales au service de la transition écologique, en s'appuyant fortement sur l'expertise scientifique et technique, et avec une forte dimension territoriale :

- appui apporté à de nombreuses politiques publiques, nationales et locales, dans une logique de développement durable du territoire et d'adaptation au changement climatique, ainsi que de promotion de modes durables de gestion des territoires ;
- développement de l'expertise, de la connaissance, de méthodologies et de modèles d'analyse et de prévision au bénéfice des décideurs politiques et économiques de tout niveau, ainsi que des particuliers ;

- renforcement de la qualité scientifique, technique et opérationnelle des prestations et produits, nécessitant un recours permanent à la recherche et à l'innovation, et une gestion attentive des compétences spécialisées (capitalisation et adaptation permanente de ces compétences).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 159 ne porte pas de crédits destinés à la politique de sécurité routière, mais contribue à cette politique transversale par le biais du CEREMA, partenaire de la délégation à la sécurité routière. La nature et le détail des dépenses faites par le CEREMA sont présentés dans l'objectif 2 « Mieux connaître les causes et les conséquences de l'insécurité routière » et l'objectif 8 « Améliorer la sécurité des infrastructures de transport ».

PROGRAMME

P166 – Justice judiciaire

Mission : Justice

Responsable du programme : Paul HUBER, Directeur des services judiciaires

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
166 – Justice judiciaire	133 908 547	133 908 547	130 988 894	130 988 894	136 798 910	136 798 910

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La contribution de la mission « Justice » à la politique transversale de sécurité routière consiste principalement au titre du programme 166 « Justice judiciaire ». Ce programme, placé sous la responsabilité du directeur des services judiciaires, porte les moyens humains et financiers des services judiciaires.

Les services judiciaires ont pour mission de rendre la justice, en matière civile, pénale, commerciale et sociale. En matière pénale, le parquet met en œuvre une politique générale de lutte contre la délinquance en liaison avec les préfets et les administrations concernées.

Les juridictions font partie intégrante de la conduite des politiques de prévention et de dissuasion de la délinquance, tout en favorisant la réinsertion.

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits consacrés à la politique transversale, tant en dépenses de personnel que 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 tribunaux judiciaires (TJ) et cours d'appel, application des peines).

Ce ratio est de 1,9 en exécuté 2022 et en prévision 2024-2023 pour le parquet et la cour d'appel. Il ne prend pas en compte les agents des conseils des prud'hommes et des services administratifs régionaux qui ne traitent pas du contentieux routier.

En 2022, 2 072 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. Les moyens en personnels prévus en LFI pour 2023 représentent 2 158 ETPT, soit une baisse de 29 ETPT par rapport à l'exécuté 2022. En 2024, les moyens en personnels prévus en PLF représentent 2 055 ETPT.

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

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

La part des dépenses de fonctionnement courant concourant à la politique de sécurité routière est calculée au regard des effectifs affectés à cette politique, auxquels est appliqué le ratio moyen national des juridictions pour ces dépenses.

Il est constaté une baisse de 2 % des dépenses consacrées à la politique transversale entre 2022 et 2023. Cette baisse s'explique par la diminution des moyens obtenus sur le titre 2 (-5 %) et une hausse au titre du fonctionnement courant (+12 %).

En ce qui concerne le PLF 2024, le total des crédits consacré à la politique transversale connaît une hausse de 5,8 M€ (+4 %) par rapport à 2023. Cette hausse est liée à l'actualisation des coûts moyens en titre 2 des magistrats entre la LFI 2023 (71 011 €) et le PLF 2024 (85 269 €).

PROGRAMME

P174 – Énergie, climat et après-mines

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Sophie MOURLON, Directrice générale de l'énergie et du climat

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
174 – Énergie, climat et après-mines	4 701 965	3 688 642	5 080 000	5 080 000	5 080 000	5 080 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

Ce programme s'articule autour de trois finalités :

- mettre en œuvre une politique énergétique qui satisfasse à la fois aux impératifs de coûts, de sécurité d'approvisionnement et d'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- accompagner la transition énergétique et lutter contre le réchauffement climatique, avec pour objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, l'adaptation de la France au changement climatique et relever le défi sanitaire de la qualité de l'air, notamment au travers de la sécurité et des émissions des véhicules ;
- accompagner la transition économique, sociale et environnementale des territoires touchés par les mutations industrielles liées à la transition énergétique et garantir aux anciens mineurs la préservation de leurs droits après l'arrêt de l'exploitation minière.

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

Il contribue également au renforcement de la politique gouvernementale de sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules obligations réglementaires nationales et européenne.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits relatifs à la sécurité routière sont utilisés par la sous- direction de la sécurité et des émissions des véhicules

- pour la location de centres de contrôles par les DREAL aux fins de réception des véhicules ;
- pour mener en administration centrale des études et travaux pré-réglementaires destinés à traduire en droit français les directives communautaires et à consolider un argumentaire scientifique relatif à la sécurité des véhicules et de leurs équipements.

