



Inspection générale de l'administration
N° 07-022-01

Inspection de la gendarmerie nationale
N° 13444/2 DEF/GEND/IGN/IASG

Conseil général des ponts et chaussées
N° 004640-02

Inspection générale de la police nationale

**AUDIT DES POLITIQUES LOCALES
DE SECURITE ROUTIERE**

TOME 1

RAPPORT DE SYNTHESE

- Mai 2007 -

Inspection générale de l'administration
N° 07-022-01

Inspection de la gendarmerie nationale
N° 13444/2 DEF/GEND/IGN/IASG

Conseil général des ponts et chaussées
N° 004640-02

Inspection générale de la police nationale

**AUDIT DES POLITIQUES LOCALES
DE SECURITE ROUTIERE**

TOME 1

RAPPORT DE SYNTHESE

Tristan FLORENNE
Inspecteur général de l'administration

Catherine FERRIER
Inspectrice de l'administration

Colonel Hervé PODEVIN
Inspection de la gendarmerie nationale

Colonel Alain THUREAU
Inspection de la gendarmerie nationale

Georges LAURO
Commissaire divisionnaire
Inspection générale de la police nationale

Claude LIEBERMANN
Ingénieur général des ponts et chaussées

Marc d'AUBREBY
Ingénieur général des ponts et chaussées

Dominique LEBRUN
Inspecteur général de l'équipement

- Mai 2007 -

SOMMAIRE

INTRODUCTION 9

A - LA DIVERSITE DES SITUATIONS AU REGARD DE L'ACCIDENTOLOGIE ET DES POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE

I LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS, FACTEUR MAJEUR DE L'ACCIDENTOLOGIE 15

- 1.1 LES CONDUCTEURS LES PLUS HABLES NE SONT PAS LES PLUS SÛRS 15
- 1.2 CERTAINS CONDUCTEURS DANGEREUX PRENNENT DES RISQUES, CONSCIENTS OU INCONSCIENTS 15
- 1.3 LES PLANS DÉPARTEMENTAUX D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR) ONT PEU DE PRISE SUR CES COMPORTEMENTS ACCIDENTOGÈNES 16

2 - LES TYPES DE DÉPLACEMENTS, ÉLÉMENT DU RISQUE ROUTIER 17

- 2.1 LES RISQUES POUR LES DEUX-ROUES ET LES PIÉTONS DANS LES AGGLOMÉRATIONS 17
- 2.2 LA RURBANISATION ET LES TRAFICS PENDULAIRES 17
- 2.3 LA CIRCULATION EXCESSIVE DES POIDS LOURDS EN TRANSIT SUR CERTAINS ITINÉRAIRES DÉPARTEMENTAUX INADAPTÉS 18
- 2.4 LES CIRCULATIONS LIÉES AU TOURISME, NOTAMMENT DES CONDUCTEURS ÉTRANGERS 18

3 - LA MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES PUBLIQUES POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES DÉPARTEMENTS AUDITÉS: CONTRÔLES DES FORCES DE L'ORDRE ET ACTIONS DE PRÉVENTION 20

- 3.1 LES CONTRÔLES PAR LES FORCES DE L'ORDRE 21
 - 3.1.1 Les conditions d'utilisation des moyens pourraient être améliorées 21
 - 3.1.2 Les contraintes opérationnelles ne doivent pas être sous-estimées 22
- 3.2 LES ACTIONS PRÉVENTIVES DES PLANS DÉPARTEMENTAUX D' ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR) 23
 - 3.2.1 Des actions insuffisamment ciblées concernant un nombre trop restreint de partenaires 23
 - 3.2.2 Des aides souvent reconduites d'un exercice sur l'autre, sans réelle évaluation des résultats 25
 - 3.2.3 Une implication seulement émergente des élus et des relations avec l'Etat manquant de coordination et de synergie 26
 - 3.2.4 La question de la sécurité des aménagements routiers : du traitement des points noirs à une conception globale de la route sûre, la "route apaisée" 28
 - 3.2.5 Le problème des limitations de vitesse 28
 - 3.2.6 La communication, élément majeur, parfois ignoré ou sous-utilisé, de lutte contre l'insécurité routière 30

