

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE  
PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2021

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE



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



## NOTE EXPLICATIVE

---

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

Sont institués 19 documents de politique transversale (DPT) relatifs aux politiques suivantes : aménagement du territoire, défense et sécurité nationale, développement international de l'économie française et commerce extérieur, inclusion sociale, justice des mineurs, lutte contre l'évasion fiscale et la fraude en matière d'impositions de toutes natures et de cotisations sociales, outre-mer, politique de l'égalité entre les femmes et les hommes, politique de lutte contre les drogues et les conduites addictives, politique du tourisme, politique en faveur de la jeunesse, politique française de l'immigration et de l'intégration, politique française en faveur du développement, politique immobilière de l'État, politique maritime de la France, prévention de la délinquance et de la radicalisation, sécurité civile, sécurité routière, ville.

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

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

■ Une **présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année à venir 2021, l'année en cours (LFI + LFRs 2020) et l'année précédente (exécution 2019), y compris en matière de dépenses fiscales et de prélèvements sur recettes, le cas échéant.

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

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



## TABLE DES MATIÈRES

---

### LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Liste des programmes concourant à la politique transversale.....	8
Présentation stratégique de la politique transversale.....	10
AXE 1 : La réduction de l'accidentalité routière.....	16
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe.....	16
AXE 2 : L'éducation routière à tous les âges.....	30
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe.....	30
AXE 3 : Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules.....	52
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe.....	52
AXE 4 : La lutte contre le non-respect du code de la route.....	58
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe.....	58
Présentation des crédits par programme.....	87
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale.....	87
Autres programmes concourant à la politique transversale.....	88
Présentation des programmes concourant à la politique transversale.....	89



LA POLITIQUE TRANSVERSALE

---

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

## LISTE DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

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



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

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

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

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour une personne tuée sur les routes, on estime à 7 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes adultes ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé à 50,9 milliards d'euros en 2019 selon le bilan de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.

### LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

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

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

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

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

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

La politique de la sécurité routière est par essence interministérielle :

- Le ministère de l'Intérieur intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationale, la délégation à la sécurité routière (DSR). Cette délégation, dirigée par la déléguée à la sécurité routière, prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. La déléguée est également déléguée interministérielle à la sécurité routière.
- Le ministère de la Transition Écologique élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier, et de réglementation des véhicules.
- Le ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports assure le continuum éducatif de la maternelle à l'enseignement supérieur, en passant par le collège, le lycée et les centres de formation d'apprentis. Il délivre notamment les attestations scolaires de sécurité routière.
- Le ministère de la Justice gère le contentieux de la circulation routière : non-respect des règles de conduite, atteintes involontaires à la personne, infractions pour absence de documents liés à la conduite du véhicule ainsi que celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre.
- Le ministère des Solidarités et de la Santé sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne des secours et de soins d'urgence en lien avec les services d'incendie et de secours.
- Le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion anime au plan national et local la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie (CNAM).

- Le ministère des Outre-mer veille à la bonne prise en compte des spécificités des territoires ultra-marins dans le suivi des enjeux et l'aide à l'amélioration de la sécurité.

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

Afin d'éclairer leurs décisions, les pouvoirs publics et le CISR bénéficient des travaux conduits dans le cadre du Conseil national de sécurité routière (CNSR). Cette instance, qui regroupe des acteurs privés, publics et associatifs œuvrant en matière de sécurité routière, a été renouvelée en 2020.

Par ailleurs, les pouvoirs publics disposent également de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Placé auprès de la déléguée à la sécurité routière, il s'agit d'un organisme indépendant qui collecte, analyse toute donnée liée à l'accidentalité et coordonne des actions d'études et de recherche dans ce domaine.

## LES RÉSULTATS DE L'ACCIDENTALITE POUR L'ANNÉE 2019

3 498 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2019 (+ 0,3 % par rapport à 2018), dont 3 244 en France métropolitaine (- 0,1 %) et 254 dans les Outre-mer (+ 5,8 %).

En 2019, avec 4 décès de moins qu'en 2018, la mortalité routière en métropole se stabilise en-dessous du niveau enregistré en 2013, alors qu'elle était remontée jusqu'à 3 477 tués en 2016.

La France (métropole) est au 13ème rang de l'Union européenne : 50 personnes ont été tuées par million d'habitants. Ce taux est de 92 en Outre-mer. En métropole sur la période 2015-2019, seuls 25 départements sont en-dessous de la moyenne nationale.

Le fichier national des accidents corporels (BAAC) enregistre 74 165 personnes blessées, dont 70 490 en métropole (+ 1,2 % par rapport à 2018) et 3 675 dans les Outre-mer (+ 0,9 %).

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

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

## LA STRATÉGIE DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

Le CISR du 9 janvier 2018 a retenu 18 mesures visant à protéger l'ensemble des usagers de la route.

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

**Réduction de la vitesse maximale autorisée sur certaines routes.** La vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée dans 31 % des accidents mortels). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (48 %).

La mesure de réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central est entrée en application le 1er juillet 2018 et a fait l'objet d'une évaluation. Des capteurs installés de façon permanente depuis le mois de juin 2018 en une cinquantaine de points du réseau bidirectionnel hors agglomération ont permis de suivre les vitesses de 143 millions de véhicules.

Les vitesses moyennes pratiquées des véhicules légers ont chuté dès le dimanche 1er juillet 2018. Sur la période allant du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2019, la baisse est de 3,5 km/h par rapport à juin 2018. En décembre 2019, 58 % des conducteurs de véhicules de tourisme circulent encore au-dessus de 80 km/h. La réduction de la vitesse maximale autorisée ne concerne pas les poids lourds, déjà limités à 80 km/h avant l'entrée en vigueur de la mesure. Néanmoins, leur vitesse a baissé de 1,8 km/h depuis juin 2018.

Pour la période du 1er juillet 2018 au 1er mars 2020, sur le réseau considéré (routes hors agglomération, hors autoroutes), 349 vies ont été épargnées par rapport à une période de vingt mois calculés sur la période référence 2013-2017. Durant la même période de référence, le reste du réseau (voies en agglomération et autoroutes) enregistre 48 personnes tuées en plus (données désaisonnalisées). Est donc constatée une baisse de 13 % du nombre de tués sur le réseau considéré par rapport au reste du réseau routier français. Si on applique la tendance observée sur les voies en agglomération et autoroutes aux routes hors agglomérations, hors autoroutes, on obtient un gain de 468 vies. Enfin, la mesure n'a pas eu d'effet négatif sur les manœuvres de dépassements.

**Lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.** L'alcool constitue une des premières causes de mortalité sur la route (19 %). Dans 32 % des accidents mortels, un conducteur au moins est alcoolisé. Cette part est stable depuis 2000 et monte à 50 % la nuit. D'une part, le premier objectif du CISR du 9 janvier 2018 est d'inciter tous les usagers de la route à l'auto évaluation de leur taux d'alcoolémie afin de leur permettre d'objectiver leur aptitude ou non à la conduite. D'autre part, le CISR rend obligatoire la pose d'un éthylotest anti-démarrage avec suivi médico-psychologique en cas de récidive d'infraction de conduite en état alcoolique.

Par ailleurs, la conduite après usage de stupéfiants est également une cause majeure de mortalité routière. En 2019, les stupéfiants sont identifiés comme cause dans 8 % des accidents mortels. Dans 23 % des accidents mortels, au moins un conducteur a usé de stupéfiants. Cependant très souvent alcool et stupéfiants sont combinés : 44 % des décès le sont dans un accident dans lequel au moins un conducteur est positif à l'alcool et/ou aux stupéfiants. Depuis 2017, le contrôle de la conduite après usage de stupéfiants est facilité par l'usage d'un prélèvement salivaire sans recours à une prise de sang.

**Mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite.** Une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et, selon l'expertise collective de l'Inserm et de l'Université Gustave Eiffel (ex. Ifsttar), près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

La loi dite « LOM » (Loi d'Orientation des Mobilités) prévoit que 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 (L.224-1 et L.224-2 du Code de la route).

**Protéger les piétons.** En 2019, les accidents de la route ont provoqué la mort de 483 piétons, soit 15 % de la mortalité routière. La moitié des piétons tués est âgée de 65 ans ou plus. Ces derniers décèdent pour 88 % en agglomération. Quatre piétons tués sur 10 ont 75 ans ou plus. Les piétons seniors sont tués 9 fois sur 10 en agglomération. La moitié des piétons tués et âgés de 18 à 44 ans le sont de nuit hors agglomération. La mortalité des piétons et le vieillissement de la population nécessitent une adaptation des infrastructures routières. La visibilité des piétons pourra être améliorée en aménageant les abords immédiats des passages piétons, notamment par la matérialisation d'une ligne d'effet des passages piétons en amont de ceux-ci qui indique aux véhicules l'endroit où ils doivent s'arrêter. La protection des piétons mal ou non-voyants sera renforcée par une optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux-rouges.

**Accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité.** Depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route augmente avec une évolution moyenne annuelle de + 2,7 %. En 2019, 187 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2018 (+ 12 tués). Il s'agit aussi du chiffre le plus élevé depuis 15 ans. En 2019, les cyclistes représentent 6 % de la mortalité routière.

Il convient de sensibiliser deux publics différents, jeunes et adultes, à une pratique sûre du vélo et préconiser le port du casque.

**Protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés.** En 2019, les usagers des deux-roues motorisés (cyclomotoristes et motocyclistes) représentent 23,1 % de la mortalité routière pour seulement 2 % du trafic. Il est donc indispensable de continuer à améliorer la pratique du motocyclisme, en agissant à la fois sur la formation, l'équipement (encourager le port des bottes et d'une protection gonflable thorax/abdomen) et sur la visibilité (autoriser l'allumage de jour des feux antibrouillard.). Une communication d'envergure sur ces dispositifs et sur la trajectoire de sécurité à adopter par les motards a été réalisée en 2018 et 2019.

A ce jour, la plupart des mesures du CISR impliquant l'adoption d'une disposition législative sont intégrées à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite LOM. Il s'agit notamment de l'invisibilité temporaire de certains contrôles routiers par les forces de l'ordre sur les applications communautaires d'aide à la conduite ou le placement immédiat en fourrière du véhicule d'un conducteur ayant commis une infraction grave au code de la route.

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

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

La sécurité routière concerne chacun et la délégation à la sécurité routière a l'ambition de mobiliser le plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique en faveur de la sécurité routière : jeunes, étudiants, seniors, partenaires sociaux, agents de l'État, etc.

A cet égard, les différentes campagnes de communication permettent de sensibiliser les Français et de susciter leur adhésion à un projet collectif d'amélioration de la sécurité routière en expliquant les dangers et les risques encourus.

Depuis 2016, les entreprises se mobilisent contre le risque routier professionnel : chaque année, les accidents routiers professionnels (lors de trajets professionnels ou de déplacements liés à des missions professionnelles occasionnelles) sont la première cause de mortalité au travail.

En 2019, 406 personnes ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail, soit 15,8 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné :

- les trois quarts (295) lors d'un trajet domicile-travail (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail), soit 11,5 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné ;
- un quart (111) lors d'un trajet professionnel (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle), soit 4,3 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné.

Dans le cadre de sa politique de sensibilisation du monde professionnel à ce risque, la DSR a mobilisé près de 1 500 entreprises représentant 3,2 millions de salariés autour de l'Appel national « 7 engagements pour une route plus sûre ».

Parallèlement, depuis le 1er janvier 2017, les employeurs sont tenus de désigner tout conducteur, salarié ou non, auteur d'une infraction routière commise au moyen d'un de leurs véhicules d'entreprise, sous peine d'être sanctionnés d'une amende le cas échéant si cette désignation n'est pas formalisée.

Par ailleurs, sont récemment apparus dans l'espace public, des engins de déplacement personnels (EDP) motorisés comme les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, etc. Le décret du 23 octobre 2019 donne un cadre juridique aux EDP motorisés et interdit leur utilisation sur les trottoirs. Les arrêtés 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.

Au niveau local, la mobilisation s'effectue sous la responsabilité du préfet de département qui préside le comité départemental de sécurité routière et coordonne les services de l'État. Son action est facilitée par la mise en place d'un nouveau document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022 sur la base des orientations définies au niveau national (risque routier professionnel, conduite sous l'emprise de l'alcool et des stupéfiants, public jeunes et

publics seniors) complétées en fonction des enjeux locaux. Cosigné par l'État et les collectivités territoriales, ce document définit les orientations locales et traduit la mobilisation des acteurs en faveur de la sécurité routière pour quatre ans. A partir de ce document, est élaboré annuellement le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) pour le volet sensibilisation, prévention et communication. Ce plan bénéficie, dans le cadre d'un dialogue de gestion biannuel, de moyens budgétaires au titre du programme 207. Est également élaboré le plan départemental des contrôles routiers (PDCR) qui a vocation à guider et à optimiser l'action des forces de l'ordre dans leur mission de contrôle de l'application du code de la route par les usagers et de constatation des infractions et délits routiers.

Enfin, en ce qui concerne l'éducation routière, une réforme a été engagée en 2019 pour offrir un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme, qui s'articule autour de dix mesures, vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite. A l'été 2019, sont entrées en application, les trois premières mesures : le passage de l'épreuve pratique à 17 ans pour les élèves en apprentissage anticipé de la conduite, le développement de la formation sur simulateur de conduite et la conversion facilitée du permis « boîte automatique » en permis classique. De plus, les mesures pour l'accès gratuit à une plateforme d'apprentissage du code de la route et à une première présentation à l'épreuve théorique générale (ETG), pour les volontaires du service national universel (SNU), ont été mises en œuvre dès le mois de juin 2019 pour 2000 volontaires (préfiguration).

La mise en œuvre de ces mesures se poursuit en 2020 autour de 4 axes :

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

Le nouvel examen du permis de conduire « deux-roues motorisé » est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2020 avec l'ambition d'initier les futurs motards aux risques inhérents à la conduite d'une motocyclette.

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

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

### LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

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

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

### L'ÉDUCATION ROUTIÈRE À TOUS LES ÂGES

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

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

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

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

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

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

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

OBJECTIF DPT-2840 : Améliorer la sécurité des véhicules

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

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

OBJECTIF DPT-2853 : Prévenir les risques routiers professionnels

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

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

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

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

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

#### OBJECTIF DPT-1699

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

#### INDICATEUR P152-2215-3335

Nombre de tués en zone Gendarmerie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre de tués	Nb	2 540	2 436	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2019 et des réalités opérationnelles.

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

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



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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre annuel des tués (France métropolitaine)	Nb	3 248	3 244	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse
Nombre annuel des tués (Départements d'outre-mer)	Nb	144	162	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 nationale, sont ensuite envoyés à l'ONISR pour de nouveaux contrôles « qualité » s'ajoutant à ceux déjà intégrés aux logiciels de saisie utilisés par les forces de l'ordre.

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

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

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

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

3 498 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2019. La mortalité routière est globalement stable en métropole (-0,1 % par rapport à 2018) mais en hausse en Outre-mer (+5,8 % par rapport à 2018 dans les Outre-mer avec une hausse de +13 % pour les DOM).

Une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2019 dans 30 % des accidents dont les causes sont multiples. Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (48 %).

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

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

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

**Sécurité routière**

DPT | LA RÉDUCTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre de tués en zone police	Nb	946	963	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

**Précisions méthodologiques****Source des données :** Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

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

**Mode de calcul :**

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

**Commentaires :**

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

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

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

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

Après une diminution du nombre de tués en zone police en 2018, une hausse est constatée en 2019. Les conducteurs de deux-roues et les piétons restent les usagers de la route les plus exposés. Les accidents surviennent principalement en période nocturne. On note également un nombre plus important d'accidents mortels le vendredi et le samedi.

**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 services de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) auquel s'est substitué l'Université Gustave Eiffel par décret n°2019-1360 du 13 décembre 2019, du Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ou d'autres organismes de recherche.

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

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

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

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

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

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

### **1.2. Données statistiques issues des BAAC**

La vitesse excessive ou inadaptée est la première cause d'accidents mortels selon les forces de l'ordre (citée dans 31 % des accidents mortels). L'alcool est identifié comme cause dans 19 % des accidents mortels, 32 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués était au-delà du taux légal. L'usage de stupéfiants concerne 8 % des accidents mortels. Le non-respect des règles de circulation est une cause dans 22 % des accidents mortels, et l'inattention dans 11 %.

En 2019, 19 133 accidents corporels se sont produits en intersection : 618 personnes ont été tuées et 23 640 blessées, soit 19 % de la mortalité routière et 34 % des blessés. 16 % des accidents en intersection se sont déroulés hors agglomération, mais ils ont occasionné la moitié des décès. 82 % des blessés en intersection l'ont été en agglomération.

Le port de la ceinture reste un enjeu important. En 2019, 347 personnes tuées dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds ou autocars ne portaient pas leur ceinture, soit 23 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné. Ce taux est moins élevé pour les usagers de véhicules de tourisme (22 %) que pour les véhicules utilitaires et les poids lourds (31 % chacun). Il convient de souligner qu'étant donnée l'absence de sollicitations systématiques auprès des opérateurs, les infractions liées à l'usage du téléphone sont difficiles à déterminer à la suite d'un accident.

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

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

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

L'**Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)** est un organisme placé auprès 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.

Au titre de sa compétence statistique, l'ONISR :

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

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

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

### **2.2. Le Programme de recherche de la 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 7 thèmes prioritaires pour 2018– 2022 :

- les usagers vulnérables ;
- les classes d'âges en sur-risque : jeunes adultes ; personnes âgées ;
- la réduction du nombre de blessés graves ;

- les facteurs comportementaux ;
- les aides au respect des règles et à la circulation en sécurité ;
- le véhicule intelligent ;
- l'évaluation de l'action publique en faveur de la sécurité routière et les synergies avec d'autres politiques publiques.

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

Les études et recherches retenus 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 -anciennement l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)**

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

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

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

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

#### **3.1. Le programme de recherche de l'Université Gustave Eiffel – ex IFSTTAR en sécurité routière**

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

Le premier des axes scientifiques de ce nouveau contrat qui s'intitule « *transporter efficacement et se déplacer en sécurité* », constitue la contribution principale de l'Université Gustave Eiffel (UGE) à la sécurité routière.