Les crédits sont également mobilisés par le service de surveillance des marchés et des véhicules à moteurs (SSMVM), service à compétence nationale. Les actions financées sont les suivantes :

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

PROGRAMME

P176 – Police nationale

Mission : Sécurités

Responsable du programme : Frédéric VEAUX, Directeur général de la police nationale

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
176 – Police nationale	430 235 468	430 235 468	398 355 293	398 355 293	467 262 963	467 262 963

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La sécurité routière occupe une place importante au sein du programme 176. Elle s'inscrit dans la mission générale de lutte contre l'insécurité sous toutes ses formes. Cette mission s'appuie sur les compétences générales ou spécialisées des directions et sur leur organisation territoriale. Cette politique transversale qui vise à améliorer la sûreté des déplacements routiers, prévenir les conduites à risque et à faire respecter les règles du Code de la route est retranscrite à travers l'action 03.

L'action 03 « Sécurité routière » du programme « Police nationale » porte sur :

- la police administrative de la route et les missions de police judiciaire liées à la répression des infractions et au traitement des accidents routiers;
- les actions de communication et d'information à destination des usagers de la route et des futurs conducteurs (sensibilisation dans les écoles notamment). Elle mobilise à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités autoroutières et les unités motocyclistes spécialisées de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (CRS) et les services de la préfecture de police. Elle se traduit par :
 - la prévention routière, qui porte sur les actions d'information routière auprès du public (établissements scolaires, entreprises propriétaires de flottes) et les campagnes de prévention sur les dangers de la route et de sensibilisation des usagers (quinzaines de la sécurité routière, notamment en Île-de-France, présence aux forums et salons) ; ces actions ont pour finalité d'améliorer le civisme routier et le respect des règles;
 - la surveillance, le contrôle et la régulation, qui concernent les interventions consécutives à des accidents de la route et les contrôles routiers (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture, téléphones portables).

Afin d'évaluer ses actions, la police nationale dispose de trois indicateurs de performance :

- Nombre de tués en zone police (à 30 jours) ;
- Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool ;
- Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La valorisation financière est réalisée en coût moyen complet sur la base des effectifs (ETPT) agissant en faveur de la politique transversale et communiqués par les directions d'emploi. Ces coûts sont obtenus à partir des dépenses de personnel (action 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.

PROGRAMME

P182 – Protection judiciaire de la jeunesse

Mission : Justice

Responsable du programme : Caroline NISAND, Directrice de la protection judiciaire de la jeunesse

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
182 – Protection judiciaire de la jeunesse	5 587 947	5 587 941	6 051 848	6 051 848	6 104 654	6 104 654

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) est chargée au sein du ministère de la Justice de l'ensemble des questions intéressant la justice des mineurs⁽¹⁾ 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 modifiant le décret n° 2008-689 du 9 juillet 2008 relatif à l'organisation du ministère de la Justice, elle anime et contrôle l'action du ministère public en matière de protection de l'enfance.

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

Les moyens alloués à la DPJJ sont employés dans le souci d'une amélioration continue de la qualité de l'action menée en veillant notamment à l'insertion sociale des jeunes confiés par l'autorité judiciaire.

La DPJJ dispose, au 1^{er} juin 2023, de 1 232 établissements, services et lieux de vie et d'accueil :

- 229 autorisés en gestion directe relevant du secteur public (SP) ;
- 1003 autorisés et habilités par l'État et contrôlés par l'État et le ministère de la Justice (dont 249 financés exclusivement par l'État), relevant du secteur associatif (SAH).

La DPJJ se donne pour ambition de garantir la continuité du parcours éducatif de chaque jeune pris en charge, en renforçant l'individualisation de son projet et de sa prise en charge au regard de ses besoins évalués et identifiés avec la nécessaire adaptabilité des organisations mises en places par les structures éducatives (cf. note d'orientation du 30 septembre 2014 complétée par les notes la déclinant).

Elle positionne le service intervenant dans l'environnement naturel du mineur (service de milieu ouvert) comme garant de la cohérence de l'intervention éducative et affirme le nécessaire travail d'articulation entre les différents intervenants au bénéfice des jeunes confiés. Elle affirme, en outre, l'importance d'une gouvernance renouvelée et à ce titre confirme la place et le rôle des directions interrégionales (DIR) et territoriales (DT) dans le pilotage et la participation aux politiques transversales en faveur de la jeunesse dans les champs judiciaire, social ou éducatif (cf. note du 22 septembre 2016 dite note « organisation territoriale »).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits du programme 182 pris en compte dans le document de politique transversale sécurité routière concernent :

- les crédits de personnels correspondant à l'action éducative des personnels de la PJJ dans leur accompagnement au quotidien des mineurs sous main de justice. Il s'agit d'estimations. En 2022, l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 82,2 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).

La hausse prévisionnelle des crédits consacrés à la politique de sécurité routière s'explique essentiellement par la hausse du nombre d' ETPT de la DPJJ entre 2023 et 2024. Les crédits d'intervention étant reconduits à l'identique pour 2024.