3.3	L'ACTION DES PRÉFETS ET DES SERVICES DE L'ÉTAT	31
3.3.1	L'organisation départementale	31
3.3.2	L'action des procureurs de la République	32
3.3.3	La relation avec l'Education nationale et l'action dans les établissements scolaires.....	32
3.3.4	Les autres services impliqués.....	33

B - DES PISTES POUR AMELIORER LES POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE

1	- LE RENFORCEMENT ET LA RATIONALISATION DES ACTIONS LOCALES	37
1.1	METTRE TOUS LES MOYENS D'ACTION AU SERVICE DES ENJEUX PRIORITAIRES	37
1.2	DÉVELOPPER ET MULTIPLIER LES PARTENARIATS.....	41
1.3	RENFORCER LA COMMUNICATION, EN UTILISANT TOUS LES VECTEURS DISPONIBLES.....	46
1.4	PRÉCISER L'ORGANISATION DE LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SOUS L'AUTORITÉ DES PRÉFETS	47
2	- L'ACCOMPAGNEMENT AU NIVEAU NATIONAL.....	49
2.1	DES ÉVOLUTIONS JURIDIQUES PONCTUELLES	49
2.2	LE SOUTIEN ET L'ACCOMPAGNEMENT DES POLITIQUES LOCALES	50
	CONCLUSION	52
	ANNEXES	53

RESUME

La mission d'audit des politiques locales de sécurité routière réalisée dans onze départements a permis, par-delà la diversité des situations, de dégager les grandes lignes d'un constat d'ensemble concernant l'accidentalité et les moyens actuellement mis en œuvre pour combattre l'insécurité routière.

1. S'agissant des infrastructures, des améliorations sont, certes, toujours possibles et parfois nécessaires, ici ou là, en sachant toutefois qu'elles peuvent avoir des effets pervers. Mais, pour l'essentiel, après les progrès considérables accomplis au cours des deux dernières décennies, les infrastructures ne peuvent plus être considérées comme un facteur majeur de l'accidentalité.

En revanche certains phénomènes deviennent de plus en plus préoccupants.

Il s'agit, par exemple, de l'intensification, ces dernières années, du trafic des poids lourds sur certains itinéraires départementaux (hors autoroutes) qui sont inadaptés à cette circulation de transit excessive. Excepté la mise en place de déviations, qui ne peuvent, en tout état de cause, être multipliées à chaque bourg ou à chaque village, aucune initiative n'a encore été prise pour enrayer ou contrôler ce phénomène. Or, au-delà du sentiment d'insécurité légitime que produit ce type de circulation, il y a là une caractéristique majeure de l'accidentologie dans les départements concernés.

Il s'agit aussi de ce phénomène que les démographes qualifient de "rurbanisation", avec l'augmentation des trafics pendulaires (domicile / travail, domicile / loisirs, etc.) qu'il génère dans certains départements. Si la rurbanisation contribue, quoique parfois de façon anarchique, à redonner vie à certaines zones rurales, elle est aussi un facteur important de l'augmentation de l'accidentalité.

Il reste que la cause majeure des accidents de la route demeure le comportement des usagers : non respect des règles du code de la route, comportements dangereux, etc. Il est vrai que la mise en place du contrôle automatique des vitesses a obligé les conducteurs, les automobilistes notamment, à modifier leur comportement. Toutefois, une minorité d'automobilistes et nombre de motards restent rétifs dans ce domaine. Par ailleurs, les excès de vitesse sont loin d'être la cause unique de l'accidentalité : la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, les comportements dangereux de certains usagers particulièrement vulnérables (piétons, cyclistes en ville, notamment) sont également des facteurs majeurs qu'il convient de mieux prendre en compte.

2. Pour agir sur les comportements, les pouvoirs publics mettent en œuvre simultanément les deux moyens habituels que sont la répression, avec les contrôles opérés par les forces de l'ordre, et la prévention, avec différentes actions de sensibilisation et d'éducation, généralement ciblées sur des publics particuliers (scolaires, seniors, conducteurs de deux-roues, etc.).