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

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

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

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

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

### 3.2. Organisation des recherches en sécurité routière au sein de l'Université Gustave Eiffel – ex IFSTTAR

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

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

- l'évaluation et aide à la décision en matière de transport ;
- les facteurs d'insécurité routière primaire et les interactions homme-machine ;
- les conséquences de la mobilité sur la morbidité ;
- l'homme virtuel ;
- l'utilisateur de la voiture automatisée et connectée ;
- la mobilité de l'Homme fragilisé, vieillissement et handicap ;
- la santé et la mobilité du quotidien.

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

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

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

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

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

De plus, deux laboratoires du département (LEPSIS et GRETTIA) mènent des recherches spécifiques afin de mieux comprendre les facteurs humains des nouvelles mobilités, tels que le comportement de l'homme au milieu des robots, l'éblouissement et l'inconfort associé, l'éclairage dynamique ou le rôle de l'information voyageur.

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

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

Elle vise notamment à suivre les projets en cours qui sont les suivants :

- GT – Psychotec : 2017/2020 : Organiser la concertation entre les acteurs impliqués dans les examens psychotechniques afin d'améliorer les pratiques professionnelles et accompagner la DSCR dans la production d'une liste de tests psychotechniques à recommander.
- ESRA 2018 : 2018/2021 : E-Survey of Road Users Attitudes;

- Concertation scientifique en sécurité routière : 2016/2019 : soutien aux actions de coordination, de concertation et d'expertise que réalise l'Université Gustave Eiffel sur des champs qu'elle considère comme essentiels, dans le cadre des actions incitatives de l'Université Gustave Eiffel en sécurité routière, lors de la participation des experts au comité des experts et aux commissions du CNSR, pour la participation et la contribution aux comités des études et au comité technique UGE – Cerema pour la sécurité des déplacements routiers.
- SURCA : 2018/2022 : L'objectif global de ce projet est d'étudier les conditions d'introduction des véhicules automatisés dans la circulation actuelle. Il s'agit ainsi d'identifier quelles interactions existent et quelles stratégies pertinentes sont mises en place par les conducteurs, afin d'en tirer des enseignements pour les véhicules automatisés.
- Concert-âge : 2017/2020 : L'Université Gustave Eiffel a souhaité se mobiliser sur la problématique de la mobilité des personnes âgées en proposant de mener des actions d'animation scientifique destinées à accroître la concertation avec les chercheurs.
- Automa-pied : 2018/2020 : L'objectif est d'analyser les risques et besoins en matière d'interaction piétons-véhicules automatisés. Pour cela, une étude sur simulateur de traversée de rue (IFSTTAR Satory) sera menée auprès de 30 adultes d'âge moyen et 30 personnes âgées (> 65 ans).
- Selfie : 2018/2021 : Déterminants et conséquences de la régulation de l'activité de conduite automobile chez les personnes âgées
- ISAPA : 2018/2021 : Influence sociale et auto-estimation de ses capacités chez les piétons âgés - Ce projet a pour objectif de déterminer l'impact de l'influence sociale (la présence d'un autre piéton, prudent ou imprudent) et de l'auto-estimation de ses capacités (sur- et sous-estimation) sur la sécurité de la traversée de rue chez des piétons jeunes et âgés.
- - PUSER : 2018/2022 : Politiques Urbaines de sécurité routière - L'objectif est de mettre en regard l'évolution de l'accidentalité routière et ses modalités avec la mise en œuvre de la politique menée en matière de mobilité figurant dans les PDU.
- VELIVR' : 2018/2019 : Cyclisme sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants : état actuel et risques
- M-Vasem : 2018-2021 : Méthode de valorisation socio-économique de la morbidité routière : 2018/ 2021 - Améliorer la connaissance des coûts de la SR et impacts pour les pouvoirs publics, assureurs, familles.
- Isafe : 2019 - Système d'alerte et d'optimisation des secours pour les victimes d'accidents de la route (iSafe VH) : Construire un démonstrateur virtuel pour définir les conditions précises de choix, prédire la sévérité des blessures.
- Cocy : 2018-2020 : Mieux connaître les comportements des cyclistes en milieu urbain : aide aux collectivités pour la prévention des risques liés à la pratique du vélo (COCY), Améliorer les connaissances scientifiques sur les comportements et les risques réels et subjectifs associés à la pratique du vélo en milieu urbain / Aider les collectivités à réduire l'exposition au risque des cyclistes et des autres usagers.
- Sidecar : 2019 – 2023 : Développement de Structures Innovantes destinées à Dissiper l'Energie d'un Choc : application à la sécurité Routière, développer des structures compactes super-absorbantes grâce à des processus numériques d'optimisation, capables de dissiper un maximum d'énergie à l'échelle de la structure.
- Bialcol : 2019 – 2021 : effets biphasiques de l'alcool sur la conduite automobile, étudier les effets de l'alcool sur le comportement des conducteurs, et de mettre en évidence les conséquences, en termes de sécurité routière, des deux phases de l'imprégnation alcoolique (stimulante/sédative)
- Évaluation et modélisation des dispositifs de retenue pour motards : 2019 – 2021 : basée sur des essais expérimentaux, de la modélisation numérique et une analyse de sensibilité afin de proposer une évaluation robuste des dispositifs.
- Dymoa + : 2019-2021 : Diagnostic d'infrastructure et dynamique du véhicule pour les motos et les autos (DYMOA+), exploitation complémentaire des données recueillies dans le projet DYMOA afin de produire des connaissances sur les 2RM.
- Sanuit-Trauma : Disparités socio-territoriales du risque routier, en zone urbaine, péri-urbaine ou rurale, analyser les disparités socio territoriales du risque routier à partir du fichier BAAC. Des propositions de mesures préventives ou correctives seront discutées pour les différentes populations et/ou territoires cibles.
- Ampère : 2018 – 2020 : Apprentissage de la Maîtrise et de la Pratique des Engins à Roues à l'Ecole : Évaluations des actions pour éduquer aux compétences de maniabilité, de sécurité et de citoyenneté.
- 2RLP : 2019-2022 : Rapport à la règle et légitimité perçue : évaluation des nudges comme levier de conformité et d'adhésion aux règles de circulation



- MOTARD : 2019-2020 : Etude longitudinale de l'accès à la conduite moto : comprendre comment on devient motocycliste, particulièrement de grosses cylindrées, et quels sont les déterminants du non-respect des règles de sécurité et de circulation chez cette population. L'éducation à la conduite s'inscrit dans un processus progressif et continu, dans quelle mesure la formation participe à la construction du motocycliste.
- Effet des surcharges sur la distance de freinage des VUL (2019-2020) : évaluer les variations de ces distances de freinage induites par les surcharges en différentes conditions : chaussée sèche ou mouillée, différentes vitesses, répartition des charges et taux de surcharge.
- CO3 : 2019-2023 : Etude des impacts du covoiturage sur les comportements de conduite et comment modifier les comportements à risque. Il s'agit de caractériser les comportements de conduite en situation de covoiturage et d'identifier les configurations de covoiturage les plus exposés à la prise de risque. Enfin, il s'agira de tester des leviers d'action pour infléchir les comportements insécuritaires en situation de covoiturage.
- REGTrauma 2 : 2020 – 2023 : Description des tableaux lésionnels des blessés de la route, notamment ceux occasionnés par les nouvelles formes de mobilité, d'estimer le nombre de blessés en France et de développer de nouveaux outils, notamment des outils graphiques pour valoriser le Registre.
- VNC – Véhicules non carrossés : 2019-2021 : caractériser les pratiques et conduites à risque en agglomération d'usagers non carrossés (piétons, 2RM et cyclistes) pour des mesures de sécurité efficaces.
- MESCA : 2019 – 2022 : Comprendre les effets de menace du stéréotype sur la performance des femmes au moment de l'examen pratique du permis de conduire et tester des méthodes pour les atténuer.
- - Accompagne : 2019 – 2022 : Aménagement de la conduite automobile chez des patients présentant des troubles neurocognitifs : programme adapté d'éducation thérapeutique en gériatrie et neurologie.
- Retournants - Retour à la conduite des 2RM : Etude des comportements et prises de risque "des retournants" à la conduite moto.
- Automa-pied 2 : 2020 – 2022. Le projet AUTOMA-PIED 2 vise à étudier le rôle de la pratique dans la construction des connaissances du piéton envers les véhicules automatisés, l'établissement de sa confiance, et l'évolution de ses comportements de traversée de rue avec l'expérience.

Un séminaire de coordination a été organisé le 30 juin à distance. Il a regroupé 23 personnes et permis des échanges entre les porteurs des projets : Side-car, Retenue Motard, Ampère, Motard, VUL, DYMOA+, M-VASEM, Isafe, BIALCOL, SANUIT-Trauma et COCY. Des précisions de méthodologie, des points à améliorer ont notamment été émis ainsi que des nouvelles pistes de réflexion ou encore des propositions de soutien.

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

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

Parmi les travaux en cours, on peut citer :

- TSICA2 (Téléphone et Systèmes d'Information en Conduite Automobile) : 2018/2020, projet de la fondation MAIF qui fait suite à TSICA sur les déterminants de l'usage du téléphone au volant. Une enquête a été menée auprès de 3 189 personnes représentatives de la population française, dont 2843 conducteurs.
- I-STREET – Module SUSHIS - Solutions pour Une Signalisation Horizontale Innovante et plus Sûre : 2017/2022 : Le projet SUSHIS vise à développer et commercialiser une peinture photo-luminescente pour la signalisation routière.
- Autoconduct - Adaptation de la stratégie d'AUTOmatisation des véhicules autonomes (niveaux 3 et 4) aux besoins et à l'état des CONDUCTeurs en conditions Réelles : 2016/2020 : Proposer un monitoring avancé de l'état du conducteur en combinant différents diagnostics (état physique défini par sa posture, états internes définis par l'état émotionnel et l'effort cognitif, état perceptif défini par ses stratégies de prise d'informations).
- Saferup : 2018/2021 : SAFERUP! est un réseau européen de formation innovante (ITN) visant à former des chercheurs de haut niveau pour développer des chaussées plus résilientes, plus accessibles, plus sûres et plus durables.
- Pioneers - Protective innovations of new equipment for enhanced rider safety: 2018/2021 : Projet européen visant à réduire le nombre d'usagers vulnérables tués et gravement blessés en améliorant les équipements de protection et les aides à la conduite des deux roues motorisés.
- Simusafe -simulator of behavioural aspects for safer transport : 2017/2020 : L'objectif de ce projet européen est de développer des simulateurs de conduite permettant d'étudier les causes d'incidents et de comprendre



les motivations du comportement des acteurs impliqués, ce dans le but de concevoir des contre-mesures de sécurité routière. Des études sur routes et sur pistes permettront d'identifier les facteurs environnementaux et comportementaux conduisant aux incidents pour des usagers pouvant avoir un comportement altéré du fait de facteurs psychologiques, de distractions, ou de prise de drogues.

- Safer-LC SAFER Level Crossing by integrating and optimizing road-rail infrastructure management and design : 2017/2020 : SAFER-LC vise à développer des solutions efficaces qui permettront d'améliorer la sécurité aux passages à niveau. Les solutions à développer relèvent aussi bien de la technologie que des procédures d'exploitation, et doivent être acceptables pour les différentes parties.
- Adasandme : 2016/2020, le projet européen vise à développer des systèmes d'assistance au conducteur (ADAS) en prenant en compte l'état du conducteur/motard, le contexte environnemental et les interactions adaptatives permettant un transfert automatisé du contrôle entre le véhicule et l'humain, avec l'objectif d'améliorer l'usage de la route, notamment en termes de sécurité.

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

1. Physioflow : 2018 – 2020 : Prise en compte du LCR dans la modélisation du blessé médullaire
2. EVAPP – 2016 – 2020 - Évaluation et analyse des politiques publiques –
3. Projet fédérateur Voyageur virtuel : 2018 ...: L'objectif de ce projet est de simuler l'humain dans son environnement pour anticiper les impacts de la mobilité de demain. La mobilité actuelle est en forte évolution du fait des formes nouvelles qu'elle prend (mobilité partagée, multi-mobilité) ou qu'elle va prendre (mobilité coopérative, robomobilité). Si la technologie est souvent à l'origine des changements, l'humain influe de façon majeure sur le développement ou l'abandon de systèmes technologiques, leur fiabilité et sécurité d'emploi. Ainsi pour prédire la mobilité de demain, une approche virtuelle centrée sur l'humain sera un apport incontestable. Aussi, il est proposé un projet fédérateur centré sur l'humain et le numérique. La question posée est comment les individus, usagers des transports et acteurs de leur mobilité, vont choisir, s'adapter et transformer les nouveaux modes de déplacement. L'arrivée de véhicules à différents niveaux de délégation de conduite, qui d'ici 2030 pourraient être totalement autonomes, le développement de nouveaux modes de mobilité (partagés, fractionnés, collectifs, etc.) et d'aménagements adaptés vont avoir un impact sur les comportements et les usages qu'il est important d'anticiper. Passer d'une situation de maîtrise du véhicule par l'homme à celle de « délégation totale » n'est pas sans frein et sans risque.
4. SMASHS : 2017 – 2020 : Sécurité Mobilité – approches en sciences humaines et sociales.
5. MANTRA : 2020 – 2021 : Mesures des déformations et modélisation paroi Abdominale
6. COS : 2020 – 2021 : Protocoles de conservation et histologie de tissus osseux
7. ELUE : 2020-2023 : Structurer des échanges interdisciplinaires autour de la thématique des nouvelles mobilités individuelles (ou EDP Engins de Déplacement Personnel) au sein de l'Université Gustave EIFFEL
8. GAP : 2019 – 2020 : Genre et accès au permis : projet exploratoire ISITE Future

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

En 2019, les principales actions en faveur des politiques publiques sont recensées ci-après.

La journée EDA organisée par l'Université Gustave Eiffel le 10 octobre à Marne-la-Vallée a été l'occasion de montrer tout l'intérêt de ces études pour comprendre les mécanismes d'accident et ainsi mieux diagnostiquer les effets des aménagements ou des protections. La délégation à la sécurité routière y était représentée.

Le colloque de clôture de la Collaboration Structurante de Recherche Université Gustave Eiffel / Cerema : Cosmos s'est déroulé les 4 et 5 novembre 2019 à Marne-la-Vallée sous l'égide de la délégation à la sécurité routière. Il a permis de présenter le bilan des travaux de recherche sur les deux roues motorisées et de proposer des recommandations en matière d'équipements de sécurité, de visibilité / perception, de dynamique des motos et de vitesse, d'infrastructures, de formation et de politique de sécurité routière.

L'Université Gustave Eiffel a co-organisé les premières journées francophones de la sécurité routière à Québec en octobre 2019 avec l'université de Sherbrooke et l'Agence wallonne pour la sécurité routière, sur le thème des usagers vulnérables.

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

Le 28 novembre a été organisé sous l'égide de Santé Publique France, une journée d'échanges avec l'Arvac et RESUVal - RESCUE afin de balayer les enjeux de la traumatologie accidentelle, qu'elle soit liée aux accidents de la vie ou aux accidents de la route.

#### **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 à caractère administratif (EPA) créé le 1er 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'Etat, des activités de conseil, d'assistance, d'études, de contrôle, d'innovation, d'expertise, d'essais et de recherche. Il propose une expertise unique dans les domaines de la mobilité, des infrastructures de transport, de l'urbanisme et de la construction, de la préservation des ressources, de la prévention des risques, de la sécurité routière et maritime et de la capacité à intégrer ces différentes compétences dans la construction de projets territoriaux. Centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques pluridisciplinaires, il apporte son concours à l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques, tant au niveau national que local.

Le Cerema apporte, depuis sa création, son appui à la délégation à la sécurité routière pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de sécurité routière, cette dernière ne disposant plus, depuis son transfert du périmètre du ministère chargé des transports vers celui du ministère de l'Intérieur, des compétences techniques indispensables pour mener à bien ses missions et notamment pour assurer la fiabilité des données d'accidentalité routière, la production du bilan annuel de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et la production d'études pluriannuelles d'importance ainsi que d'expérimentations et d'évaluations de la politique de sécurité routière.

Depuis 2017, le Cerema reçoit 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.

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

1. *Systèmes d'information de la délégation à la sécurité routière (nouvel système d'information accident : gestion de la base de donnée accidents, alimentation et diffusion ; TE NET) :*
  - Exploitation à partir des données produites par les forces de l'ordre ;
  - Appui au développement de nouvelles fonctionnalités du nouveau système d'information sur l'accidentalité « TRAXY », qui entre en service par étape depuis 2019 avec l'arrêt en 2020 des outils qui l'ont précédé et l'objectif de l'interfacer avec des données connexes permettant de mieux comprendre l'accidentalité ;
  - Poursuite de l'analyse des nouvelles données pour le système d'information : accompagnement sur la qualification et la valorisation des données issues de véhicules connectés (Floating Car Data) ;
  - TE Net : appui sur l'application existante permettant l'instruction des transports exceptionnels par les DREAL et préparation du retrait du Cerema avec l'arrivée d'une nouvelle application en 2022 ;
  - Animation du réseau métier et formations prise de poste.