(1) Tant en ce qui concerne les mineurs délinquants (avec l'entrée en vigueur le 30 septembre 2021, du code de justice pénale des mineurs, qui reprend les grands principes de l'ordonnance de 1945 et favorise l'efficacité des prises en charge au travers d'une refonte de la procédure pénale) que les mineurs en danger (articles 375 et suivants du code civil, articles L226-1 et suivants du code de l'action sociale et des familles).

PROGRAMME

P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables

Mission : Recherche et enseignement supérieur

Responsable du programme : Thomas LESUEUR, Commissaire général au développement durable

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	27 058 813	27 058 813	28 000 000	28 000 000	27 245 980	27 245 980

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durable » relève du ministère de la Transition énergétique. Ce programme couvre la recherche dans les domaines du développement durable, de l'énergie, des risques, des transports, de la construction et de l'aménagement.

Dans les domaines des transports, de la construction, de l'aménagement et des réseaux, le programme finance l'université Gustave-Eiffel issue pour partie de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La part de la subvention pour charges de service public reçue par l'université pour le périmètre de l'ex-Ifsttar concernant la sécurité routière est estimée à 32 %, soit le même pourcentage que les années précédentes. Les travaux de l'université Gustave-Eiffel sont orientés vers la sécurité des déplacements terrestres. Dans le champ de la sécurité primaire, les facteurs d'insécurité peuvent relever du véhicule, de l'infrastructure et de

l'utilisateur. L'université s'intéresse plus particulièrement à la connaissance des facteurs humains et leurs interactions avec le véhicule et l'infrastructure par la prise en compte de la mobilité coopérative, du véhicule autonome et du vieillissement de la population. En matière de sécurité secondaire, elle s'attache à la connaissance des blessures (létales ou non) induites par les accidents et les mécanismes lésionnels. En matière de sécurité tertiaire, c'est la connaissance du devenir des victimes (et de leurs proches) qui est recherchée.

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

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

Les crédits demandés pour 2023 tiennent compte de l'augmentation des dépenses de masse salariale et de fonctionnement, diminuée des économies réalisées, conformément aux données générales préalablement transmises pour le P190.

PROGRAMME

P203 – Infrastructures et services de transports

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Thierry COQUIL, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	301 738 211	304 977 274	314 092 495	303 292 495	292 189 329	302 839 239

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

La présentation des crédits de sécurité routière retient l'entretien courant du réseau routier (sous-action 04-02) et le contrôle du transport routier (sous-action 50-03).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 203 participe à l'objectif n° 8 de la politique de sécurité routière « Améliorer la sécurité des infrastructures de transport » via sa sous-action 04-02 au travers :

- d'un ensemble de démarches dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers (dépenses pour sécuriser les tunnels) ;
- du maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (dépenses de fonctionnement et d'investissement : surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur

événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et rénovation des routes, ouvrages d'art et équipements) ;

- des actions de communication spécifiques auprès des conducteurs automobiles pour les sensibiliser à la sécurité des agents travaillant sur les routes.

La sous-action 50-03 du P203 participe également à cet objectif en mettant en œuvre une politique active de contrôle des transports routiers sur l'ensemble du réseau. Pour ce faire, le programme réalise des dépenses spécifiques à destination des unités de contrôle des transports routiers. Cela concerne des dépenses de fonctionnement (équipement de sécurité des contrôleurs, coopérations européennes, fournitures et documentation de contrôle, maintenance des matériels de contrôle) et des dépenses d'investissement (achat des véhicules de type fourgon aménagés en bureaux mobiles ainsi que pour l'équipement en matériel de pesage).

PROGRAMME

P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Mission : Santé

Responsable du programme : Grégory EMERY, Directeur général de la santé

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	369 000	369 000	75 000	75 000	75 000	75 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 204 « Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins » est piloté par le 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.

Il poursuit notamment les finalités générales suivantes :

- Promouvoir l'accès et l'éducation à la santé ;
- Diminuer par des actions de prévention, la mortalité prématurée et la morbidité évitable ;
- Améliorer la qualité de vie des personnes malades et lutter contre les incapacités ;
- Améliorer l'état des connaissances sur les risques sanitaires et sur les moyens d'y faire face ;
- Améliorer la maîtrise des risques sanitaires ;
- Renforcer la capacité à répondre aux urgences et aux situations exceptionnelles et à gérer les dangers et les crises pouvant menacer la santé de la population ;
- Garantir le niveau et la qualité de l'offre de soins ;
- Moderniser le système de soins.

La contribution de la DGS à la politique de sécurité routière consiste essentiellement en une sensibilisation aux conséquences sanitaires et autres des usages nocifs de ces substances psychoactives (alcool et substances illicites). Cette politique axée sur l'information et la prévention vise à entraîner une diminution des usages nocifs des produits concernés.

La DGS participe au Conseil national de sécurité routière (CNSR) et plus particulièrement à la commission « alcool, stupéfiants, vitesse ».

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits mobilisés en faveur de la politique de sécurité routière relèvent de l'action 14 intitulée « Prévention des maladies chroniques et qualité de vie des malades ».