S'agissant du volet répressif, les contrôles des différentes infractions aux règles de la circulation effectués par les forces de l'ordre ont fortement augmenté depuis 2002 : sans même évoquer l'effet considérable du développement du "contrôle sanction automatisé" (CSA), les infractions relevées par les moyens traditionnels de la police et de la gendarmerie ont augmenté de 37% entre 2001 et 2005. Toutefois, certains types de contrôle (alcoolémie, stupéfiants, émissions sonores et

polluantes) demeurent insuffisants et, d'une manière générale, les conditions dans lesquelles sont effectués les contrôles peuvent être améliorées (meilleur ciblage, dans le temps et dans l'espace, pour les contrôles d'alcoolémie ; meilleure utilisation des matériels, choix des lieux accidentogènes et non des lieux où l'on peut "faire du chiffre", pour les contrôles de vitesse).

En ce qui concerne la prévention, les actions menées en milieu scolaire restent prédominantes ; celles qui sont conduites au sein des entreprises ou des administrations restent très insuffisantes. On ne peut que regretter que les administrations et les entreprises publiques, tout particulièrement celles qui sont concernées au premier chef par le déplacement de leurs agents (l'Education Nationale, l'Equipement, La Poste...), ne soient pas exemplaires sur ce point. Cette situation est d'autant plus dommageable que le milieu du travail recèle un gisement important de sécurité routière : 60% des personnes tuées dans un accident du travail sont victimes d'un accident de transport. D'ailleurs, les entreprises qui ont développé des Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) ou qui mènent des actions de prévention s'en félicitent tant les résultats obtenus sont positifs.

Le choix des actions de prévention et leur financement dans le cadre des Plans Départementaux d'Action pour la Sécurité Routière (PDASR) apparaît trop souvent comme le résultat d'une addition d'initiatives et de réponses à des demandes de subvention formulées par les associations locales, sans que le lien avec les objectifs des Documents Généraux d'Orientations (DGO) soit réellement établi. La procédure de l'appel à projet est rarement utilisée et les aides sont le plus souvent reconduites d'un exercice sur l'autre, sans réelle évaluation.

3. La mise en œuvre, au plan local, de la politique de sécurité routière exige l'intervention de nombreux acteurs. Plusieurs services de l'Etat (parquets, préfecture, DDE, police, gendarmerie, inspection académique, pour ne citer que les principaux) y concourent ainsi que les collectivités locales (départements, communes) et les associations concernées. Globalement, la mobilisation au service de la sécurité routière est réelle, mais le degré d'implication est différent selon les départements de l'échantillon et, surtout, contrasté selon les acteurs.

Les services de l'Etat les plus fortement mobilisés, sous l'impulsion des préfets et de leurs directeurs de cabinet, sont les forces de l'ordre et la DDE. Au sein de l'Education Nationale, la situation est contrastée entre départements, entre catégories d'établissements scolaires, voire entre établissements. Les DDASS et les DDJS sont, sauf exception, à la périphérie du dispositif. La grande majorité des procureurs rencontrés par la mission est active et impliquée.

Quant aux associations et, surtout, aux collectivités locales, la situation est très variable. Certains élus considèrent que la sécurité routière est une politique de l'Etat, d'autres s'y impliquent, parfois fortement, mais en privilégiant souvent l'aspect technique (traitement des infrastructures, signalisation) ou dans le souci de répondre aux pressions souvent contradictoires, du reste, de leurs administrés. Nombreux sont ceux qui ne cherchent pas à relayer, dans la collectivité dont ils ont la charge, la politique nationale de sécurité routière. Cette situation est d'autant moins satisfaisante que les conseils généraux sont gestionnaires d'un réseau important où se produit la majorité des accidents mortels. La réponse ne saurait être exclusivement technique ; elle exige un partenariat renforcé entre l'Etat et les collectivités locales et, plus généralement, une meilleure coordination de l'ensemble des acteurs qui concourent à la sécurité routière.

4. Quel que soit le degré de mobilisation des différents acteurs, un constat, en apparence décevant, doit être fait : il est difficile d'établir une corrélation, à court terme, entre l'action menée au plan local et les résultats obtenus en matière d'accidents. En effet, les résultats obtenus dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière ne peuvent être valablement appréciés, au plan local, que

sur une période de plusieurs années (cinq ans est une bonne mesure) et non d'une année sur l'autre, et ce pour au moins deux raisons : d'une part, les variations de l'accidentalité, d'une année à l'autre, portant, à l'échelon départemental, sur des chiffres peu élevés ne sont pas significatives. Certes, elles peuvent être fortes en pourcentage, selon la conjoncture (un seul accident particulièrement grave suffit), mais restent faibles en valeur absolue.