#### b) *Expérimentations et évaluations :*

- Publication en juillet 2020 du rapport d'évaluation de la mesure de réduction de la vitesse limite autorisée à 80 km/h sur l'ensemble des routes interurbaines bidirectionnelles à deux voies sans séparateur, entrée en vigueur le 1er juillet 2018, et valorisation des résultats de cette évaluation ;
- Finalisation en 2020 du rapport d'évaluation de l'expérimentation CIF (circulation inter file des deux et trois roues motorisées) ;
- Publication de la synthèse des expérimentations du passage piéton en 3 dimensions en 2020 ;

- Publication du rapport d'évaluation 3 ans après pour la métropole apaisée (Grenoble : généralisation du 30 km/h) ;
- Expertises sur les propositions d'expérimentation demandées par les gestionnaires d'infrastructures ou les autorités de polices en appui à la DÉLÉGATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ;
- Réalisation d'évaluations destinées à des gestionnaires d'infrastructures, de voirie ou de la mobilité à partir de tests ou d'expérimentations (voie réservées, diverses signalisations, vélorue, etc.) ;
- Expérimentation de nouveaux feux pour piétons en partenariat avec 6 métropoles ;
- Appui à la Cour des Comptes pour l'évaluation de la politique de sécurité routière 2008-2019 ;
- Participation de 3 experts au groupe des experts auprès du conseil national de sécurité routière.

c) *Connaissance de l'accidentalité :*

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

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

- Publication du guide sur les Zones de Circulation Apaisée (ZCA) ;
- Assurer le portage du programme « Une voirie pour tous » : capitaliser les bonnes pratiques en matière d'aménagement (dossier sur les aménagements temporaires et multi-usages), mener une veille constante, en lien avec les partenaires, sur les questions ou difficultés liées au partage de la voirie et de l'espace public, afin de travailler sur des solutions adaptées ;
- Améliorer les infrastructures sur tous les réseaux : réglementation en matière de signalisation, équipements de la route ou circulation, méthodologies et procédures (démarche Raca : route autrement pour une conduite adaptée), ainsi que diagnostics et études d'enjeu sur des démarches formalisées comme SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) ou ISRI (Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires) ;
- Évolution de méthodologies des démarches de sécurité routière. En 2020, publication du nouveau guide d'enjeu de la démarche SURE avec une évolution pour mieux prendre en compte les sections d'itinéraires à fort trafic et leur contribution nette au bilan national des accidents mortels ;
- Transcription de la nouvelle directive européenne 2019/1936 sur la sécurité des infrastructures routières, avec un élargissement du domaine d'emploi pour une meilleure appropriation par les Conseils Départementaux et métropoles : introduction de la notion de sécurité inhérente des infrastructures et d'un classement en fonction du niveau de sécurité et avec une plus grande prise en compte des usagers vulnérables ;
- Animation de Conférences Techniques Interdépartementales des Transports et de l'Aménagement (CoTITA) ;
- Appui au groupe de travail permanent « PANGOF » (Point d'appui national pour la gestion des outils de formation à la sécurité routière) pour la réalisation des formations initiales des différents acteurs locaux de la sécurité routière et la gestion d'un patrimoine de présentations. Évolution vers une formation mixte MOOC, webinaire et présentiel ;
- Dans le cadre des politiques locales de sécurité routière, le Cerema a œuvré sous forme de partenariats, de chartes (particulièrement sur les thèmes : alcool, stupéfiants, téléphone portables, vitesse, usagers vulnérables) et d'expertises auprès des pôles d'animation de sécurité routière (réseau des CMSR) notamment pour les formations. Dans le domaine de la sécurité routière, le Cerema a également servi de relais de communication vers les collectivités locales et de lien avec les partenaires ;

- Développement du programme de formation pour les collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale ;
- Être un appui auprès des collectivités territoriales afin que la sécurité routière soit bien prise en compte dans les autres politiques publiques qu'elles développent.

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

## 5. Les actions des autres organismes de recherche

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

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

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

La recherche précédemment générée dans le cadre de la Fondation Sécurité Routière (FSR) et qui rassemblait l'Etat 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 est en effet 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, liés aux nouvelles activités et postures rendues possibles pour les occupants de véhicules autonomes. 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 PSA Peugeot-Citroën (Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'étude du comportement humain) et le CEESAR (Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques) qui travaillent en relation avec les équipes de recherche des constructeurs et équipementiers du secteur automobile.

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

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

### 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**

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**

L'ONISR renforce de plus son programme d'évaluation de la politique publique de sécurité routière.

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

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

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

#### OBJECTIF DPT-2834

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

Programme 140 : Enseignement scolaire public du premier degré

Programme 141 : Enseignement scolaire public du second degré

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

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 182 : Protection judiciaire de la jeunesse

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Programme 219 : Sport

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

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

L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves relève de plusieurs registres de compétences (connaissance des règles de circulation et de sécurité, apprentissage des comportements adaptés).

Les actions d'éducation à la sécurité routière sont également centrées sur la prévention des conduites addictives et à risque et le développement des compétences psychosociales des élèves telles que :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

L'APER, et plus généralement l'ESR chez les plus jeunes (cycles 1, 2 et 3), a fait l'objet d'une étude menée entre 2016 et 2018 par l'institut français des sciences et technologies du transport, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR devenue 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 primaire et, d'autre part, les effets de cette éducation sur les comportements des élèves.

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

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

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

L'importance de l'apprentissage des règles de sécurité routière, quel que soit le lieu de scolarisation ou de formation du jeune, est renforcée par le caractère obligatoire des attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 – ASSR2) et l'attestation de sécurité routière (ASR).

L'ASSR1 est requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur (article R. 211-2 du Code de la route) tandis que l'ASSR2 ou l'ASR est nécessaire pour l'obtention du permis de conduire.

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

La commission nationale des ASSR est chargée de la mise à jour de la banque de questions des épreuves ASSR et ASR. Elle a procédé à une actualisation et un enrichissement des épreuves. Celles-ci se composent désormais, pour moitié, de questions spécifiques à la sécurité routière et, pour moitié, de questions plus larges. Les épreuves ainsi enrichies incitent les élèves, à la réflexion sur les conduites addictives, la prise de risques et les problématiques de mobilités citoyennes et actives. Les questions relatives au comportement citoyen et au respect d'autrui ont, par ailleurs, été renforcées.

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

Les jeunes, qui n'auraient pas passé ces ASSR, ont la possibilité de les obtenir après un examen organisé par les GRETA et portant sur des connaissances théoriques. Néanmoins, conformément au décret du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière, la détention de l'ASSR n'est désormais plus obligatoire pour les personnes ayant atteint l'âge de 21 ans. Cette disposition permet de fluidifier l'instruction des dossiers, tout en restant cohérente avec les études statistiques qui constatent que la majorité des jeunes passe leur permis avant 21 ans.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En 2019, 27 424 élèves relevant de 1 454 classes ont participé à cette manifestation, 28 académies étaient représentées. L'édition 2019 de la semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège a été l'occasion de lancer le « savoir rouler à vélo » (SRAV). En 2020, la crise sanitaire liée au COVID-19 n'a pas permis la réalisation de la semaine de la marche et du vélo. La fermeture des Ecoles et établissements scolaires du 14 mars au 11 mai 2020 a suspendu toutes les actions éducatives afin de privilégier la continuité pédagogique en distanciel.

L'enseignement du « savoir rouler à vélo » a été annoncé dans le cadre du Comité Interministériel à la Sécurité Routière (CISR), présidé par le Premier ministre, le 9 janvier 2018 et a été reprise dans le cadre du « Plan Vélo et mobilités actives », lancé le vendredi 14 septembre 2018.

La mesure consiste à favoriser l'apprentissage du vélo pour une pratique plus sécurisée. A l'horizon 2022, la généralisation du programme devrait permettre aux jeunes entrant au collège de maîtriser la pratique du vélo de manière autonome dans les conditions réelles de circulation, à des fins de mobilité.

Ce dispositif est également piloté par le ministère chargé des sports et s'organise sur les différents temps de la vie de l'enfant : scolaire, périscolaire et extrascolaire. A cet effet, le ministère dispose de 40 000 € pour le soutien d'actions du « savoir rouler à vélo » qui pourraient être alloués à différents opérateurs, y compris des fédérations sportives.

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

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

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

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

En 2019, 244 115 jeunes ont été sensibilisés au risque de la sécurité routière et 17 063 missions « actions de prévention partenariat » ont été menées par la gendarmerie.

La direction centrale de la sécurité publique (DCSP), les compagnies républicaines de sécurité (CRS) et les services de la préfecture de police se mobilisent également dans des actions de prévention à l'attention des élèves de l'enseignement primaire et secondaire. Ces actions concernent l'usage du vélo et le dispositif « permis piéton ». Ce dernier dispositif bénéficie d'une nouvelle convention, signée le 8 avril 2019 entre le ministère de l'Intérieur, l'association Prévention MAIF et l'Association des maires de France.

En 2019, 1 106 actions ont permis de sensibiliser 24 811 personnes qui se sont vu décerner ledit permis. Depuis 2015, 98 522 « permis piéton » ont été distribués. L'objectif est double. Il s'agit d'une part, de former tous les élèves du primaire comme du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons, et d'autre part, de les initier au développement durable. 2 040 actions ont également été déployées dans le cadre du « permis vélo », ce qui a permis de distribuer 48 038 de ces permis.

Depuis 1972, les pistes d'éducation routière des compagnies républicaines de sécurité (CRS) permettent de sensibiliser les jeunes à partir de 14 ans, à la pratique et aux risques de la conduite des deux roues motorisées. Des ateliers sont plus particulièrement dédiés aux effets de l'alcool et des produits stupéfiants ainsi qu'à des mises en situation d'accidents (via notamment des casques de simulation de chocs). L'opération « 10 de conduite rurale » sensibilise plus particulièrement les futurs agriculteurs à la prévention et aux bons réflexes d'utilisation des engins agricoles. Durant ces parcours pédagogiques, les jeunes sont évalués sur leur capacité à appréhender les situations observées lors des exercices pratiques. En 2019, environ 54 881 jeunes ont été formés par les CRS.

Les écoles de police interviennent également dans des classes de terminale Bac Pro « métiers de la sécurité » pour les sensibiliser, notamment, aux délits routiers et aux infractions liées à l'alcoolémie au volant.

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

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

La préfecture de police renforce par ailleurs les actions en direction des étudiants ; 4 856 en ont bénéficié en 2019, au cours de 58 opérations de sensibilisation effectuées en milieu universitaire.

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

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

A compter de 2020, les crédits alloués aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs ne sont plus portés au programme 219. Ils ont été transférés à l'Agence nationale du sport. Celle-ci est un groupement d'intérêt public créé en 2019 afin de favoriser la haute performance et développer une pratique du sport pour tous les publics, à tous les âges de la vie et sur tous les territoires. Cependant, pour la dernière année de l'ancienne convention pluriannuelle d'objectifs, les actions soutenues précédemment ont été reprises par l'agence.

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

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

Cependant il convient de souligner certaines actions qui ont pu être conduites au sein des fédérations.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En amont de l'obtention de ces examens, la direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) 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 7 juin 2011 avec la direction du service national et la direction de l'administration pénitentiaire poursuit cet objectif. En effet, ce protocole fixe le cadre d'organisation des journées « défense et citoyenneté en milieu carcéral et en milieu ouvert » pour les jeunes recensés de 16 à 25 ans. Cette démarche leur permet d'être en règle avec les obligations du code du service national avant la fin de leur prise en charge ou de leur temps de détention. Le passage d'examens et de concours soumis à l'autorité publique, dont font partie les attestations et brevets de sécurité routière ainsi que le permis de conduire, s'inscrit dans le processus de réinsertion.

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

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

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

Les services déconcentrés préparent et assurent le passage de l'ASR. En 2019, 99 unités d'établissements et services sont habilitées à cette fin. Elles ont assuré la préparation de 1 868 jeunes. 1 458 étaient présents lors des épreuves et 1 382 jeunes ont obtenu l'ASR.

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

Dans le domaine de la prévention de la délinquance et de la réitération, la DPJJ développe avec ses partenaires un panel de 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.

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

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

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

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

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

#### OBJECTIF DPT-2835

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

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

La formation au permis de conduire est un outil privilégié de la lutte contre l'insécurité routière. 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.

### **Les réformes du permis de conduire de 2014 et 2019**

La réforme du permis de conduire annoncée par le ministre de l'intérieur en juin 2014 est allée dans ce sens. Elle avait pour objectif, d'une part de réduire les délais de passage et donc les coûts pour les usagers, d'autre part de rendre le permis plus accessible pour les jeunes (rénovation du dispositif du permis à un euro par jour, mise en place de guichet unique pour les aides, etc.). La réforme a produit ses effets puisque le délai médian d'attente d'une place d'examen au permis de conduire après un échec a fortement baissé depuis 2013 ; il est passé de 73 jours en 2013 à 42 jours au 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

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

L'objectif de la nouvelle réforme du permis de conduire, annoncée le 2 mai 2019 par le Premier ministre, est d'améliorer l'accès à un permis de conduire moins cher.

Cette réforme s'articule autour de dix mesures et vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite.

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

- l'abaissement à 17 ans de l'âge auquel les candidats au permis peuvent se présenter à l'examen pratique ;
- le développement de la formation sur simulateur de conduite ;
- la conversion facilitée du permis « boîte automatique » en permis classique.

La mise en œuvre de la réforme s'est poursuivie en 2020 avec notamment la désintermédiation de l'inscription des candidats à l'épreuve pratique du permis de conduire. La désintermédiation nécessite la création d'une plateforme de réservation qui permet aux écoles de conduite et aux candidats libres de réserver, en ligne, leurs places d'examen. Depuis février 2020, une plateforme de réservation en ligne des places d'examen (RdvPermis) est expérimentée dans cinq départements d'Occitanie (Aude, la Haute-Garonne, le Gers, le Gard et l'Hérault). Dès lors, dans cette région, chaque candidat devient responsable de la réservation de sa place d'examen par l'intermédiaire de son auto-école. La crise sanitaire du printemps 2020 a reporté la fin de l'expérimentation à février 2021.

Les autres mesures se déclinent autour de 3 axes :

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

### **La réforme du permis de conduire deux-roues motorisé en 2020**

La modernisation de l'examen du permis de conduire des catégories A1 (moto légère) et A2 (moto d'une puissance moyenne) a été décidée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018.



Le nouvel examen du permis de conduire est entré en vigueur le 1er mars 2020 avec l'ambition d'initier les futurs motards aux risques inhérents à la conduite d'une motocyclette.

La réforme du permis moto a permis la création d'une épreuve théorique spécifique à la motocyclette, ce 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.

De plus, 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, l'épreuve circulation prend en compte l'évaluation de la trajectoire de sécurité afin de permettre aux futurs motards d'être à la fois formés et évalués sur le positionnement sur la chaussée optimal et sécuritaire en fonction des circonstances de conduite rencontrées ou abordées.

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

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

Par délibération du 19 décembre 2019, France Compétences a reconnu le ministère de l'intérieur en tant qu'instance de labellisation pour son label « qualité des formations au sein des écoles de conduite » sous réserve d'évolutions du référentiel de ce dernier afin d'être mis en conformité avec le référentiel national sur la qualité des actions concourant au développement des compétences. Les travaux sont en cours. A l'issue de ces derniers, le label ministériel sera délivré sur la base des 7 critères de qualité définis dans le décret n° 2019-565 du 6 juin 2019 relatif au référentiel national sur la qualité des actions concourant au développement des compétences. Ces sept critères sont eux-mêmes déclinés en 32 sous-critères.

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

Mis en œuvre par l'État en 2005, ce dispositif permet aux jeunes de 15 à 25 ans d'étaler le financement du coût de leur formation à la conduite automobile sur plusieurs mois, à raison d'un euro par jour. Il s'agit d'un prêt à taux zéro accordé sur une durée maximale de 40 mois par les établissements de crédits ou sociétés de financement partenaires. L'État prend en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux organismes financiers. Le montant des intérêts est calculé sur la base du taux de l'obligation assimilable du trésor OAT à 2 ans.

Depuis le 1er juillet 2016, peuvent également souscrire un prêt « permis à un euro par jour » :

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

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

- 4 500 écoles de conduite partenaires (chiffre 2019) ;
- 12 établissements financiers.



Néanmoins, certains jeunes restent exclus du crédit bancaire car ils ne disposent pas de la caution de parents ou d'un tiers. Afin d'y remédier, le Comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009 a décidé d'assurer la prise en charge par l'État du cautionnement de ce prêt, et ce, notamment pour les jeunes qui étaient inscrits dans une démarche de formation ou d'accès à l'emploi. L'État a confié à la Caisse des dépôts et consignations (CDC) le soin de garantir, via le fonds de cohésion sociale, ces prêts à hauteur de 50 %, les 50 % restants étant pris en charge par les établissements de crédit. Au 30 juin 2020, 432 jeunes ont bénéficié d'un prêt cautionné (20 d'entre eux ont fait l'objet d'un appel en garantie). Ce faible nombre peut s'expliquer par une adhésion limitée des établissements de crédit et une connaissance insuffisante de ce dispositif par les bénéficiaires potentiels. Le 28 juillet 2016, à l'occasion de la signature du mandat de gestion avec la Caisse des dépôts et consignations, des réflexions ont d'ailleurs été engagées afin d'alléger le dispositif de la caution publique, jugé trop complexe à mettre en œuvre. A ce titre, il a été envisagé de mettre en œuvre, en lieu et place, des prêts « permis à un euro par jour » bénéficiant de la caution publique, une procédure de microcrédit personnel. Ces réflexions, qui doivent garantir un niveau suffisant de prêts octroyés, n'ont pas été menées jusqu'à leur terme, notamment du fait des restructurations annoncées et du transfert des certaines compétences de la Caisse des dépôts et des consignations vers la banque publique d'investissement. Des échanges avec cette dernière doivent avoir lieu afin de poursuivre les réflexions initiées avec la CDC.

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

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

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

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

### **INDICATEUR P207-835-12996**

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	66	67	42	50	42	42
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	65	65,9	65,4	67,4	64,8	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 PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La réforme de juin 2014 s'est traduite notamment par la mise en place d'un 13<sup>ème</sup> examen B par jour, par la mise à disposition d'une vingtaine d'agents publics de La Poste pour réaliser l'épreuve pratique du permis B et par l'externalisation de l'épreuve théorique générale (99 % des candidats à l'examen théorique général passent cet examen dans un des six organismes agréés). Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) se sont ainsi concentrés sur l'épreuve pratique du permis B et les contrôles.

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

Le dispositif de mise à disposition d'agents de La Poste initié en 2016 a été renouvelé en 2019. 24 examinateurs de La Poste ont ainsi réalisé des examens pratiques de la catégorie B du permis de conduire à compter de juillet 2019 dans les départements les plus en tension. Depuis 2014, les volumes de recrutements annuels sont calibrés pour garantir la stabilité des effectifs d'IPCSR et de délégués du permis de conduire et de la sécurité routière (DPCSR). Ils sont d'environ 44 pour les IPCSR et de 8 pour les DPCSR.

Ces mesures ont permis de réduire considérablement le délai d'attente moyen aux examens, qui est passé de 98 jours en 2013 à 64 jours fin 2019. Le délai médian est passé de 73 jours en 2013 à 42 jours en février 2020.