Les dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme se répartissent en deux catégories :

- les actions de communication et de prévention menées par l'ANSP, notamment en ce qui concerne les usages d'alcool et de substances psychoactives illicites,
- les dépenses effectuées par la direction générale de la santé (DGS) sous forme de subventions à des organismes luttant contre usages nocifs de ces substances.

L'écart entre les montants exécutés en 2022 (369 000 €) et les montants LFI +LFRs 2023 et PLF 2024 (75 000 €) s'explique par le fait que certaines dépenses ne sont plus financées par le P204 mais par le fonds de lutte contre les addictions.

PROGRAMME

P207 – Sécurité et éducation routières

Mission : Sécurités

Responsable du programme : Florence GUILLAUME, Déléguée à la sécurité routière

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
207 – Sécurité et éducation routières	49 404 335	49 014 946	75 270 325	74 375 325	110 387 203	108 879 721

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME**P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale***Mission : Enseignement scolaire**Responsable du programme : Thierry LE GOFF, Secrétaire général*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	438 122	438 122	422 515	422 515	442 625	442 625

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « soutien de la politique de l'éducation nationale » relève du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse. Il est placé sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère. Ce programme regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes des missions « enseignement scolaire », « recherche et enseignement supérieur » et « sport, jeunesse et vie associative ».

L'éducation à la sécurité routière est mise en œuvre grâce à la maîtrise d'ouvrage et la maintenance de la plateforme de préparation aux attestations de sécurité routière via le Réseau-Canopé, au titre de la subvention pour charges de service public. Cette compétence sera transférée au CNED le 1^{er} janvier 2024.

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au titre de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, le responsable du programme 214 valorise les dépenses de titre 2 des personnels participant à la mise en œuvre des actions d'éducation à la sécurité routière.

PROGRAMME**P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur***Mission : Administration générale et territoriale de l'État**Responsable du programme : Didier MARTIN, Secrétaire général du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	135 110 849	136 794 763	134 309 048	134 803 095	133 281 596	134 799 088

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 216 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère.

Ce programme porte les fonctions de pilotage du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer au travers des activités d'état-major, d'expertise, de conseil et de contrôle qu'il assure. Il veille à la cohérence du soutien apporté par les fonctions support à dimension transversale exercées par le secrétariat général, assurant une gestion mutualisée de différentes prestations au profit des directions et services du ministère. Il regroupe l'ensemble des crédits relatifs aux affaires juridiques et contentieuses du ministère ainsi que ceux du fonds interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation (FIPDR). Enfin, il porte les effectifs de la délégation à la sécurité routière, ainsi que les personnels des services déconcentrés de la sécurité et de l'éducation routière.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1- Ressources humaines

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.

S'agissant des dépenses de titre 2 :

- Sur l'action 09 « Sécurité et éducation routières » sont inscrits en LFI 2023, les ETPT et la masse salariale correspondante à hauteur de 2 092,21 ETPT.
- Sur l'action 01 « État-major et services centraux » sont imputés les ETPT de la DLPAJ et de la DRH qui contribuent à la politique de la sécurité routière. Les dépenses T2 inscrites correspondent à la masse salariale des agents.

2- Immobilier

Les dépenses HT2 comprennent aussi des dépenses de crédits immobiliers (au prorata de la surface occupée par la DSR dans l'immeuble Garance).

Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée.

3- Recrutement, promotion professionnelle et formation

Nature et objet des dépenses qui participent à la « politique sécurité routière »

Les dépenses consacrées à la politique « sécurité routière » par la sous-direction du recrutement et de la formation de la direction des ressources humaines concernent essentiellement le recrutement et les préparations aux concours et aux examens professionnels afférents à cette filière.

En effet, en ce qui concerne le volet formation, il n'existe pas de formation spécifique dédiée à la filière « sécurité routière ». Néanmoins, la direction de la sécurité routière intervient dans le cadre de la prise de poste des hauts fonctionnaires (CSET 1) à raison d'une demi-journée sur deux sessions par an. Ces interventions ne donnent lieu à aucune rémunération.

En ce qui concerne le volet recrutement, le Bureau du recrutement et de la promotion professionnelle de la sous-direction est compétent pour l'organisation des concours et des examens professionnels relevant de la filière sécurité routière. A ce titre, il organise chaque année deux concours et trois examens professionnels.

Les concours sont les suivants :

- concours d'inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière de 3^e classe (IPCSR3 de catégorie B) ;
- concours de délégué du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR – catégorie A).

Les trois examens professionnels sont :

- délégué principal du permis de conduire et de la sécurité routière (DPPCSR) ;
- inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière de 2^e et de 1^{re} classe (IPCSR2 et IPCSR1).

Les postes de dépense pour l'organisation des concours et des examens professionnels recouvrent les frais suivants :

- sur le titre 2, la rémunération des membres des jurys ;
- sur le hors T2, la location de salles et la formation obligatoire des membres de jury aux techniques de recrutement.

Le BRPP organise également en faveur des agents publics les préparations aux concours internes et aux examens professionnels de la filière sécurité routière dans le cadre d'un marché conclu avec l'INSERR (Institut national de la sécurité routière et de recherche). Ce marché est actuellement en cours de renouvellement.

Bilan de l'exécution 2022 :

A) Concours et examens professionnels

Le premier poste de dépenses pour la section concours/examens professionnels est la location de salles qui représente 48 771 € en AE et 35 113 € en CP en 2022. Ces dépenses sont en nette augmentation par rapport à 2021.

Cette augmentation s'explique par deux raisons :

a) L'organisation du concours DPCSR reporté à deux reprises en raison d'un cyclone tropical la première fois et suite à une irrégularité commise par un centre d'examen qui avait omis d'envoyer les convocations aux candidats la seconde fois. Si, dans ce dernier cas, la dépense n'a pas été engagée, il a fallu toutefois payer la location pour la première date annulée la veille entraînant une dépense de 5 747 €.

Pour autant, la principale dépense concerne la location de salles durant les épreuves orales de ce même concours DPCSR. Les épreuves orales ont en effet été externalisées à Centrex, entraînant une dépense de 10 545 €. L'année précédente, les épreuves orales s'étaient déroulées sur le site de Lognes. Le double report du concours a obligé à externaliser la location de salles faute de disponibilité sur le site de Lognes aux nouvelles dates.

b) Le concours IPCSR3 organisé au titre de l'année 2023 a été avancé dans l'année. Les autorisations d'engagement pour ce concours s'élèvent à 12 258 € à la fin 2022 pour une mise en paiement en 2023. Le coût de la location de salles pour ce concours a fortement augmenté pour la session 2023 par rapport à la session précédente (+46 % par rapport aux 8 379 € dépensés en 2022). Ce différentiel de prix s'explique par la mise en œuvre le 6 février 2022 du marché EXATECH de locations de salles qui ne comprend pas de prestations forfaitaires à l'inverse du précédent marché CENTREX. A titre d'exemple, la mise à disposition de 10 surveillants +1 chef de groupe avec EXATECH est facturée 3 984 € soit 32 % du montant total. Avec le marché CENTREX, la mise à disposition de 11 surveillants pour l'IPCSR3 faisait partie de la prestation de location de salles facturée 6 982 €.

Les dépenses sur le T2 pour la section concours/examens professionnels s'élèvent à 34 542 € et restent stables par rapport à l'année 2021. Ces dépenses concernent exclusivement les frais de rémunération des membres de jury (43 membres de jury au total).

B) Promotion professionnelle

Les dépenses hors T2 en 2022 représentent 89 357 € en AE et 59 595 € en CP pour la section promotion professionnelle. Les dépenses en AE sont en baisse par rapport à l'année précédente compte tenu de la diminution du nombre de candidats à préparer.

Il n'existe aucune dépense sur le T2 pour la promotion professionnelle : les préparations aux concours internes et aux examens professionnels sont externalisées auprès de l'INSERR.

Déterminants de la programmation 2023 :

Au mois de juillet 2022, le ministre de l'intérieur et des outre-mer a annoncé le recrutement de 100 inspecteurs du permis de conduire supplémentaires sur 4 ans (+15 en 2023, +38 en 2024, +15 en 2025, +32 en 2026). Ces recrutements s'ajoutent aux recrutements annuels.

Ce plan de charge a des implications financières notamment en terme de réservation de salles. L'organisation de l'examen professionnel IPCSR3 au titre de l'année 2023 a ainsi coûté 12 558 € en location de salles. La rémunération des membres de jury de ce concours reste stable (16 833 € en 2023 contre 16 329 € en 2022).

Les autres postes de dépenses devraient rester fixes :

- 4 000 € pour la formation des membres de jury (HT2) ;
- 35 000 € pour la rémunération de ces mêmes membres de jury (T2) ;
- 85 000 € pour les actions de préparation aux concours et examens professionnels (HT2).

Commentaires sur les prévisions de dépenses 2024

Les prévisions de dépenses 2024 seront de même niveau qu'en 2023 en AE.

4- Action sociale

Les dépenses d'action sociale sont financées principalement par des crédits hors socle relevant du titre 2 et des crédits de fonctionnement du titre 3. Elles concernent les effectifs de la délégation à la sécurité routière.

Les dépenses de T2 sont celles relatives aux prestations sociales (au prorata des effectifs gérés par la DRH). Les prestations concernent notamment l'allocation parent d'enfant handicapé, la prestation interministérielle relative aux séjours, et les secours. Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée.

Les dépenses Hors Titre 2 correspondent principalement aux dépenses d'action sociale (au prorata des effectifs gérés par la DRH), et s'inscrivent dans le cadre des différentes politiques sociales (médecine de prévention, restauration, arbre de Noël...). Il est constaté une évolution pour 2023-2024 qui s'explique essentiellement par le dispositif d'harmonisation des aides à la restauration ainsi que par l'amélioration des espaces sociaux de restauration.