En 2020, les mesures de confinement mises en place dans le cadre de la crise sanitaire liée à la Covid-19 ont entraîné l'interruption des examens du permis de conduire augmentant ainsi mécaniquement le délai annuel médian qui a été revu à la hausse puisque environ 400 000 examens du permis de conduire, toutes catégories confondues, n'ont pu se tenir durant cette période. Un retour à la prévision initiale pour 2021 est envisagé, à savoir 42 jours pour le délai annuel médian.

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

En complément de ce dispositif, la Délégation à la sécurité routière (DSR) a fait appel aux IPCSR retraités volontaires afin de réaliser des examens du permis de conduire. Ces deux dispositifs sont susceptibles d'être renouvelés en 2021.

La mobilisation d'un effectif plus important d'IPCSR a généré une légère hausse des dépenses de fonctionnement à laquelle s'ajoute une augmentation de la masse salariale. Le coût des formations initiales des DPCSR et des IPCSR a également augmenté depuis 2018 en raison de la prise en charge nouvelle du permis A2 et du niveau supérieur moto pour l'ensemble des agents en formation initiale.

Le nombre d'examens non réalisés en raison des mesures de confinement ne pourra être intégralement compensé, ce qui entraînera inéluctablement une diminution du nombre de permis délivrés en 2020, augmentant de facto le coût unitaire du permis de conduire. En 2021, le retour aux prévisions initiales du délai médian devrait se traduire par une hausse du nombre de permis délivrés qui fera diminuer mécaniquement le coût unitaire du permis de conduire.

### 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 1er juillet 1992, constitue un instrument efficace et privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière, car il induit une évolution des comportements au volant de nos concitoyens.

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

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

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

Sur le fondement de l'article 15 de la loi du 16 février 2015 relative à la modernisation et à la simplification du droit et des procédures dans les domaines de la justice et des affaires intérieures, un téléservice a été développé pour permettre aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points. Ce service, déjà accessible, va évoluer en 2020 afin d'offrir à l'utilisateur la possibilité d'accéder au calendrier de reconstitution de leur solde de points ainsi qu'au relevé d'information détaillé et simplifié de leur situation.

Pour 2021, les crédits du programme 751 financeront la refonte du SI ERPC, les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC) ainsi que les dépenses relatives à l'hébergement et à l'exploitation des plateformes de production du permis de conduire sécurisé (serveurs et logiciels).

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

Sur ce programme sont également financées les dépenses liées à l'amélioration des téléprocédures de demande de permis de conduire ouvertes en 2018 dans le cadre du plan préfectures nouvelle génération (PPNG).

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

A cet effet, le projet de modernisation du Système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire a été approuvé par la direction du numérique du ministère de l'Intérieur en septembre 2019. Les travaux de refonte ont été engagés en 2020 dans le cadre d'un nouveau marché, et vont se poursuivre durant les prochaines années, financés sur le programme 216.

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

Depuis le 6 novembre 2017, dans un contexte de profonde mutation liée au plan préfectures nouvelles génération, l'instruction des dossiers de droits à conduire est effectuée au niveau de l'un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (CERT) dédiés aux droits à conduire. Cependant, la fabrication des titres relève de la compétence de l'ANTS qui a en charge le contrôle de la production et de la sécurisation des titres effectuées par l'Imprimerie nationale.

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

## INDICATEUR P751-3618-12501

### Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre de lettres de restitution de points (lettre 46)	Nb	10 061 701	9 376 375	9 500 000	9 200 000	11 500 000	11 500 000
Nombre de lettres de retrait de points (lettre 48)	Nb	10 131 103	8 599 535	12 300 000	11 000 000	13 000 000	13 000 000

#### Précisions méthodologiques

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

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

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

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

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La politique conduite par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière a pour objectif une amélioration du comportement des conducteurs en renforçant et diversifiant les moyens de constater les infractions au Code de la route notamment avec le développement du parc de radars.

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

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

### OBJECTIF DPT-2837

Développer l'éducation routière tout au long de la vie

Programme 152 : Gendarmerie nationale,

Programme 176 : Police nationale,

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Document Général d'Orientation (DGO) a été élaboré dans chaque département pour la période 2018-2022. Il constitue l'outil de programmation dans le domaine de la sécurité routière

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

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

En l'absence de crise sanitaire, ces actions pilotées directement par les services de l'État se concrétisent sur le terrain, notamment, par :

- des opérations de sensibilisation et de prévention menées par le service de coordination « sécurité routière » et ses partenaires : sensibilisation des écoliers, des collégiens et des lycéens, intervention auprès des 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 de la semaine de la sécurité intérieure, « crash test », etc.

Au premier semestre 2020, la quasi-totalité des DGO avait été signée.

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

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

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

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

Des opérations de prévention ponctuelles sont organisées à destination des élèves du secondaire et des étudiants. En plus des actions menées auprès de 26 715 collégiens et lycéens, 58 opérations ont été menées en milieu universitaire au cours de l'année 2019 et ont permis de sensibiliser 4 856 étudiants.

Même si le public senior reste difficile à mobiliser, 16 actions de sécurité routière spécifiques ont été conduites par la préfecture de police en 2019 contre 5 en 2018, pour 862 seniors sensibilisés (+ 194 %).

Les actions de prévention menées en milieu professionnel sont également à un niveau élevé avec 213 actions en 2019 permettant la sensibilisation de 12 802 personnes.

Le nouveau dispositif des alternatives aux sanctions a également permis de sensibiliser davantage d'usagers avec une progression de 27,3 % du public touché (1 449 personnes) au cours de 35 opérations.

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



Lors de leur scolarité, les élèves gardiens de la paix sont formés à la réglementation au code de la route mais également au contrôle et à la procédure routière. Ainsi 3 037 élèves ont bénéficié des enseignements routiers en 2019.

Les élèves Adjoints de Sécurité (ADS) et cadets de la République suivent quant à eux 34 heures de cours consacrés au domaine routier. En 2019, 2 765 ADS et 407 cadets (hors PP) sortant d'école, ont été ainsi formés.

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.

Enfin, les directions zonales et les Centres Régionaux de Formation (CRF) participent activement à la prévention du risque routier en proposant des actions de sensibilisation à la conduite éco-responsable sur simulateur. Ainsi, depuis le début de l'année 2019, 73 agents ont été sensibilisés à cette conduite.

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

### Données statistiques

#### *Deux-roues motorisés*

Selon, le bilan 2019 de l'ONISR, les usagers de deux-roues motorisés représentent 23,1 % des décès avec 615 motocyclistes et 134 cyclomotoristes tués en 2019.

Avec 615 personnes tuées en 2019, les motocyclistes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>) représentent 19 % de la mortalité routière. La mortalité motocycliste a diminué de 1,9 % (- 12 décès) par rapport à 2018, et reste équivalente à celle observée entre 2015 et 2017.

Un accident corporel sur quatre implique au moins une moto.



Entre 2000 et 2010, le nombre de motocyclistes tués a baissé de 2,9 % par an en moyenne (- 26 % au total). Entre 2010 et 2019, la baisse est de 1,5 % par an en moyenne (- 13 % au total) ; elle est moins forte que celle de l'ensemble des usagers (- 19 % au total).

En 2019, 134 cyclomotoristes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup>) ont été tués, soit 4,1 % de la mortalité routière. Il s'agit à 93 % d'hommes alors qu'ils ne représentent que 70 % des utilisateurs. Sur les 134 cyclomotoristes tués, 126 étaient conducteurs et 8 étaient passagers. Au total, 11 % des accidents corporels impliquent au moins un cyclomoteur.

Entre 2000 et 2010, le nombre de tués cyclomotoristes a baissé de 6 % par an en moyenne. Entre 2010 et 2019, cette baisse est de 7 % en moyenne par an. Elle est 3 fois plus forte que pour les autres usagers (- 2,0 % par an en moyenne).

#### *Autres usagers vulnérables*

En 2019, 10 037 accidents corporels ont impliqué un piéton, soit 18 % de l'ensemble des accidents. Ces accidents ont provoqué la mort de 495 personnes, dont 483 piétons, soit 15 % de la mortalité routière.

En 2019, 187 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2018 (+ 12 tués). Il s'agit aussi du chiffre le plus élevé depuis 15 ans. En 2019, les cyclistes représentent 6 % de la mortalité routière.

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre un risque accru pour les seniors de 75 ans et plus. 86 personnes de cette classe d'âge sont tuées par million d'habitants contre 46 pour la classe d'âge des moins de 65 ans. Les seniors de 65 à 74 ans ne présentent pas un risque plus grand par rapport aux moins de 65 ans (45 personnes tuées par million d'habitant).

Les accidents des seniors se caractérisent par une gravité élevée et croissante en fonction de l'âge : 4 tués pour 100 blessés pour les personnes de moins de 65 ans, le double pour les 65 -74 ans (8 tués) et le quadruple pour les 75 ans et plus (16 tués). Cette gravité plus importante est constatée autant en agglomération qu'hors agglomération.

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

- la constatation par 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.

Par ailleurs, 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.

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 a également décidé de moderniser l'examen du permis de conduire moto (catégories A1 et A2) afin d'améliorer la sécurité des futurs motards. Le nouvel examen du permis « moto » est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2020. Désormais, il intègre les évolutions suivantes :

- mise en place d'une épreuve théorique spécifique « moto » : à compter du 1<sup>er</sup> mars 2020, chaque futur motocycliste souhaitant obtenir un permis de conduire des catégories A1 ou A2 devra réussir cet examen. L'objectif est de permettre aux motards d'élargir leur connaissance des risques inhérents à la conduite d'une moto ;
- réaménagement des épreuves pratiques hors circulation et en circulation : l'épreuve hors circulation a été réduite à 10 mn au profit de l'épreuve en circulation. Durant cette dernière épreuve, la technique de la trajectoire de sécurité sera notamment évaluée. Le seuil de réussite a augmenté pour atteindre désormais 21 points sur 27 points.

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

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

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

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

L'identification par la **police nationale (programme 176)** de plusieurs catégories d'usagers particulièrement vulnérables (notamment les jeunes adultes, les usagers de deux-roues motorisés et les seniors) contribue à la mise en œuvre d'actions ciblées de contrôle et de répression des infractions.

Les usagers de la route les plus exposés demeurent les piétons (31 %) et les passagers de véhicules légers (29 %). Chacune de ces catégories représente un peu moins d'un tiers des tués. Viennent ensuite les conducteurs de motocyclettes (22 % des victimes de la route).

En matière de prévention, plusieurs opérations sont spécifiquement organisées par la préfecture de police de Paris à destination ou au bénéfice des usagers les plus vulnérables : opération « Bien vu ensemble » au moment du passage à l'heure d'hiver, sensibilisations récurrentes au non-respect des règles de priorité aux piétons ou aux personnes à mobilité réduite, actions en direction des utilisateurs de deux-roues motorisés (notamment pour promouvoir les airbags moto), alternatives à la sanction à destination des usagers vulnérables...

Un accent a également été mis à partir d'octobre 2019 sur la réglementation des engins de déplacement personnel.

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

A compter de 2020, les crédits alloués aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs ne sont plus portés par le **programme 219 sport**. Le financement destiné à l'origine aux fédérations sportives a été transféré à l'Agence nationale du sport qui reprend également les actions prévues par les fédérations en 2020.

Initialement, sur un plan qualitatif, cet *objectif de prévention était essentiellement développé au sein de projets fédéraux axés sur la sécurité. Trois fédérations sont particulièrement concernées : la fédération française de motocyclisme (FFM), la fédération française de cyclotourisme (FFCT) et la fédération française de cyclisme (FFC).*

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

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

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

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

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

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

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

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

Les formations des référents sécurité sont harmonisées sur le territoire.

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

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

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

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

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

Des coordinations de la sécurité routière ont initié à partir de 2013, l'opération « La route se partage » sur le Tour de Bretagne cycliste (**Programme 207**). Cette opération répond à une attente forte des cyclistes, dans le domaine de la sécurité routière et invite les conducteurs de véhicules motorisés et les cyclistes à modifier leurs comportements pour un respect mutuel entre tous les usagers de la route. Depuis 2015, avec la signature d'une convention entre la DSR et Amaury Sport Organisation, le Tour de France cycliste accueille également cette opération qui bénéficie ainsi d'une vitrine importante. Une nouvelle convention vient d'être conclue le 6 septembre 2020, ce qui prolonge le partenariat avec Amaury Sport jusqu'en 2024. L'action essentielle consiste en l'animation de stands sur les différentes étapes. En 2019, la quasi-totalité des coordinations de sécurité routière a intégré le dispositif, ce qui représente 34 stands sur l'intégralité du Tour de France. En 2020, l'installation de ces stands a été annulée en raison de la crise sanitaire. Néanmoins, les coordinations de la sécurité routière des Alpes-Maritimes et de la Charente-Maritime ont animé respectivement les « fan parks » de Nice et Châtelailon.

**Sécurité routière**

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

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

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

#### OBJECTIF DPT-2839

Améliorer la sécurité des infrastructures de transport

Programme 203 : Infrastructures et services de transports

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologie

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

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

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

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

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

- le maintien en bon état du patrimoine routier national, afin de garantir aux usagers une circulation dans de bonnes conditions de sécurité ;
- la protection et la sécurité des personnels d'entretien et d'exploitation ;
- l'information et la sensibilisation des usagers ;
- l'optimisation de l'écoulement du trafic et la réduction des encombrements, en temps normal comme en situation de crise, grâce aux actions de gestion de trafic ;
- la surveillance du réseau pour détecter rapidement les incidents et accidents et réduire les délais d'intervention ;
- l'intervention des services lors des crises routières ou pour tout incident signalé sur le réseau.

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.

En application de la réglementation installée depuis l'accident du Mont-Blanc en 1999, la mise en sécurité des tunnels du réseau routier national consiste à réduire les délais de détection d'incidents, à augmenter la résistance au feu des ouvrages, à en faciliter l'évacuation par le renforcement de la ventilation d'extraction des fumées et si nécessaire, à créer des issues de secours supplémentaires. 38 tunnels et tranchées couvertes, dont 22 localisées en Île-de-France sont concernés. En 2018, le niveau d'avancement du programme de travaux en Île-de-France est de 92 % ; celui concernant les tunnels situés en province est de 86 %.

La démarche « sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE), à laquelle participe le CEREMA, est fondée sur l'analyse des accidents et la compréhension d'éventuels dysfonctionnements sur un tronçon d'itinéraires. Il s'agit d'une démarche complète d'amélioration de la sécurité routière qui permet d'identifier les itinéraires à enjeux et les mesures d'amélioration de l'infrastructure ou des équipements de la route (notamment de la signalisation). Le guide explicitant la démarche SURE a récemment été actualisé par le CEREMA. En 2019, tous les gestionnaires du réseau routier national non concédé possèdent une étude d'enjeux datée de moins de trois ans. Elle leur permet de poursuivre la mise en œuvre de plans d'actions visant à améliorer la sécurité des infrastructures. Une douzaine d'opérations issues des plans d'actions de la démarche SURE ont été financées.

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

Des démarches « thématiques » se concentrent sur des situations qui appellent un traitement des sites ou des environnements dans lesquels surviennent des accidents rares mais particulièrement graves. Il s'agit notamment de la prévention de la prise à contresens des autoroutes ou de la sécurisation des passages à niveau ou des routes à forte pente. Les utilisateurs des deux roues motorisés constituent des usagers particulièrement vulnérables et à ce titre, ils bénéficient d'une démarche thématique de traitement des obstacles latéraux.

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

- l'organisation chaque année d'ateliers de la sécurité pour que les praticiens dans ce domaine puissent échanger ;
- le pilotage d'une étude annuelle de l'accidentalité sur les zones de chantiers et d'interventions sur le réseau routier national non concédé ;
- la tenue d'un observatoire de l'accidentalité et d'un tableau de bord mensuel, depuis 2016 ;
- le pilotage d'une étude pluridisciplinaire sur la doctrine technique en matière de signalisation temporaire, en association avec le ministère de l'intérieur ;
- l'animation d'un groupe de travail national avec les professionnels du transport routier de marchandises (fédérations et organismes de formation) faisant suite à la signature, le 15 octobre 2015, d'une charte d'engagement à ne pas rendre mortel le métier des agents des directions interdépartementales des routes (DIR) ;
- l'animation d'un groupe de travail avec les représentants nationaux des personnels au CHSCT ministériel sur la prévention des risques auxquels sont exposés les agents des DIR ;
- la diffusion d'une campagne nationale de prévention afin de sensibiliser les usagers de la route sur les risques des zones de chantiers et d'intervention.

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

La contribution du CEREMA (**programme 159**) à la sécurisation des infrastructures des transports repose sur :

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

**Sécurité routière**

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

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

Pour la bonne conception et la bonne réalisation des infrastructures

Le CEREMA actualise régulièrement les guides de référence qui traitent de la conception des infrastructures, en intégrant néanmoins les différentes problématiques de sécurité routière : conception géométrique des infrastructures routières, aménagement de l'espace public, transports collectifs, mobilité des usagers vulnérables, etc. Ainsi, le guide de référence sur l'aménagement des routes principales (ARP) est en cours de réécriture pour tenir compte de l'évolution des connaissances et des attentes de la société (plus grande place accordée aux modes actifs et meilleure prise en compte des usagers vulnérables par exemple).

Le CEREMA assiste la délégation à la sécurité routière (DSR) et la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) dans l'écriture de la réglementation en matière d'équipements de la route. Il contribue à l'écriture des normes françaises et européennes.

Le CEREMA rédige des guides de conception et d'installation des dispositifs de retenue routiers.

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

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

Le CEREMA exerce aussi une veille internationale pour transposer en France les bonnes idées mises en œuvre par-delà nos frontières comme par exemple le « rumble-strip », un dispositif sonore particulier qui rappelle à l'ordre les automobilistes s'écartant de la bonne trajectoire. Ce dispositif est actuellement en cours d'expérimentation en France.

Sur les routes existantes :

En-dehors de la démarche « SURE », le CEREMA procède actuellement au diagnostic des passages à niveau inscrits au programme national afin de préconiser des mesures de sécurisation. A cette fin et pour faciliter une analyse à grand rendement, une matrice de criticité a été élaborée avec la SNCF en 2020. En outre ; dans le prolongement de la loi dite LOM, le CEREMA met à jour la grille de diagnostic de 2008 et modifie la note d'accompagnement pour la réalisation de diagnostics de sécurité au passage à niveau. Des formations sont également prévues fin 2020 afin d'associer les collectivités territoriales à la réalisation des diagnostics sur les passages à niveau.

En 2021, il est prévu la réalisation d'une boîte à outil pour étudier les passages à niveaux.

Le 23 octobre 2019, est parue la directive européenne 2019/1936 qui modifie la directive 2008/96 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Cette directive introduit la notion de sécurité inhérente des infrastructures, recommande un classement des infrastructures en fonction du niveau de sécurité et prône une meilleure prise en compte des usagers vulnérables.

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

Adaptation des démarches de sécurité sur le réseau secondaire :

Le CEREMA accompagne les collectivités locales dans leurs démarches de sécurité routière pour qu'elles bénéficient des compétences et du savoir-faire des services de l'État dans l'analyse de l'accidentalité ainsi que dans la conception

et l'équipement des infrastructures. La majorité des accidents mortels se produit sur ce réseau d'environ 1 million de km routier.

Après avoir publié un ensemble de documents (fiches de présentation, P'tit essentiel) qui présente les principes et objectifs de ces démarches, le CEREMA produit actuellement des fiches de retour d'expérience. Il s'agit de partager les meilleures expériences de démarches de sécurité mises en œuvre par divers gestionnaires de réseaux secondaires (6 fiches publiées en 2019). Par exemple, le CEREMA a travaillé avec le département de la Gironde sur une adaptation de la démarche ISRI (inspections de sécurité routière des itinéraires) au réseau routier de ce département. La démarche SURE (sécurité des routes existantes) a aussi été menée en partenariat avec le département du bas Rhin.

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

Le CEREMA a aussi développé le concept « vers une route autrement pour un conduite adaptée » (RACA) qui met en œuvre une approche systémique pour la sécurité routière. Ce concept a été décliné en plusieurs expérimentations qui ont permis de mettre au point des démarches adaptées à différentes situations. La démarche « route plus sûre, route sans accident » a été appliquée en Seine Maritime et a fait l'objet d'une synthèse permettant sa transposition sur tout territoire à tout gestionnaire de réseau routier désireux de résoudre une problématique particulière de sécurité routière. Enfin, en collaboration avec l'université Gustave Eiffel, le CEREMA examine les incidents qui se sont produits sur le réseau routier des départements à l'aide d'enregistreurs de données embarqués dans des flottes de véhicules.

#### La sécurité des équipes intervenant sur la route :

En ce qui concerne la 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), qui s'articule en 7 actions :

1. Un état de l'art exhaustif des éléments de doctrine et des pratiques en vigueur,
2. Une analyse de l'accidentologie portant sur l'ensemble du réseau routier national (RRN),
3. Un recueil des attentes et pratiques des gestionnaires,
4. Une méthodologie de recueil et une analyse des facteurs d'exposition au risque,
5. Un cadre d'évaluation permettant d'apprécier l'opportunité des dispositifs expérimentaux,
6. Une étude sur la compréhension des usagers de la signalisation,
7. Une approche nouvelle selon des techniques d'analyse de l'ergonomie pour apprécier les risques associés aux processus d'intervention.

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

**Opérateur du programme 203, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)** a perçu au titre de 2019, 231 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 ;



**Sécurité routière**

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

- 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) ménagement 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].

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

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

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.

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

**OBJECTIF DPT-2840**

Améliorer la sécurité des véhicules

Programme 174 : Énergie, climat et après-mines

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

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

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

- a délivrance des documents autorisant la mise en circulation des véhicules à usage spécifique : les cartes blanches pour les dépanneuses, les attestations d'aménagement pour les véhicules de transport en commun de personnes, les certificats d'agrément pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses. Cette activité a représenté 10 244 documents délivrés en 2019.



- a réception et l'identification des véhicules afin de s'assurer de leur conformité aux prescriptions techniques réglementaires relatives à la sécurité et aux nuisances. Cette opération constitue un préalable indispensable à l'obtention du certificat d'immatriculation auprès des 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 2019, 2 060 réceptions par type et 25 061 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 2019, les DREAL ont supervisé 3 803 contrôleurs et contrôlé 1 565 installations.

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

- 12 366 contrôleurs privés répartis sur 6 404 installations de contrôles techniques (pour 24,76 millions de contrôles de véhicules légers) ;
- 798 contrôleurs privés répartis sur 387 installations de contrôles techniques (pour 1,25 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).

81 actions de surveillance ont été conduites en 2019, avec pour objectif de contrôler l'application des dispositions qui ont conduit à l'agrément et de s'assurer du niveau satisfaisant de la prestation de l'intervenant.

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

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

Enfin, conformément à la réglementation européenne, la France a fixé le dispositif de surveillance du marché des véhicules à moteur, par décret du 10 juin 2020. Un arrêté du même jour a créé au sein de la direction générale de l'énergie et du climat, un service à compétence nationale chargé de la surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) dont la mission est de procéder aux contrôles nécessaires pour vérifier la conformité des véhicules à moteur (sécurité active, sécurité passive et pollution) avec les réglementations nationales et européennes. Ce service définit annuellement un plan de contrôle. Il est également chargé de recevoir et d'instruire les plaintes et publie sur son site internet l'ensemble des informations relatives à un danger identifié au sujet de tout véhicule à moteur. L'activité de surveillance du marché s'inscrit pleinement dans le cadre du renforcement de la sécurité des véhicules.

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

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

#### OBJECTIF DPT-2841

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

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Programme 204 : Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

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

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

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

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

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

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

En 2019, d'après le fichier BAAC, au minimum 494 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Cela représente 23 % des personnes tuées dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, il est estimé que 731 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants, contre 749 en 2018.

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

Il en ressort que :

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

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

Les analyses relatives aux stages de sensibilisation aux dangers de l'usage des produits stupéfiants ne sont pas encore disponibles.

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

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

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 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.).

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

### **Les effets de l'alcool sur l'accidentalité :**

En 2019, au moins 799 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool. Elles représentent 32 % des personnes tuées dans les accidents avec alcool connu (donnée renseignée dans 76 % des accidents mortels), ce qui correspond à une part relativement stable depuis 2000. Après extrapolation sur l'ensemble des accidents, il est estimé que 1 052 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident avec un conducteur alcoolisé, contre 985 en 2018.

En 2019, au moins 5 821 accidents impliquent un conducteur alcoolisé, soit 15 % des accidents dont l'alcoolémie est connue. Les accidents avec un conducteur alcoolisé sont nettement plus graves que les autres : 13 % sont mortels contre 5 % pour ceux sans alcool.

Dans les accidents mortels pour lesquels l'alcoolémie est connue, 19 % des conducteurs sont alcoolisés. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les personnes âgées de 18 à 44 ans.

Selon le mode de déplacement, la proportion de conducteurs alcoolisés varie : 35 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés, mais seulement 1 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident mortel est alcoolisé.

Parmi les 737 conducteurs alcoolisés impliqués dans des accidents mortels, 61 % sont des automobilistes et 14 % des motards ou 6 % cyclomotoristes.

Le taux d'alcool est souvent très au-delà du seuil légal puisque la moitié des conducteurs alcoolisés impliqués a un taux supérieur à 1,5 g/l. La proportion atteint 60 % pour les accidents mortels.

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour la moitié d'entre eux. Il concerne tous les âges. Sur les 260 piétons tués en 2019 avec une alcoolémie connue, 60 ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (soit 23 % d'entre eux). Pour 24 d'entre eux, il est supérieur à 2 g/l.

36 des 60 piétons alcoolisés tués l'ont été hors agglomération, soit 3 sur 5 contre 3 sur 10 pour les piétons non alcoolisés.

### **Les stupéfiants :**

Dans les accidents mortels, 16 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Il s'agit de la même proportion qu'en 2018. Ce pourcentage varie selon le mode de transport il est de 36 % pour les cyclomotoristes, de 13 % pour les automobilistes et de 4 % pour les conducteurs de poids lourds.

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

- à 62 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 19 % des conducteurs de motocyclette,
- à 92 % des hommes,
- à 29 % âgés de 18 à 24 ans, à 32 % de 25 à 34 ans et à 23 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 18-24 ans, 23 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est équivalente pour les 25-34 ans (21 %). Elle baisse fortement à partir de 45 ans (6 % pour les 45-64 ans).

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

En 2019, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 42 % des piétons tués (204 personnes sur 483).

La nuit, 24 % des accidents mortels (stupéfiants renseignés) impliquent un conducteur positif aux stupéfiants ; contre 20 % le jour. Ils sont également plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés (28 % contre 17 %).

### **L'association alcool-stupéfiants :**

Au moins 1 016 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur ayant fait usage d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit 46 % 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 1 479 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident impliquant un conducteur sous influence, contre 1 414 en 2018 :

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

Parmi les 453 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2019, plus de la moitié (228) présente également un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l. Une proportion similaire est également constatée dans les accidents corporels.

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

- 54 % pour les conducteurs âgés de 18 à 44 ans ;
- 36 % pour les conducteurs âgés de 45 à 64 ans ;
- 58 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit l'âge.

Parmi les 670 conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu, 34 % sont également positifs à au moins un stupéfiant.

### **Des actions de communication nationales et locales :**

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

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

Ces campagnes se décomposent en deux volets :

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

### **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<sup>er</sup> juillet 2015.

Par ailleurs, les 3 000 médecins agréés du permis de conduire sont formés au repérage précoce et à l'intervention brève pour les addictions (alcool et stupéfiants). Des outils adaptés ont été mis à disposition de ces médecins par les préfetures.

En outre, en 2019 et 2020, les médecins des départements du Gard et du Finistère ont été sensibilisés aux risques d'insécurité routière liés aux addictions. Des réunions ont été organisées avec la participation d'acteurs clés pour débattre avec le corps médical et des documents ont été remis. Une évaluation concomitante a été conduite en vue de la généralisation de cette sensibilisation.

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**).

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

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

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

2018, année pleine de référence, permet de souligner la forte hausse d'emploi des kits de prélèvements salivaires (+ 59 %). Les forces de sécurité intérieure ont utilisé 339 678 dépistages et 67 797 prélèvements salivaires. Le ratio prélèvements/ dépistages est toujours de 1/5, mais désormais 94 % des dépistages positifs sont traités via des prélèvements salivaires. La généralisation du prélèvement salivaire permet ainsi, en allégeant le travail des forces de l'ordre, d'augmenter le nombre de contrôles des conduites après usage de stupéfiants.

Par ailleurs, l'article 98 de la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités, dite LOM, publiée le 26 décembre 2019, a modifié plusieurs dispositions du code de la route ; elle étend les prérogatives de l'autorité préfectorale en matière de sécurité routière, crée de nouvelles peines complémentaires et modifie leur régime.

Afin de prendre en compte les contraintes des laboratoires et d'éviter la restitution du permis de conduire faute d'avoir obtenu les résultats d'analyse, les préfets peuvent prendre un arrêté de suspension du permis de conduire dans les 120 heures de la rétention, lorsque les vérifications prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 du code de la route ont été initiées. En dehors de ces hypothèses de vérification de l'état alcoolique ou de l'usage de produits stupéfiants, le délai de 72 heures est maintenu.

L'article L. 224-2 du code de la route est modifié pour porter de six mois à un an les durées maximales des suspensions administratives du permis de conduire à la suite d'une rétention de celui-ci, en cas d'accident mortel ou corporel, de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification. Il s'agit de sanctionner plus sévèrement 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 loi dite LOM élargit le champ d'application de l'immobilisation et de la mise en fourrière administrative, prévue à l'article L. 325-1-2 du code de la route, à de nouvelles infractions, notamment :

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

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

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

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

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

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

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

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

Enfin, en cas de condamnation en récidive pour des faits de conduite en état d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique ou de refus de se soumettre aux vérifications, l'article L. 234-13 du code de la route substitue désormais à l'annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus, l'annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pour une durée de trois ans au plus.

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

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

En 2019, plus de 8 000 arrêtés préfectoraux ont été pris à l'encontre de contrevenants pour que leur conduite soit restreinte à des véhicules équipés d'éthylotests anti-démarrage.

En 2020, ce dispositif a été mis en œuvre dans 71 départements.

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

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



A compter du 27 juin 2020, la loi dite LOM impose aux établissements vendant des boissons alcoolisées à emporter (supermarché, épicerie, caviste, etc.) de proposer à la vente, des éthylotests à proximité des étalages de boissons alcoolisées.

Le programme 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 étant la deuxième cause de mortalité sur les routes, derrière la vitesse.

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

- participation à l'effort de connaissance des principaux risques auxquels les usagers de la route sont exposés ;
- apport financier à des associations luttant contre l'alcoolisation et la dépendance aux substances addictives ;
- élaboration d'une politique réglementaire et législative visant à durcir les conditions d'accès à l'alcool, notamment pour les plus jeunes (cf. loi n°2016-41 de modernisation de notre système de santé) ;
- organisation sur le territoire de structures d'accueil et d'orientation pour les personnes souffrant d'addictions et développant des comportements dangereux pour elles-mêmes et pour les autres.

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

Le programme 204 finance également des actions en faveur de la prévention et de la prise en charge des addictions et à ce titre soutient les associations têtes de réseau qui interviennent dans le champ des addictions liées, notamment, à l'alcool et aux drogues illicites. En 2020, une association d'entraide tête de réseau, une société savante et trois associations ont été subventionnées dans ce cadre, pour conduire des actions de prévention, notamment auprès des jeunes, et des actions d'accompagnement, en direction d'anciens buveurs.

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

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

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

En matière d'alcool, l'engagement opérationnel ciblé, la diversité et la multiplication des équipements (éthylotests électroniques, éthylomètres fixes ou embarqués) ont permis de réaliser près de 8,7 millions de dépistages, et de relever 146 171 infractions pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique dont 92 665 délits.

En matière de stupéfiants, 372 625 dépistages ont été effectués en 2019. 77 195 infractions de conduite après usage de stupéfiants ont été relevées en 2019.

Depuis le décret n°2016-1152 du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016, la gendarmerie a substitué le prélèvement salivaire au prélèvement sanguin. Cette simplification procédurale permet désormais d'optimiser le temps passé en contrôle routier (temps consacré auparavant aux prélèvements sanguins est à présent consacré au contrôle). Ceci explique la poursuite de l'augmentation du nombre des dépistages (+31,7 % en 2019) et des infractions relevées (+26 % en 2019).

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



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

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

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

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

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

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

## INDICATEUR P152-2215-2216

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	1,34	1,32	>1	>1	>1	>1

### Précisions méthodologiques

#### Périmètre

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

#### Mode de calcul

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

#### Sources des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

## Sécurité routière

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2019 et des réalités opérationnelles.

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

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

## INDICATEUR P152-2215-2215

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	1,01	0,91	>1	>1	>1	>1

## Précisions méthodologiques

## Périmètre

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

## Mode de calcul

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

## Sources des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions et la cible ont été déterminées en tenant compte des orientations et objectifs ministériels, des résultats consolidés obtenus en 2019 et des réalités opérationnelles.

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

- mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation d'alcool .En juillet 2020, des packs de sensibilisation aux risques de la conduite après avoir consommé de l'alcool ou des stupéfiants, financés par la MILDECA, ont été déployés dans l'ensemble des escadrons de la sécurité routière ;
- maintient un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques. Des opérations de sécurité routière sont ainsi menées dans les zones accidentogènes, en fonction des pics de fréquentation, autour des établissements de nuit, des zones touristiques, et des périodes de fête en fonction des analyses réalisées au niveau local par les commandants d'unité.

## INDICATEUR P176-2197-2196

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool	indice	0,95	0,83	>1	>1	>1	>1

**Précisions méthodologiques**

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

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

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

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

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

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

En 2019, l'indice d'efficacité du dépistage d'alcoolémie sur les accidents corporels dus à l'alcool a diminué de 0,12 point.

Cette diminution résulte de la progression du nombre d'accidents impliquant la consommation d'alcool (+10,1 %) à mettre en parallèle avec la diminution du nombre d'infractions sanctionnées (-9,2 %).

Les tendances observées résultent principalement d'une diminution de l'engagement des unités de renfort CRS en matière de sécurité routière qui s'explique par la mobilisation importante des unités CRS sur des événements de maintien de l'ordre (mouvement social des gilets jaunes, journées d'action contre la réforme des retraites).

**INDICATEUR P176-2197-2197**

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants sur les accidents corporels impliquant l'usage de stupéfiants	indice	1,16	1,03	>1	>1	>1	>1

**Précisions méthodologiques**

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

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

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

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Afin de maintenir cet indice au-dessus de 1, la police nationale mène ou soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation de produits stupéfiants et maintient un niveau élevé de dépistages en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques. Elle rappelle en outre le caractère illégal de ces consommations.

L'indice d'efficacité du dépistage des stupéfiants a été supérieur à la cible, en raison d'une progression du nombre d'infractions constatées (+13,4 %) supérieure à l'augmentation du nombre des accidents (+10,6 %).

Ces évolutions interviennent dans un contexte opérationnel marqué par la diffusion généralisée des analyses salivaires prévues par la loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé. Destiné à remplacer les analyses sanguines plus contraignantes en termes de procédure, le dispositif mis en place en 2017 a vocation à faciliter les actions de dépistage des forces de l'ordre.

## OBJECTIF DPT-2853

### Prévenir les risques routiers professionnels

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

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail et entraînent 4,1 millions de journées d'arrêt de travail (ce qui représente une entreprise de 16 000 salariés à l'arrêt toute l'année). En 2019, 406 personnes sont décédées dans un trajet lié au travail (trajet domicile-travail ou mission), représentant 12,5 % de la mortalité routière.

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

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

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

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

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

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

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 au travail connaissent une croissance importante.

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

Cette stratégie a été confortée par les annonces du Premier ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 qui a inscrit la prévention du risque routier professionnel comme l'une des priorités de la politique de sécurité routière à décliner pour les 5 années à venir (cf. mesure n°1).