5- Numérique

Pour l'année 2022, les dépenses consacrées à la politique de sécurité routière s'élèvent à 2 975 285,57 € en AE et 3 180 175,20 € en CP.

Les principales dépenses ont été consacrées à la réalisation et à l'accompagnement de plusieurs projets contribuant aux missions de la sécurité routière dont :

- HISTOVEC qui permet de disposer de l'historique des véhicules lors de l'achat de véhicules d'occasion (1,2 M€ en AE et 1 M€ en CP ont été consommés) ;
- l'application TENET qui permet le dépôt et l'instruction des demandes d'autorisation de transports exceptionnels (1 M€ en AE et en CP ont été consommés) ;
- l'application DICEM qui permet la gestion des véhicules motorisés, non homologués et non autorisés à circuler sur la voie publique (213,6 k€ en AE et en CP ont été consommés) ;
- l'application CANDILIB, application web permettant aux candidats libres de réserver en ligne, leur place à l'examen pratique du permis de conduire automobile (B) - (204,4 k€ en AE et 170,8 k€ en CP ont été consommés).

Programmation 2023 des crédits SIC du programme 216 consacrée aux missions de la Sécurité routière

Pour l'année 2023, la programmation des dépenses SIC participant à la politique de sécurité routière s'élève à 3 993 018 € en AE et 3 279 070 € en CP (dont 898 500 € de reste à payer).

En 2023, les crédits sont essentiellement liés aux dépenses des systèmes d'information SI Fourrière, SI TE - Système d'information national des transports exceptionnels, HISTOVEC et DICEM, qui représentent 90 % en AE et en CP des dépenses programmées.

Le SI Fourrière - système d'information national des fourrières automobiles, simplifiera et modernisera les procédures concernant la mise en fourrière des véhicules. Il permettra d'alléger le travail des forces de l'ordre et des autorités de fourrière, et facilitera les démarches des usagers en leur permettant de récupérer leur véhicule plus rapidement. D'autres bénéfices sont également à prévoir :

- meilleure information de l'utilisateur dès la mise en fourrière de son véhicule ;
- permettre d'effectuer en ligne une demande d'autorisation de sortie de fourrière ;
- mieux détecter les véhicules volés stockés en fourrière pour faciliter leur récupération par leurs propriétaires.

Pour mettre en œuvre son développement, 1,2 M€ en AE et en CP sont programmés en 2023.

Le téléservice HISTOVEC doit être modernisé en 2023, et son architecture doit évoluer pour prendre en compte de nouveaux besoins et pour améliorer la fiabilité du système. L'application bénéficie en 2023 de 1,2 M€ en AE et en CP en 2022).

L'application SI TE - Système d'information national des transports exceptionnels relatif aux demandes d'autorisation de transports exceptionnels fait l'objet d'une nouvelle version qui est en cours de développement. Elle est destinée à remplacer la version actuelle qui est instable, sans module cartographique et exclut certains acteurs métiers du périmètre applicatif. Pour mettre en œuvre son développement, l'application bénéficie en 2023 de 812,2 k€ en AE et CP.

L'application DICEM qui permet la gestion des véhicules motorisés, non homologués et non autorisés à circuler sur la voie publique bénéficie en 2023 de 271,3 k€ en AE et CP.

Le reste des crédits est essentiellement dédié à l'achat de licences Dataiku, plateforme de data science (360 k€ en AE et en CP).

La part du fonctionnement représente 63 % en AE (2,5 M€) et 62 % en CP (855 k€) avec les dépenses suivantes : le maintien en condition opérationnelle des applications constitue la majeure partie des crédits programmés, avec notamment les dépenses de maintenance applicative d'HISTOVEC, du SI TE - Système d'information national des transports exceptionnels et du SI Fourrière - système d'information national des fourrières automobiles et du SI Fourrière.

La part de l'investissement représente 37 % en AE (1,5 M€) et 38 % en CP (523 k€) : la majorité des crédits programmés est dédiée au développement des applications principalement du SI TE - Système d'information national des transports exceptionnels, SI Fourrière et DICEM.

L'innovation et la transformation numérique se poursuivent avec le développement du service CANDILIB

Des dépenses d'investissement sont aussi consacrées à la prise en charge des coûts de l'hébergement des applications relevant de la délégation à la sécurité routière.

PROGRAMME

P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Guillaume LEFORESTIER, Secrétaire général du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) et du ministère de la transition énergétique (MTE)

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	531 906 708	531 906 708	531 058 189	531 058 189	535 345 625	535 345 625

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 relève du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Il porte la majeure partie des effectifs du ministère de la transition écologique et solidaire, dont ceux en charge de la réalisation de missions ayant une incidence sur la sécurité routière.

Il assure également le financement des activités « soutien » de l'administration centrale et de ses services rattachés nécessaires à la mise en œuvre des politiques définies par le Gouvernement.