En 2018, la DGT, en collaboration avec ses partenaires, s'est alors chargée de mettre en œuvre des actions visant à approfondir la connaissance et le suivi du risque routier professionnel, mobiliser les chefs d'entreprise à son évaluation et à sa prise en compte dans le document unique d'évaluation des risques (par le biais d'une mobilisation des branches professionnelles particulièrement exposées), et coordonner les actions menées par les différents acteurs de prévention

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

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

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

Le fruit de ce travail a été diffusé et publié au début de l'année 2020, pour les années 2015, 2016, 2017. Il est accompagné d'un support synthétique de communication intitulé « L'essentiel du risque routier professionnel », présentant les principaux chiffres et leviers de prévention. Ces documents ont vocation à être publiés chaque année afin de mobiliser les acteurs concernés dans la durée et permettre de suivre l'évolution des données. Ils ont également vocation à être enrichis d'informations par secteurs d'activité afin de faciliter la mobilisation des branches professionnelles particulièrement concernées par le risque routier.

- Mobilisation des branches professionnelles

La DGT participe activement à la mobilisation des branches professionnelles identifiées comme prioritaires car particulièrement concernées par le risque routier professionnel dans le cadre de l'établissement des conventions entre les professionnels et la DSR. Cet enjeu est également au cœur d'une des actions inscrites au PST 3, relative à la sensibilisation et à la formation des chefs d'entreprise à l'évaluation du risque routier.

- Coordonner les actions menées par les différents acteurs de prévention

Afin de coordonner les actions menées ou à venir et de stimuler la mise en place de partenariats au niveau local, la direction générale du travail et la délégation à la sécurité routière ont rédigé conjointement une instruction destinée à leurs services déconcentrés respectifs : les directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte) et les préfetures.

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

Ainsi, il est particulièrement demandé aux services déconcentrés :

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

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

- Autres actions menées par la DGT

Outre les actions menées dans le cadre de ce plan d'action, la DGT mène également une action volontariste de normalisation afin d'améliorer les normes de conception de certains véhicules utilisés par des professionnels. C'est le cas pour les camions de chantier munis de ridelles qui ont été à l'origine de deux accidents routiers d'une extrême gravité ces dernières années. La DGT a, sur ce sujet, publié au Journal officiel du 14 juillet 2020 un avis à l'attention des fabricants et des employeurs utilisateurs de ces camions bennes, présentant les mesures de mise en sécurité à mettre en œuvre pour limiter la survenue d'accidents dans des conditions similaires.

Elle est par ailleurs amenée à communiquer sur les actions qu'elle mène lors d'événements ponctuels et participe aux travaux menés dans le cadre du Conseil national de la sécurité routière (notamment au sein de la Commission spécialisée relative à l'éducation routière et au risque routier professionnel) et du Conseil supérieur de l'éducation routière.

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

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

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

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

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

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

En réponse à cet appel, près de 1 500 entreprises se sont engagées en faveur d'une route plus sûre, ce qui représente plus de 3,2 millions de salariés.

Le « Club des employeurs engagés » créé et animé par la sécurité routière, réunit les signataires emblématiques et les grands groupes. Ses membres se réunissent 3 à 4 fois par an pour partager les bonnes pratiques à l'œuvre dans chacune de ces structures. La 9<sup>ème</sup> réunion du Club des employeurs a eu lieu le jeudi 4 juin, sous forme de visioconférence en raison de la crise sanitaire.

Deux événements marquants fédèrent ces entreprises :

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

En 2020, ces événements n'ont pas pu se dérouler à cause de la crise sanitaire.

D'autre part, conformément à la décision du Premier ministre, lors du dernier Comité interministériel de la sécurité routière et à la suite de la circulaire du 21 février 2019 adressée à l'ensemble des membres du gouvernement, un haut-fonctionnaire chargé de la sécurité routière doit être nommé dans chaque ministère. A ce jour, neuf ministères ont désigné leur haut-fonctionnaire à la sécurité routière :

- services du Premier ministre ;
- ministère en charge du travail, de l'emploi et de l'insertion ;
- ministère de l'intérieur
- ministère de l'agriculture et de l'alimentation ;
- ministère des armées ;
- ministère de la justice ;
- ministère de la transition écologique ;
- ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse ;
- ministère des finances.

Enfin, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, conformément à l'article L. 121-6 du code de la route, les sociétés qui ne désignent pas les conducteurs auteurs d'infractions routières au volant de véhicules immatriculés au nom de la société reçoivent un avis de contravention pour non désignation de conducteur. En 2017, 646 442 avis de contravention de non désignation ont été envoyés à la suite d'infractions vitesse et feu-rouge pour lesquelles l'employeur n'a pas désigné de conducteur dans le délai imparti. En 2018, le nombre d'avis de contravention envoyés pour non désignation de conducteur est de 528 967, soit une baisse de 18,2 % par rapport à 2017. En 2019, le nombre d'avis de contravention envoyés pour non désignation de conducteur s'élève à 374 811, soit une baisse de 29,1 % par rapport à 2018. Cette évolution atteste de la mobilisation des chefs d'entreprise pour lutter contre l'insécurité routière.

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

Programme 107 : Administration pénitentiaire

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

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

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

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

Le CISR du 9 janvier 2018 a décidé de renforcer le dispositif contre la vitesse inadaptée en réduisant de 90 km/h à 80 km/h, les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens sans séparateur central. Conformément au décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, cette mesure est entrée en application le 1er juillet 2018. Il ressort de l'évaluation du dispositif en 2020 que sur le réseau considéré (routes hors agglomération, hors autoroutes), lors de la période allant du 1er juillet 2018 au 1er mars 2020, 349 vies ont été épargnées. La loi d'orientation des mobilités dite LOM du 24 décembre 2019 prévoit néanmoins, la possibilité pour les présidents de conseil départemental et les maires de relever à 90 km/h, la vitesse maximale autorisée qui est aujourd'hui fixée à 80 km/h. L'avis de la commission départementale de sécurité routière est requis préalablement.

Cette loi porte également certaines mesures décidées lors du CISR du 9 janvier 2018 :

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

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



La répression de ces comportements générateurs d'accidents constitue un des principaux modes d'action de la **gendarmerie (programme 152)** pour lutter contre la mortalité routière. Elle se matérialise, notamment, par des contrôles ciblés dans les lieux et pendant les périodes les plus sensibles. En matière de contrôle de la vitesse, la mobilisation de moyens spécifiques (cinémomètres à visée laser et véhicules équipés de dispositif de « contrôle sanction automatisé ») s'est traduite par le relevé de quasiment 1,5 millions d'infractions à la vitesse en 2019 dont 625.000 avec interception (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), près de 128 493 infractions ont été constatées par les services de la sécurité publique, soit une augmentation de 7,69 % environ. Le nombre des infractions relatives aux excès de vitesse connaît une nouvelle progression en 2019. Il était de 119 123 en 2018 et de 116 723 en 2017.

Néanmoins une part de plus en plus importante des infractions relevées provient de radars automatisés (radars fixes, ou embarqués) ce qui donne lieu à un traitement par l'ANTAI.

Le parc de radars embarqués affectés aux activités de sécurité publique est composé au 8 juin 2020 de 173 équipements dont 69 équipements de terrain mobile (E.T.M.) et 104 équipements de terrain embarqués et débarqués (E.T.E.D.). L'activité de contrôle de la vitesse au moyen des équipements C.S.A. enregistre un recul en 2019 par rapport à 2018. Cette inflexion résulte :

- de la mobilisation des effectifs sur des missions d'ordre public ;
- du retrait des E.T.M. pour externalisation de la conduite des véhicules.

Le ministère de l'Intérieur poursuit par ailleurs l'externalisation de la conduite des véhicules radars. Fort de l'expérimentation réalisée en région Normandie, le dispositif sera étendu courant 2020 à la Bretagne, au Pays de la Loire et au Centre-Val de Loire. Fin 2020, ce dispositif sera déployé dans les régions Nouvelle Aquitaine, Bourgogne Franche Comté, Grand Est et Hauts de France. En 2021, l'externalisation de la conduite des véhicules radars sera poursuivie. Il sera alors possible de multiplier le temps de contrôle réalisé avec cet équipement, en particulier sur les itinéraires de contrôle par panneau leurre. En 2022, la mesure sera généralisée à la quasi-totalité des régions métropolitaines.

Dans l'agglomération parisienne, 2 480 opérations de contrôle de vitesse hors CSA (2 995 en 2018) ont été menées. Début 2020, la période du confinement a été l'occasion d'un accroissement des vitesses sur le réseau routier de l'agglomération parisienne. Les nombreuses opérations menées par les effectifs de la Préfecture de Police ont permis de relever 1 538 infractions à la vitesse, dont 337 pour un excès de plus de 50 km/h. Au total, 590 permis de conduire ont été retenus au titre d'une vitesse excessive lors de la période de confinement.

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

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

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

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

Les parquets recourent à l'ensemble des alternatives (stages de sensibilisation à la sécurité routière, orientation sanitaire et sociale, classement sous condition de régularisation) et modes de poursuites mis à leur disposition (ordonnance pénale, composition pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, convocation par

officier de police judiciaire ou par procès-verbal, comparution immédiate). Ils sont ainsi parvenus à répondre efficacement à un contentieux croissant, représentant une part de plus en plus importante des procédures traitées par les tribunaux.

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

- à des contraventions de la 5e classe (C5) dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État ;
- aux délits de défaut de permis de conduire ou de défaut d'assurance, selon des modalités précisées par décret simple et par arrêté.

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

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

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

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

Depuis le 14 janvier 2019, date de généralisation de la procédure de l'amende forfaitaire délictuelle appliquée à la conduite sans permis et la conduite sans assurance, le nombre de dossiers d'infractions constatées est important. Ainsi, près de 57 000 dossiers d'infractions ont été répertoriés en 2019.

Parmi l'ensemble des dossiers recensés depuis l'ouverture de la procédure de forfaitisation, 73 % sont relatifs à un défaut d'assurance, 24 % à une conduite sans permis et quasiment 3 % à une conduite avec une mauvaise catégorie de permis. Entre janvier et octobre 2019, 47 438 délits forfaitisés ont été relevés sur Pve, dont 34 219 pour un défaut d'assurance, 11 763 pour un défaut de permis, et 1 456 pour un permis non adapté. Le nombre d'amendes forfaitaires délictuelles envoyées atteint 44 826, dont 32 237 pour un défaut d'assurance, 11 200 pour un défaut de permis et 1 389 pour un permis non adapté. (source : rapport d'activité ANTAI 2019 publié en 2020).

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

Pour faire face à l'augmentation massive du contentieux routier au début de années 2000 notamment due à la correctionnalisation de certaines infractions en 2004 (conduite sans permis et sans assurance essentiellement), plusieurs procédures ont été créées pour éviter d'engorger les tribunaux correctionnels et accélérer le traitement judiciaire des infractions aux règles de la sécurité routière. Ainsi, en 2018, sur les 258 300 procédures hors tribunaux de police, sont dénombrées :

- 107 200 jugements du tribunal, dont 39 500 comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité (CRPC)
- 116 400 ordonnances pénales
- 34 600 compositions pénales

Les compositions pénales sont des mesures alternatives aux poursuites largement utilisées pour sanctionner les conduites en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (76,5 %) et, dans une moindre mesure, les délits « papiers » (17 %). Les ordonnances pénales se partagent entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (61,8 %) et les délits « papiers » (35,1 %). Enfin, les jugements prononcés en audience correctionnelle relatifs au contentieux routier sont pour 51,6 % des condamnations pour conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, pour 32,5 % des condamnations pour infractions « papiers », le reste se partageant entre les infractions visant à échapper au contrôle (8,4 %), les atteintes corporelles (6,9 %). Dans trois condamnations sur dix, l'auteur a accepté la proposition de peine qui lui a été faite par le procureur de la République dans le cadre de la procédure de convocation sur reconnaissance préalable de culpabilité à laquelle le parquet a recours pour sanctionner la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants dans 63,1 % des cas et 27,8 % des délits « papiers ».

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

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

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

Champ : France métropolitaine et DOM

Si l'on observe la part de chacune de ces procédures par nature d'infractions, pour le non-respect des règles de conduite, l'ordonnance pénale est majoritaire avec 46,8 % des condamnations, suivie des jugements en audience correctionnelle (36 %) (CRPC incluses). Les compositions pénales représentent 17,9 % pour ce type de contentieux. Les délits « papiers » sont traités pour 50 % par ordonnance pénale, par jugement pour 42,7 % et pour 7,2 % par composition pénale. Les atteintes corporelles involontaires et les infractions visant à échapper au contrôle sont principalement sanctionnées par la voie de jugement du tribunal (respectivement 87,2 % et 67,1 %).

La conduite en état alcoolique représente sept infractions relatives aux règles de conduite sur dix. Il s'agit du premier groupe de condamnations pour infractions à la sécurité routière (44 %) avec 112 400 condamnations, en baisse de 4,2 % par rapport à 2015. L'évolution des peines principales prononcées pour cette infraction est directement liée à l'utilisation massive des procédures de compositions pénales et d'ordonnances pénales qui s'appliquent à plus de 6 infractions sur 10 et ne peuvent comporter que des peines d'amendes ou complémentaires. Cette situation explique la progression spectaculaire des peines d'amende depuis 2003 : leur part est passée de 24,3 % en 2003 à 51,3 % en 2018. Celle des peines complémentaires (essentiellement des obligations d'effectuer un stage, des mesures restrictives du permis de conduire et des jours-amende) augmente également mais plus modérément, passant de 14,5 % à 22,3 % sur la même période. Cette évolution génère un mouvement inverse des emprisonnements avec sursis total, leur part passant de 52,9 % en 2003 à 18,5 % en 2018.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Profil et caractéristiques des condamnés**  
**Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2018**

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
<b>Tous condamnés</b>	<b>36 440</b>	<b>100,0</b>	<b>24 166</b>	<b>100,0</b>	<b>19 467</b>	<b>100,0</b>
hommes	32 815	90,1	22 388	92,6	16 819	86,4
femmes	3 625	9,9	1 778	7,4	2 648	13,6
mineurs	983	2,7	0	0,0	94	0,5
18-19 ans	4 549	12,5	372	1,6	1 194	6,1
20-24 ans	8 682	23,8	4 184	17,3	4 207	21,6
25-29 ans	6 319	17,4	4 461	18,5	3 800	19,5
30-39 ans	8 498	23,3	6 968	28,8	5 198	26,7
40-59 ans	6 570	18,0	7 039	29,1	4 447	22,9
60 ans ou plus	839	2,3	1 142	4,7	527	2,7
âge moyen	30,6		36,0		32,9	
âge médian	28,0		34,0		30,0	

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

Champ : France métropolitaine et DOM

**Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique, sous emprise de stupéfiants ou pour atteinte involontaire à la personne en 2018**

	Tous condamnés pour conduite en état alcoolique	Tous condamnés pour conduite en ayant fait l'usage de stupéfiants	Blessures involontaires			Homicides involontaires		
			par conducteur sans circonstance aggravante	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive		par conducteur sans circonstance aggravante	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	
				dont état alcoolique et stupéfiants			dont état alcoolique et stupéfiants	
<b>Tous condamnés</b>	<b>112 401</b>	<b>40 170</b>	<b>3 399</b>	<b>4 290</b>	<b>1 829</b>	<b>403</b>	<b>402</b>	<b>129</b>
en %								
hommes	88,3	93,4	69,7	86,8	87,0	72,0	90,3	89,1
femmes	11,7	6,6	30,3	13,2	13,0	28,0	9,7	10,9
mineurs	0,1	0,7	0,9	1,7	0,3	0,0	0,5	0,8
18-19 ans	2,5	10,2	6,7	6,4	4,2	5,5	8,7	3,9
20-24 ans	13,3	30,7	16,1	20,7	16,7	11,4	24,1	21,7
25-29 ans	14,2	21,8	11,5	16,0	16,7	11,2	14,7	18,6
30-39 ans	25,5	27,4	17,4	23,5	23,9	15,6	24,6	30,2
40-59 ans	36,6	9,1	28,9	24,8	30,7	30,5	21,9	20,2
60 ans ou plus	7,8	0,1	18,5	6,9	7,5	25,8	5,5	4,6
âge moyen	38,8	28,0	41,3	34,8	36,9	45,4	33,5	33,9
âge médian	37,0	26,0	38,0	31,0	34,0	45,0	30,0	31,0

Champ : France métropolitaine et DOM

Les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés que ceux pour infraction « papiers » : 38,8 ans en moyenne. Les moins de 25 ans ne sont que 15,9 % alors que les personnes âgées de 40 ans ou plus représentent 44,4 % des condamnés. A l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite après usage de stupéfiants sont très jeunes : 41,6 % ont moins de 25 ans.



Si globalement les femmes sont un peu moins représentées (10,4 %) que sur l'ensemble des condamnations délictuelles (10,8 %), la part des femmes varie d'une nature d'infraction à l'autre. Elle est particulièrement faible quand on considère la conduite malgré suspension de permis (7,4 %) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (6,6 %). Elle est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (30,3 % en cas de blessures, 28 % en cas d'homicide). Il est à noter que la proportion de femmes s'est accrue ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'elle est passée de 6 % en 2000 à 11,7 % en 2018.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Les stages de sensibilisation à la sécurité routière

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

L'objectif de ces stages est de sensibiliser les PPSMJ aux règles de la sécurité routière. 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 2018, 156 stages de sensibilisation à la sécurité routière ont été mis en œuvre par 44 SPIP. L'enquête annuelle relative aux prises en charge collectives étant réalisée avec une année de décalage auprès de tous les SPIP, les résultats de 2019 ne seront connus qu'en cours de l'année 2020.

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

Le PPR consiste à réunir un groupe d'une dizaine de personnes condamnées présentant une problématique commune liée au type de délit commis. Les participants y réfléchissent aux conséquences de leur conduite afin d'adapter leur comportement aux règles de vie en société. La délinquance routière constitue une thématique de PPR choisie localement par les SPIP après évaluation des besoins de son public. En 2018, 11 sessions ont été organisées sur la thématique des délits routiers.

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

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

## OBJECTIF DPT-1697

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

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

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

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

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

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

Aussi, les actuelles orientations du contrôle automatisé visent à augmenter le nombre de radars, à développer leur mobilité et à accroître le caractère aléatoire du contrôle.

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2020 d'environ 4 500 équipements. L'objectif de la mesure du CISR de 4 700 radars sera reporté à fin 2021, afin de prendre en compte l'impact du vandalisme. Cette augmentation du parc des radars ne sera pas effectuée à technologie constante, mais conformément aux orientations du CISR, elle sera réalisée en mettant en place de nouveaux moyens de contrôles.



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

Le parc des radars discriminants, c'est-à-dire les radars qui différencient avec certitude les catégories de véhicules a été modernisé en 2019. La fonctionnalité permettant les contrôles « double face », c'est-à-dire la prise de photo à l'avant et à l'arrière des véhicules en infraction, a débuté. D'ici fin 2020, cette fonctionnalité devrait être installée sur 120 radars discriminants. Au 1<sup>er</sup> juillet 2020, 113 bénéficient déjà de cette fonctionnalité.

A terme, le radar tourelle remplacera également les radars feux rouges ainsi que les radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés. L'installation de radars tourelles sera privilégiée pour couvrir de nouveaux emplacements. Ce dispositif se compose d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon les cas, le radar de tourelle peut contrôler au choix, le respect de la signalisation tricolore ou le respect de la vitesse maximale autorisée.

Parallèlement, le parc des radars sera complété en 2021 par 500 radars urbains actuellement en cours de développement. A la suite des mesures, jugées prioritaires, de remplacement des radars détruits, l'objectif initial de développement des itinéraires, fixé à 500, a dû être revu à la baisse car les titulaires des marchés de maintenances et de déploiement des radars étaient déjà fortement mobilisés. Néanmoins, au 1<sup>er</sup> juillet 2020, 114 itinéraires sont en service sur l'ensemble du territoire et comptabilisent 497 emplacements et 1 110 panneaux de signalisation de contrôles aléatoires.

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

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

L'ANTAI poursuivra en 2021 la modernisation de la chaîne de traitement des infractions et son adaptation à de nouvelles natures d'infraction ainsi qu'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, à partir des résultats obtenus dans le cadre de l'expérimentation relative à la forfaitisation de l'usage de stupéfiants, l'Agence poursuivra la forfaitisation de nouveaux délits en fonction des priorités arrêtées par le ministère de l'Intérieur en coordination avec celui de la Justice.

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.

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

- la poursuite de la sécurisation et la modernisation de la chaîne de traitement pour permettre l'évolution réactive des fonctionnalités, la réduction des anomalies, et le renforcement continu de la maîtrise sur la chaîne ;

**Sécurité routière**

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

- l'enrichissement de l'offre de services afin d'améliorer les fonctionnalités existantes et d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques publiques, tels que l'intégration dans la chaîne de nouveaux délits et contraventions, l'industrialisation d'IA Flash, l'exploitation des outils de lutte contre la fraude, et les traitements multi-infractions ;
- l'approfondissement de la transformation de la relation usagers et utilisateurs pour améliorer les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

L'ANTAI a accéléré la dématérialisation des démarches des usagers. En 2019, 1,3 millions d'avis de contravention (ACO) ont été envoyés par email, dépassant l'objectif annuel de 1 million d'e-ACO envoyés. Désormais, près de 73 % des paiements et plus de 50 % des désignations/contestations sont réalisées en ligne.

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

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

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

En 2019, l'activité du centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une baisse par rapport à l'année précédente. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- 13,5 % de dossiers d'infractions (DIF) enregistrés (20,65 millions en 2019) par rapport à 2018 ;
- 10,8 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (12,56 millions en 2019) par rapport à 2018.

Le ratio ACO/DIF vitesse pour les immatriculations françaises s'est établi à 65,1 % en 2019, soit une baisse de 1,4 point par rapport à 2018 (66,5 %).

Ce recul s'explique par la progression des photos noires liées aux dégradations sur les radars en début d'année 2019. En effet, les DIF comprenant une photo noire font partie du nombre total de DIF utilisé pour le ratio alors qu'ils ne peuvent pas donner lieu à un ACO puisque les photos sont inexploitable. Cette baisse du ratio est donc liée à un facteur exogène au fonctionnement de la chaîne de traitement.

Une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est opérationnelle avec 18 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie, Irlande et Suède) et le Royaume-Uni. Ces échanges permettent d'identifier les auteurs d'infractions routières commises au volant de véhicules immatriculés dans les pays connectés et d'assurer ainsi l'égalité de traitement entre les contrevenants français et étrangers. Ce dispositif a vocation à être étendu à l'ensemble des pays de l'Union. Au deuxième semestre 2020, un raccordement avec le Danemark est planifié. La France a par ailleurs un accord bilatéral avec la Suisse depuis 2009.

**INDICATEUR P751-3464-4148**

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises	%	66,5	65,1	75	60	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	67,2	67,5	75	60	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 Etats avec lesquels la France a des échanges d'informations (pays partenaires).
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant un véhicule immatriculé dans l'un des pays partenaires, auquel s'ajoute une estimation des plaques étrangères de pays partenaires parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque étrangère de pays partenaire et estimés avec une plaque étrangère de pays partenaire parmi les plaques non reconnues.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

### Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises (indicateur 1.2.1)

La prévision 2020 a été actualisée au regard du contexte de la crise sanitaire.

Il est prévu en 2021 un retour à une cible égale à 75 %.

entrée en vigueur le 6 mai 2015. Elle a été transposée en droit interne par l'article 35 de la loi n° 2015-993 du 17 août 2015 portant adaptation de la procédure pénale au droit de l'Union européenne.

### INDICATEUR P751-3464-4147

#### Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Évolution des vitesses moyennes	km/h	79,6	78,3	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

#### Précisions méthodologiques

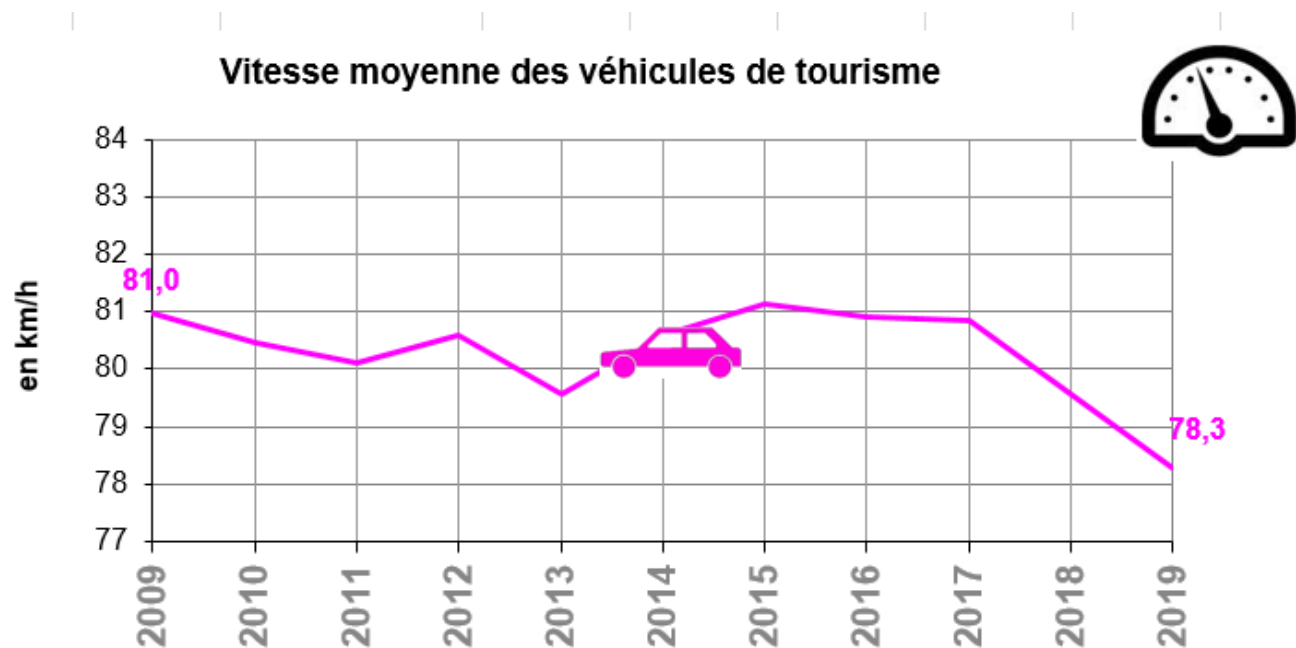
**Source des données :** Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

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



Les observations des vitesses pratiquées en 2019 indiquent une légère baisse de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme sur l'ensemble des réseaux hors agglomération. En agglomération, la tendance est à la stagnation voire à la hausse, 1 km/h de plus pour les véhicules de tourisme en traversée de petites agglomérations et pour les véhicules utilitaires dans les grandes agglomérations.

Sur les routes limitées à 80 km/h depuis mi-2018, la vitesse moyenne pratiquée sur l'année baisse de - 2,5 km/h. Par rapport à l'année 2017, dernière année complète avec une vitesse maximale autorisée (VMA) à 90 km/h, la baisse est de l'ordre de -4 km/h. Les taux de dépassement de la VMA restent élevés sur les axes urbains (39 % en traversée de petites agglomérations et 38 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes). Il est de 34 % sur les routes limitées à 80km/h ; mais désormais seuls 11 % des véhicules roulent au-delà de 90 km/h contre 20 % en 2017 quand la VMA était de 90 km/h.

### INDICATEUR P751-3464-10193

#### Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux de disponibilité des radars	%	88,87	74,2	93	90	93	93

#### Précisions méthodologiques

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

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

En 2018 et 2019, le taux de disponibilité moyen des radars a été inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison de la vague de vandalisme sans précédent. Depuis, les réparations opérées et le renouvellement des radars, laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 % pour 2021.

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

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

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

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

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

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

Opérateur du ministère de l'intérieur financé à la fois sur le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » et le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière », l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI) a développé l'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 sécurité publique.

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

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

Ce déploiement a notamment été rendu possible par le fonds d'amorçage mis en place par l'État pour inciter les collectivités territoriales à se doter d'une solution de verbalisation électronique et permettant le remboursement des équipements de verbalisation dans la limite de 50 % de leur coût et à hauteur de 500 € par équipement.

Au total, près de 12,4 millions d'avis de contravention (ACO) ont été envoyés en 2019, un nombre stable par rapport à 2018 à périmètre identique (hors stationnement payant).

Au 1er janvier 2018, la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant sont entrées en vigueur en application de l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). Cette réforme donne aux collectivités la pleine compétence en matière de réglementation du stationnement et implique la suppression du procès-verbal (PV) à 17 euros en cas de non-respect des règles de paiement du stationnement. Le stationnement payant sur voirie devient une question domaniale et l'usager qui ne règle pas son stationnement doit désormais s'acquitter d'une redevance d'utilisation du domaine public appelée « forfait de post-stationnement » ou FPS. Dans le cadre de cette réforme, l'ANTAI a développé un nouveau système d'information et mis en place un conventionnement avec les collectivités qui se sont engagées dans la décentralisation du stationnement payant. Fin juin 2020, 580 collectivités avaient passé convention avec l'ANTAI, près de 96 % des collectivités ont choisi de recourir à la prestation de l'ANTAI pour l'édition et l'envoi des avis de paiement de FPS. En 2018, l'ANTAI a ainsi émis 7,8 millions d'avis de paiements de FPS.

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

#### INDICATEUR P753-11287-12481

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique de l'Etat en avis de contravention	%	98,1	94,4	96	90	96	96

#### Précisions méthodologiques

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

#### Mode de calcul :

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

#### JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le taux de transformation des infractions relevées par les dispositifs de verbalisation électronique en avis de contravention a atteint 94,4 % en 2019, proche de la cible fixée (96 %). Ce ratio intègre le nombre de paiements immédiats (41 900 en 2017, 35 900 en 2018 et 17 400 en 2019).

La prévision 2020 a été actualisée au regard de la crise sanitaire. Il est prévu en 2021 un retour à une cible égale à 96 %.

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



## Sécurité routière

DPT PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR PROGRAMME

Numéro et intitulé du programme ou du PSR ou de l'action	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P754 Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>	<b>478 065 823</b>	<b>478 065 823</b>	<b>624 666 261</b>	<b>624 666 261</b>	<b>643 314 650</b>	<b>643 314 650</b>
<b>Total</b>	<b>3 648 395 816</b>	<b>3 519 845 223</b>	<b>3 774 841 326</b>	<b>3 708 549 755</b>	<b>3 770 722 811</b>	<b>3 728 927 770</b>

## AUTRES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

P107 Administration pénitentiaire

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



## PRÉSENTATION DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

### P107 ADMINISTRATION PÉNITENTIAIRE

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

Elle est l'une des cinq directions du ministère de la justice. En 2020, le budget annuel s'élève à 4 milliards d'euros, dont près de 1,3 milliards de crédits hors titre 2 regroupés au sein du P107 et de deux comptes de commerce - CC909 « régie Industrielle des Établissements Pénitentiaires (RIEP) et CC912 - « cantine et travail des détenus dans le cadre pénitentiaire ». Le plafond d'autorisation d'emplois inscrit au titre de l'exercice 2020 est de 42 461 agents.

Outre l'administration centrale, 187 établissements pénitentiaires et une centaine de services pénitentiaires d'insertion et de probation constituent les services déconcentrés, répartis en dix directions interrégionales ; elle compte en outre deux services à compétence nationale (service national du renseignement pénitentiaire (SNRP) et l'agence du travail d'intérêt général et l'insertion professionnelle des personnes placées sous-main de justice (AGIPIP), ainsi qu'une école de formation (ENAP). Elle prend en charge près de 250 000 personnes, dont environ 160 000 en milieu ouvert et près de 81 000 sous écrou au 1er janvier 2020.

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.

#### 2 – Évaluation des crédits consacrés à la politique de de sécurité routière

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

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

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

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

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

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

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

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

## P140 ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU PREMIER DEGRÉ

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	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	47 572 749	47 572 749	47 977 176	47 977 176	47 984 516	47 984 516

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 140 regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du premier degré. Il relève du ministère de l'Éducation nationale. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'enseignement scolaire. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée : sous l'autorité des recteurs d'académie, l'enseignement primaire est piloté au niveau départemental par les inspecteurs d'académie — directeurs académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

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

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école primaire. L'ESR est sanctionnée par l'attestation de première éducation à la route (APER) qui s'appuie également sur l'enseignement moral et civique (EMC) et l'éducation physique et sportive (EPS). La formation préparant à l'APER s'ancre dans ces programmes. Elle est délivrée aux élèves du cycle 3 au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité et est téléchargeable et éditable à partir de l'application nationale LSU (Livret scolaire unique).

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

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

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

### P141 ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU SECOND DEGRÉ

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P141 – Enseignement scolaire public du second degré</b>	<b>59 829 519</b>	<b>59 829 519</b>	<b>60 484 175</b>	<b>60 484 175</b>	<b>60 484 175</b>	<b>60 484 175</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

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

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

L'ASSR1 est requise pour l'obtention du permis AM permettant de conduire un cyclomoteur (article R. 211-2 du Code de la route) tandis que l'ASSR2 ou l'ASR est nécessaire pour l'obtention du permis de conduire (article R. 221-5), pour toutes les personnes âgées de moins de 21 ans..

## 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.

### P152 GENDARMERIE NATIONALE

Numéro et intitulé de l'action et total pour le programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
02 – Sécurité routière	742 728 440	742 728 440	749 097 275	749 097 275	738 490 958	738 490 958
04 – Commandement, ressources humaines et logistique	197 389 331	133 469 898	207 360 676	126 386 015	180 898 335	124 932 005
<b>P152 – Gendarmerie nationale</b>	<b>940 117 771</b>	<b>876 198 338</b>	<b>956 457 951</b>	<b>875 483 290</b>	<b>919 389 293</b>	<b>863 422 963</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 152 relève du ministère de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la gendarmerie nationale.

Ce programme porte les moyens humains et financiers de la gendarmerie nationale.

L'action de la gendarmerie nationale a pour objet principal d'assurer la paix et la sécurité publiques de manière permanente sur près de 95 % du territoire national, soit l'essentiel des axes routiers (plus de 900 000 km de voies). Elle consacre ainsi environ 8,5 % de son activité totale à des missions de sécurité routière.

Elle consacre ainsi environ 8,5 % de son activité totale à des missions de sécurité routière.

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

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

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs agissant en faveur de la politique transversale. Ils sont obtenus à partir des dépenses de personnel définies par l'exécution 2019, la LFI 2020 et le PLF 2021.

Les ETPT correspondent principalement à :

- des effectifs des unités spécialisées de sécurité routière relevant des escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR).
- l'activité consacrée à la sécurité routière des effectifs assurant des missions polyvalentes au sein des brigades territoriales.

## P159 EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE

Numéro et intitulé de l'action et total pour le programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	15 163 520	15 163 520	14 958 320	14 958 320	14 364 000	14 364 000
<b>P159 – Expertise, information géographique et météorologie</b>	<b>15 163 520</b>	<b>15 163 520</b>	<b>14 958 320</b>	<b>14 958 320</b>	<b>14 364 000</b>	<b>14 364 000</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

- appui apporté à de nombreuses politiques publiques, nationales et locales, dans une logique de développement durable du territoire et d'adaptation au changement climatique, ainsi que de promotion de modes durables de gestion des territoires ;
- développement de l'expertise, de la connaissance, de méthodologies et de modèles d'analyse et de prévision au bénéfice des décideurs politiques et économiques de tout niveau, ainsi que des particuliers ;
- renforcement de la qualité scientifique, technique et opérationnelle des prestations et produits, nécessitant un recours permanent à la recherche et à l'innovation, et une gestion attentive des compétences spécialisées (capitalisation et adaptation permanente de ces compétences).

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 159 ne porte pas de crédits destinés à la politique de sécurité routière, mais contribue à cette politique transversale par le biais du CEREMA, partenaire de la délégation à la sécurité routière.

### P166 JUSTICE JUDICIAIRE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P166 – Justice judiciaire	127 015 192	127 015 192	131 331 619	131 331 619	131 487 283	131 487 283

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

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

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits consacrés à la politique transversale, tant en dépenses de personnel qu'en dépenses de fonctionnement courant, sont évalués au regard des effectifs de fonctionnaires et de magistrats concourant à cette politique.