Il œuvre en faveur de la transition écologique pour un développement durable en permettant la définition et l'évaluation des politiques publiques et en portant une organisation et un pilotage de services en adéquation avec ce projet.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les montants mobilisés hors titre 2 ne sont plus significatifs depuis le transfert des moyens de fonctionnement des services déconcentrés vers le programme 333 puis vers le programme 354.

Les crédits de titre 2 mobilisés par le programme 217 sont calculés en fonction du nombre d'agents (en ETP) participant à la politique de sécurité routière. Ces agents sont portés par les actions 8 et 23 de ce programme.

S'agissant de l'action 217-08 :

- 100 % des ETP mettant en œuvre les actions 203-01 « Routes-Développement » et 203-04 « Routes-Entretien » du programme 203 sont considérés comme étant au service de la sécurité routière. Ces ETP étaient précédemment portés par l'action 203-12, désormais disparue à la suite de la refonte du référentiel du programme.
- 43 % des ETP mettant en œuvre l'action 203-50 « Transport Routier » sont considérés comme participant à la sécurité routière. Ces ETP étaient précédemment portés par l'action 203-13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres » désormais disparue.

S'agissant de l'action 217-23 « Personnels œuvrant pour les politiques des programmes « énergie, climat et après-mines » :

- Sur la base des données détaillées du RAP 2020, on peut considérer que pratiquement 100 % des effectifs contribuant à la sous-action 174-05-02 (sécurité et émissions des véhicules) du programme 174 contribuent de près ou de loin à la politique de sécurité routière.

PROGRAMME

P219 – Sport

Mission : Sport, jeunesse et vie associative

Responsable du programme : Fabienne BOURDAIS, Directrice des sports

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
219 – Sport	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 219 relève du ministère des Sports et des Jeux olympiques et paralympiques. Il est placé sous la responsabilité du directeur des sports.

La finalité de ce programme est de contribuer au développement du sport dans ses composantes « une France qui rayonne », « une France qui bouge » ; « une France intègre » ; « une France en bonne santé », dans des conditions de sécurité et d'encadrement permettant le respect de l'intégrité des personnes et des valeurs éthiques, valeurs qui élèvent le sport au rang d'outil d'éducation et d'insertion sociale.

Depuis le 9 janvier 2018, le CISR a adopté une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ». L'opération « savoir rouler à vélo (SRAV) » permet à la direction des sports de porter cette mesure.

« Le savoir rouler à vélo » vise à promouvoir davantage les bons comportements à adopter sur la route pour les enfants dans tous les temps de vie et éducatifs. L'harmonisation et la consolidation des dispositifs existants doit permettre à tous les jeunes de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège. Ce dispositif a été réaffirmé par la Première ministre en septembre 2022, lors de l'annonce du deuxième plan vélo pour 2023-2027 avec pour objectif de former à terme, en 2027, l'entièreté d'une classe d'âge au SRAV, soit 850 000 enfants par an.

Pour 2023, les engagements financiers, outre les moyens alloués aux fédérations sur cette mesure, s'élèvent à 540 000 € : 40 000 € prévus en LFI 2023 et un abondement de 500 000 €, pris sur les reports de crédits 2022. Cette mesure budgétaire a pour objectif de soutenir le dispositif SRAV au sein de la région Provence Alpes

Côte d'Azur, désignée comme région test pour identifier les leviers de massification du dispositif pour atteindre les objectifs de 2027.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre du soutien financier que le ministère apporte aux fédérations sportives, plusieurs d'entre elles bénéficient d'un financement pour mener des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière. Les montants indiqués ici concernent ce soutien financier.

Depuis 2020, le soutien financier des projets fédéraux a été intégralement basculé à l'agence nationale du sport.

L'ensemble des fédérations sportives, « usagères de la route » intègrent pleinement la sensibilisation des pratiquants et notamment des jeunes dans l'ensemble de leurs actions de développement ou de formation. Cette notion d'intégration totale fait 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.

Le montant des crédits consacré à cette politique est complété, à partir de 2022 et pour une durée de 3 ans, par une possibilité de financement par un contrat d'économie d'énergie, Génération Vélo, d'un montant de 21 millions.

Ces moyens viennent en complément des actions financées par l'Agence nationale du sport dans le cadre des projets sportifs fédéraux, et des projets sportifs territoriaux pour lesquels des actions Savoir Rouler à Vélo sont éligibles depuis 2022.

Ils ont permis d'atteindre les objectifs fixés à fin 2022 avec 200 000 enfants formés au SRAV depuis 2019.

En 2023, il est attendu que 200 000 enfants soient formés au SRAV en une seule et même année. 120 000 enfants ont été formés au cours du 1^{er} semestre.

PROGRAMME

P354 – Administration territoriale de l'État

Mission : Administration générale et territoriale de l'État

Responsable du programme : Didier MARTIN, Secrétaire général du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
354 – Administration territoriale de l'État	81 578 905	81 947 687	91 558 807	83 381 678	92 821 390	84 837 276

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le ministère de l'Intérieur et des Outre-mer est chargé des missions relatives à la sécurité et aux libertés publiques ainsi qu'au bon fonctionnement des institutions locales et de la vie démocratique. Par la permanence de son fonctionnement, son maillage territorial, et sa dimension interministérielle, le réseau préfectoral assure la présence de l'État sur le territoire.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le programme 354 « Administration territoriale de l'État » regroupe :

- d'une part, les crédits de masse salariale et les emplois du réseau des préfectures et des sous-préfectures (y compris les membres du corps préfectoral en affectation territoriale), les personnels affectés au sein des SGAR (y compris les emplois DATE), les emplois des secrétariats généraux communs départementaux (SGCD) ainsi que les emplois des directeurs des directions départementales interministérielles et les crédits afférents ;
- d'autre part, les crédits de fonctionnement et d'investissement du réseau des préfectures, des sous-préfectures, des SGAR, des DDI et des DR sous l'autorité des préfets en France métropolitaine et dans les départements, régions, collectivités uniques d'outre-mer, les hauts commissariats et les administrations supérieures et la préfecture de police pour le département des Bouches-du-Rhône

En matière de sécurité routière, le programme 354 participe au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre.

L'instruction des dossiers de droits à conduire est effectuée dans un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (CERT) dédiés aux droits à conduire (19 CERT en métropole, 3 en Outre-mer, 1 à la Préfecture de police de Paris qui ne relève pas du programme 354). La fabrication des titres relève de la compétence de l'ANTS qui a en charge le contrôle de la production et de la sécurisation des titres effectuées par l'Imprimerie nationale. Les missions de proximité restent assurées par chaque préfecture.

Le programme 354 porte également les crédits de fonctionnement courant ainsi que les crédits immobiliers des personnels de la sécurité routière en poste dans les services déconcentrés.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour le titre 2, le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- L'action 1 « Coordination de la sécurité des personnes et des biens » à travers les fonctions de coordination et de pilotage du préfet dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens ;
- L'action 2 « Réglementation générale, garantie de l'identité et de la nationalité, délivrance de titres » dans le cadre de l'instruction des droits à conduire.

Pour ces deux actions, les crédits indiqués correspondent à la quote-part moyenne que les préfectures consacrent à la politique de sécurité routière. Celle-ci est calculée sur la base d'un coût **moyen de fonctionnement et de structure par agent et de l'intégration des frais de représentation** du corps préfectoral, au prorata du temps qu'ils consacrent à la politique de sécurité routière.

Le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- L'action 5 « Fonctionnement courant de l'administration territoriale » regroupe les crédits de fonctionnement des IPCSR et des DPCSR ;
- L'action 6 « Dépenses immobilières de l'administration territoriale » porte la part des dépenses immobilières (investissement, entretien courant et lourd, loyers et charges immobilières) en rapport avec les effectifs participant à la politique de sécurité routière en préfectures, directions régionales et DDI.

L'évaluation de la contribution financière, de ces deux actions, à la sécurité routière est calculée au prorata des effectifs « sécurité routière » recensés sur le total des effectifs soutenus par le programme.

Sécurité routière

DPT | Présentation des crédits par programme

PROGRAMME

P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Responsable du programme : Florence GUILLAUME, Déléguée à la sécurité routière

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	326 633 654	332 794 139	339 950 000	339 950 000	339 640 000	339 640 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME

P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Responsable du programme : Florence GUILLAUME, Déléguée à la sécurité routière

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
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

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme est dédié au développement du procès-verbal électronique (PVé). Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 753 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière sous la forme d'une subvention pour charges de service public versée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

PROGRAMME

P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Responsable du programme : Cécile RAQUIN, Directrice générale des collectivités locales

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2022		LFI + LFRs 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	555 703 560	555 841 251	656 441 463	656 441 463	666 844 266	666 844 266

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 754 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est placé sous la responsabilité de la directrice générale des collectivités locales.

Ce programme est financé par deux voies au sein du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » :

- la première est constituée du produit des amendes forfaitaires de police relevées par la voie de radars automatiques, pour un montant de 71 M€. Elle est attribuée à hauteur de 7 M€, aux communes et EPCI et, à hauteur de 64 M€, aux départements, à la collectivité de Corse, à la métropole de Lyon, aux régions d'outre-mer et, depuis 2017, aux métropoles ;
- la seconde, correspond à 53 % du produit des autres amendes forfaitaires et des amendes forfaitaires majorées de la police de la circulation, après minorations pour financer les dépenses de déploiement du procès-verbal électronique supportées par le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » et du montant de 45 M€ affecté au budget de l'État.

Le programme vise à financer des opérations destinées à la sécurisation du réseau routier, à l'amélioration des de la circulation et des transports en commun dans les conditions fixées dans les conditions fixées par l'article R. 2334-12 du code général des collectivités territoriales.

La mise en place d'une politique efficiente en matière de sécurité routière est ainsi obtenue grâce aux projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport financés par un grand nombre de collectivités territoriales. Les communes, établissements publics de coopération intercommunale et départements sont libres de choisir les opérations à financer en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Comme en 2022, l'intégralité des crédits du programme 754 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

En effet, les investissements réalisables portent sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic. L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.