Les effectifs de magistrats sont calculés en fonction de la part estimée du contentieux routier dans l'activité de chaque service juridictionnel (parquet, instruction, juridiction de jugement). Les effectifs du greffe sont évalués à partir du ratio greffe/magistrat par pôle d'activité (parquet, instruction, jugement des TGI et Cours d'appel, jugement des tribunaux de police et application des peines).

Par exemple, ce ratio est de 1,95 en exécuté 2019 et 2,1 en prévision 2020-2021 pour le parquet et la cour d'appel. Il ne prend pas en compte les agents des conseils des prud'hommes et des services administratifs régionaux qui ne traitent pas du contentieux routier.

Pour 2019, 2 025 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

Pour 2020, les moyens en personnels prévus en LFI sont de 2 128 ETPT, effectifs en hausse de 102 ETPT par rapport à l'exécuté 2019. Pour 2021, les moyens en personnels prévus en PLF sont de 2 128 ETPT, stables par rapport à la prévision 2020,

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

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

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

Il est constaté une hausse de 3 % des dépenses consacrées à la politique transversale entre 2019 et 2020. Cette progression s'explique par la hausse des moyens obtenus sur le titre 2 et le fonctionnement courant.

En ce qui concerne le PLF 2021, le total des crédits consacré à la politique transversale demeure stable.

## P174 ÉNERGIE, CLIMAT ET APRÈS-MINES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P174 – Énergie, climat et après-mines	2 974 613	1 421 273	3 580 000	3 580 000	4 850 000	4 850 000

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

Ce programme s'articule autour de deux finalités générales :

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

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

Le programme contribue à la politique en faveur de la sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules aux dispositions du Code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits du programme 174 contribuant à la politique de sécurité routière financent en particulier :

- la location de centres de contrôles aux fins de réception des véhicules ;
- le dispositif de surveillance du marché automobile par le biais du service à compétence nationale chargé de la surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM), dont la mission est de procéder aux contrôles nécessaires pour vérifier la conformité des véhicules à moteur (sécurité active, sécurité passive et pollution) avec les réglementations nationales et européennes ;
- des études et travaux pré-réglementaires, nécessaires à l'évolution des dispositions administratives et techniques de la réception des véhicules à moteur et de leurs équipements.

En 2019, ces crédits ont également permis de financer la campagne de contrôles portant sur l'étiquetage des pneumatiques dans le cadre des activités de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (convention entre la DGCCRF et la DGEC).

## P176 POLICE NATIONALE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P176 – Police nationale	432 121 380	432 121 380	449 708 805	449 708 805	461 373 598	461 373 598

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La sécurité routière occupe une place importante au sein du programme 176. Elle s'inscrit dans la mission générale de lutte contre l'insécurité sous toutes ses formes. Cette mission s'appuie sur les compétences générales ou spécialisées des directions et sur leur organisation territoriale. Cette politique transversale qui vise à améliorer la sûreté des déplacements routiers, prévenir les conduites à risque et à faire respecter les règles du Code de la route est retranscrite à travers l'action 3.

L'action 3 « Sécurité routière » du programme « Police nationale » porte sur :

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

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

- *la prévention et l'information routière*, qui portent sur les actions d'information routière auprès du public (établissements scolaires, entreprises propriétaires de flottes) et les campagnes de prévention sur les dangers de la route et de sensibilisation des usagers (quinzaines de la sécurité routière, notamment en Île-de-France, présence aux forums et salons) ; ces actions ont pour finalité d'améliorer le civisme routier et le respect des règles ;
- *la surveillance, le contrôle et la régulation*, qui concerne les interventions consécutives à des accidents de la route et les contrôles routiers (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture, téléphones portables).

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

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



## P182 PROTECTION JUDICIAIRE DE LA JEUNESSE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P182 – Protection judiciaire de la jeunesse</b>	<b>2 401 658</b>	<b>2 401 658</b>	<b>3 016 226</b>	<b>3 016 226</b>	<b>3 016 226</b>	<b>3 016 226</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) est chargée au sein du ministère de la justice de l'ensemble des questions intéressant la justice des mineurs que ceux-ci soient des mineurs délinquants (cf. ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante) ou des mineurs en danger (cf. articles 375 et suivants du Code civil). La DPJJ est également en charge de la concertation avec les acteurs de la justice et les institutions partenaires.

En liaison avec les directions compétentes, elle en conçoit les normes et les cadres d'organisation. Depuis le décret du 25 avril 2017 modifiant le décret n° 2008-689 du 9 juillet 2008 relatif à l'organisation du ministère de la justice, elle anime et contrôle l'action du ministère public en matière de protection de l'enfance.

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

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

La DPJJ dispose, au 31 mars 2019, d'établissements et de services :

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

Il s'agit d'établissements médico-sociaux (ESSMS) régis par le code de l'action sociale et des familles, à l'exception des services éducatifs auprès des tribunaux (SEAT), des services éducatifs en établissements pénitentiaires pour mineurs (SE-EPM) et du service éducatif au centre de jeunes détenus de Fleury-Mérogis.

La DPJJ pilote la politique publique transversale « justice des mineurs » et, dans un cadre interministériel, veille à ce que les politiques publiques à destination des jeunes prennent en compte les besoins du public qui lui est confié.

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

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

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits du programme 182 pris en compte dans le document de politique transversale sécurité routière proviennent :– des crédits de personnels correspondant à l'action éducative des personnels de la PJJ dans leur accompagnement au quotidien des mineurs sous main de justice. Il s'agit d'estimations. En 2018, l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 46 ETPT ;– des dépenses hors titre 2 correspondant au montant des subventions versées à des associations agissant en partenariat avec la DPJJ pour des actions de prévention menées en direction des mineurs. Il s'agit de dépenses d'intervention (Titre 6).

### P190 RECHERCHE DANS LES DOMAINES DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables</b>	<b>27 370 120</b>	<b>27 370 120</b>	<b>27 560 499</b>	<b>27 560 499</b>	<b>27 996 715</b>	<b>27 996 715</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

Dans les domaines des transports, de la construction, de l'aménagement et des réseaux, le programme finance l'université Gustave Eiffel issu 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-lfsttar consommée dans le domaine de la sécurité routière est estimée à 32 %, soit le même pourcentage que les années précédentes. Les travaux de l'UGE 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'usager. L'institut s'intéresse plus particulièrement à la connaissance des facteurs humains et leurs interactions avec le véhicule et l'infrastructure par la prise en compte de la mobilité coopérative, du véhicule autonome et du vieillissement de la population. En matière de sécurité secondaire, il s'attache à la connaissance des blessures (létales ou non) induites par les accidents et les mécanismes lésionnels. En matière de sécurité tertiaire, c'est la connaissance du devenir des victimes (et de leurs proches) qui est recherchée.

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

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

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

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



## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 204 relève du ministère des Solidarités et de la Santé. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la santé.

Ce programme est structuré autour des trois axes des politiques de santé conduites par l'État :

- la modernisation de l'offre de soins ;
- la prévention ;
- la sécurité sanitaire.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits mobilisés en faveur de la politique de sécurité routière relèvent de l'action 14, sous-action 3 du programme 204, mais également de l'Agence nationale de santé publique (ANSP), dont le financement est transféré à l'assurance maladie 2020.

Les dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme se répartissent en deux catégories :

- les actions de communication et de prévention menées par l'ANSP, notamment en ce qui concerne les usages d'alcool et de substances psychoactives illicites,
- les dépenses effectuées par la direction générale de la santé (DGS) sous forme de subventions à des organismes luttant contre usages nocifs de ces substances.

La contribution de la DGS à la politique de sécurité routière consiste essentiellement en une sensibilisation aux conséquences sanitaires et autres des usages nocifs de ces substances psychoactives (alcool et substances illicites). Cette politique axée sur l'information et la prévention vise à entraîner une diminution des usages nocifs des produits concernés. La DGS participe au Conseil national de sécurité routière (CNSR) et plus particulièrement à la commission « alcool, stupéfiants, vitesse ».

## P207 SÉCURITÉ ET ÉDUCATION ROUTIÈRES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P207 – Sécurité et éducation routières	42 472 591	40 499 813	42 937 240	42 592 240	41 184 866	41 184 866

## PRESENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

## EVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIERE

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

## P214 SOUTIEN DE LA POLITIQUE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	420 369	420 369	419 700	419 700	420 068	420 068

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « soutien de la politique de l'éducation nationale » relève du ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports (MENJS). Il est placé sous la responsabilité de la secrétaire générale de ce ministère.

Ce programme regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes des missions « enseignement scolaire », « recherche et enseignement supérieur » et « sport, jeunesse et vie associative ».

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

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

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au titre de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, le responsable du programme 214 valorise les dépenses de titre 2 des personnels participant à la mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière.

## P216 CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'INTÉRIEUR

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	129 339 646	130 488 001	131 844 779	132 467 917	131 910 007	132 500 131

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 216 relève du ministre de l'Intérieur. Il est sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère.

Ce programme porte les fonctions de pilotage du ministère de l'Intérieur au travers des activités d'état-major, d'expertise, de conseil et de contrôle qu'il assure. Il veille à la cohérence du soutien apporté par les fonctions support à dimension transversale exercées par le secrétariat général, assurant une gestion mutualisée de différentes prestations au profit des directions et services du ministère. Il regroupe l'ensemble des crédits relatifs aux affaires juridiques et contentieuses du ministère ainsi que ceux du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD). Enfin, il porte les effectifs de la délégation à la sécurité routière, ainsi que les personnels des services déconcentrés de la sécurité et de l'éducation routière.

La stratégie pour 2021 est structurée autour de quatre axes :

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

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

### S'agissant des dépenses de titre 2 :

- Sur l'action 9 « Sécurité et éducation routières » sont inscrits en LFI 2020 les ETPT et la masse salariale correspondante à hauteur de 2 140 ETPT (127,8M€ en masse salariale).
- Sur l'action 1 « "Etat-major et services centraux" » sont imputés les ETPT de la DLPAJ et de la DRH qui contribuent à la politique de la sécurité routière. Les dépenses T2 inscrites correspondent à la masse salariale des agents, ainsi qu'aux crédits d'action sociale et de formation exécutés en titre 2 (secours, AEH et vacations formationsconcours).

### S'agissant des dépenses de hors titre 2 :

Les dépenses HT2 correspondent principalement aux dépenses d'action sociale (au prorata des effectifs gérés par la SDASAP-DRH), de formation (dépenses de formation et d'organisation des concours), aux dépenses SIC compte tenu du transfert de certains projets dans le cadre de la création de la DNUM à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et aux dépenses d'immobilier (au prorata de la surface occupée par la DSR dans l'immeuble Garance).

Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée.

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

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	534 711 485	534 711 485	529 052 345	529 052 345	528 200 000	528 200 000

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 relève du ministère de la transition écologique.

Il porte la majeure partie des effectifs du ministère de la transition écologique et solidaire, dont ceux en charge de la réalisation de missions ayant une incidence sur la sécurité routière.

Il assure également le financement des activités « soutien » de l'administration centrale et de ses services rattachés nécessaires à la mise en œuvre des politiques définies par le Gouvernement.

Il œuvre en faveur de la transition écologique pour un développement durable en permettant la définition et l'évaluation des politiques publiques et en portant une organisation et un pilotage de services en adéquation avec ce projet.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les montants mobilisés hors titre 2 ne sont plus significatifs depuis le transfert des moyens de fonctionnement des services déconcentrés vers le programme 333 puis vers le programme 354.

Les crédits de titre 2 mobilisés par le programme 217 sont calculés en fonction du nombre d'agents (en ETP) participant à la politique de sécurité routière. Ces agents sont portés par les actions 8 et 23 de ce programme.

S'agissant de l'action 217-08 :

- 100 % des ETP mettant en œuvre les actions 203-01 "Routes-Développement" et 203-04 « Routes-Entretien » du programme 203 sont considérés comme étant au service de la sécurité routière. Ces ETP étaient précédemment portés par l'action 203-12, désormais disparue suite à la refonte du référentiel du programme.
- 43 % des ETP mettant en œuvre l'action 203-50 « Transport Routier » sont considérés comme participant à la sécurité routière. Ces ETP étaient précédemment portés par l'action 203-13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres » désormais disparue ;
- Au total, cela correspond à 85,15 % de l'exécution de l'action 8 du programme 217 en RAP 2019.

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 2019, on peut considérer que 100 % des effectifs contribuant à la sous-action 174-05-02 (sécurité et émissions des véhicules) du programme 174 contribuent de près ou de loin à la politique de sécurité routière ;
- Cela correspond à 51,9 % de l'action 23 du programme 217.

## P219 SPORT

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P219 – Sport	62 000	62 000	40 000	40 000	40 000	40 000

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 219 relève du ministère chargé des sports. Il est placé sous la responsabilité du directeur des sports.

La finalité de ce programme est de contribuer au développement du sport dans ses composantes « une France qui rayonne », « une France qui bouge » ; « une France intègre » ; « une France en bonne santé », dans des conditions de sécurité et d'encadrement permettant le respect de l'intégrité des personnes et des valeurs éthiques, valeurs qui élèvent le sport au rang d'outil d'éducation et d'insertion sociale.

Depuis le 9 janvier 2018, le Comité Interministériel à la sécurité routière (CISR) a adopté une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ». L'opération « savoir rouler à vélo » permet à la direction des sports de porter cette mesure.

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre du soutien financier que le ministère des sports apporte aux fédérations sportives, plusieurs d'entre elles bénéficient d'un financement pour mener des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière. Les montants indiqués ici concernent ce soutien financier.

En 2018, la relation avec les fédérations a évolué pour ce qui concerne les actions hors sport de haut-niveau. Désormais, les fédérations doivent concevoir un plan trisannuel 2018-2020 qui présente des actions plus structurantes. Par conséquent, il devient plus difficile de distinguer les actions relevant de la sécurité alors même que ces actions se perpétuent.

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

Le montant des crédits consacré à cette politique peut paraître modeste, mais il masque un effet levier. En 2019, l'ensemble des projets soutenus atteignait 860 885 € alors que le montant alloué s'élevait à 237 000 €. En outre, n'est pas évalué l'engagement réel de nombreux bénévoles dans la mise en œuvre de ces actions de sensibilisation.

## P354 ADMINISTRATION TERRITORIALE DE L'ÉTAT

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P354 – Administration territoriale de l'État	72 942 494	72 942 494	84 285 649	81 909 567	88 186 833	84 986 964

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 354 a été créé en LFI pour 2020 par la fusion du programme 307 « Administration territoriale » du ministère de l'intérieur et du programme 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées » de la mission « Direction de l'action du gouvernement ».

Le programme 354 « Administration territoriale de l'État » contribue aux ressources du ministère de l'intérieur relatives aux missions liées à la sécurité, aux libertés publiques, au bon fonctionnement des institutions locales et de la vie démocratique ainsi qu'à la coordination interministérielle sur le territoire.

Ce mouvement de mutualisation et de gestion interministérielle a pour objet de favoriser la mise en œuvre d'une nouvelle organisation territoriale de l'État.



En matière de sécurité routière, le programme 354 participe au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre.

Depuis 2018, ce dispositif fait suite au plan « préfectures nouvelle génération » (PPNG) à travers la généralisation des télé procédures ainsi que le déploiement d'un réseau de centres d'expertise et de ressources titres (CERT) pour l'instruction et la délivrance des permis de conduire.

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

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- l'action 1 « *Coordination de la sécurité des personnes et des biens* » à travers les fonctions de coordination et de pilotage du préfet dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens ;
- l'action 2 « *Réglementation générale, garantie de l'identité et de la nationalité, délivrance de titres* » dans le cadre de l'instruction des droits à conduire.

Ces actions du programme 354 coïncident, pour les exercices antérieurs à 2020, aux actions 1 et 2 du programme 307.

Pour ces deux actions, les crédits indiqués correspondent à la quote-part moyenne que les préfectures consacrent à la politique de sécurité routière. Celle-ci est calculée sur la base d'un coût moyen de fonctionnement et de structure par agent et de l'intégration des frais de représentation du corps préfectoral, *au prorata* du temps qu'ils consacrent à la politique de sécurité routière.

À compter de 2018, les effectifs ont été répartis différemment entre les deux actions avec un transfert des effectifs en charge des sanctions et des commissions médicales du permis de conduire vers l'action 1 relative à la sécurité des personnes. Ce changement de périmètre a entraîné une modification significative de la répartition des crédits du programme entre les deux actions.

Toutefois, à compter de 2019, le périmètre retenu identifie plus finement les missions de proximité des préfectures liées aux droits à conduire.

- 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 directions départementales interministérielles.

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

Entre 2018 et 2019, le montant global des crédits consacrés à cette politique diminue de près de 7 %. Toutefois, des moyens supplémentaires ont été apportés en 2020 ce qui traduit une progression d'environ 12 % des crédits allouées à cette politique transversale. L'effort budgétaire se poursuit en 2021.

## P751 STRUCTURES ET DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière</b>	<b>326 794 552</b>	<b>294 137 810</b>	<b>339 542 680</b>	<b>339 542 680</b>	<b>339 542 680</b>	<b>339 542 680</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

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

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>	<b>26 200 000</b>

## PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme est dédié au développement du procès-verbal électronique (PVé). Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

## ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 753 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

## P754 CONTRIBUTION À L'ÉQUIPEMENT DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2019		LFI + LFRs 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</b>	<b>478 065 823</b>	<b>478 065 823</b>	<b>624 666 261</b>	<b>624 666 261</b>	<b>643 314 650</b>	<b>643 314 650</b>

### PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 754 relève du ministre de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du directeur général des collectivités locales.

Ce programme permet le reversement d'une partie des recettes encaissées par l'État, au titre des amendes de police relatives à la circulation routière, aux collectivités territoriales, pour lutter contre la violence routière et améliorer les conditions de circulation.

La mise en place d'une politique efficiente en matière de sécurité routière est ainsi obtenue grâce aux projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport financés par un grand nombre de collectivités territoriales. Les communes, établissements publics de coopération intercommunale et départements sont libres de choisir les opérations à financer en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

### ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Comme en 2020, l'intégralité des crédits du programme 754 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

En effet, les investissements réalisables portent sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic. L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.