D'autre part, l'action sur les comportements, qui restent le facteur majeur des accidents de la route, ne peut être évaluée qu'à moyen ou à long terme : un changement immédiat peut être obtenu par la répression, on l'a vu avec la mise en place des contrôles CSA, mais il risque de ne pas être durable, surtout si la politique répressive ne vise pas, dans les modalités de sa mise en œuvre et par un effort approprié de pédagogie et, donc, de communication, à obtenir l'adhésion de l'opinion publique. On en est assez loin aujourd'hui. Le changement en profondeur des comportements ne pourra être véritablement obtenu que par une politique vigoureuse de prévention et d'éducation dont, par définition, les résultats ne peuvent être perceptibles que dans le temps.

*
* *

L'audit réalisé dans onze départements a conduit la mission à formuler, outre les suggestions adaptées à chacun des départements qui figurent dans chaque monographie, 44 propositions valables pour l'ensemble des départements.

Le plus grand nombre de ces propositions (34 sur 44) sont à mettre en œuvre au niveau du département. Elles visent notamment à :

- améliorer et préciser l'organisation de la politique locale de sécurité routière, sous l'autorité des préfets ;
- améliorer les instruments d'analyse et renforcer le diagnostic en matière d'accidentologie ;
- définir et mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers, qui soient efficaces et assurent la cohérence de l'action des services qui y concourent ;
- renforcer le partenariat avec tous les acteurs de la politique de sécurité routière : les collectivités locales en premier lieu, mais aussi les associations, les entreprises et certains professionnels (gérants de discothèques, restaurateurs, viticulteurs) ;
- mettre en place une véritable politique de communication (elle est notamment indispensable pour accompagner et expliquer les contrôles routiers et faire accepter par l'opinion publique les contrôles de vitesse CSA) ;
- remettre en ordre et harmoniser les limites de vitesse qui, sur un même itinéraire, apparaissent souvent comme incohérentes et irrationnelles ;
- promouvoir auprès des collectivités locales une nouvelle conception de la sécurité des routes et de leur environnement reposant sur le concept de "route apaisée".

Quelques propositions ne peuvent être mises en œuvre qu'au niveau national ; certaines d'entre elles supposent des modifications législatives. Elles visent notamment à :

- Permettre à l'Etat de fixer les limites de vitesse sur les grands axes, après consultation des gestionnaires de voirie concernés. Cette mesure à laquelle, il faut le préciser, la très grande majorité des élus rencontrés par la mission n'est pas hostile deviendrait indispensable si la remise en ordre proposée ci-dessus venait à échouer au plan local. En effet, la rationalisation et

l'harmonisation des limites de vitesse sont maintenant une nécessité urgente, ne serait-ce que pour faire accepter par l'opinion publique les contrôles automatisés.

- Favoriser une véritable politique de dépistage des stupéfiants au volant, en mettant en place rapidement les tests salivaires attendus depuis plusieurs années et en alignant le régime juridique des dépistages de stupéfiants sur celui des contrôles d'alcoolémie. En effet, la conduite sous l'emprise de drogues sera l'un des enjeux majeurs de la sécurité routière dans les années qui viennent.
- Réduire l'insécurité provoquée par les poids lourds, notamment en favorisant le report sur les autoroutes des circulations de transit qui ont lieu sur les axes secondaires.

Enfin, la mission a constaté que ce type d'audit était utile aux départements qui en étaient l'objet, pour au moins deux raisons principales :

- il oblige les partenaires locaux à réfléchir à leur pratique quotidienne et, pour certains d'entre eux, à se rencontrer autour des responsables préfectoraux alors que, curieusement, ces concertations ne sont pas régulières ;
- il répond à une attente forte d'un jugement extérieur sur la pertinence et l'efficacité des politiques locales menées.

C'est pourquoi elle suggère de diffuser aux préfets un guide d'auto-évaluation de la politique locale de sécurité routière (dont elle propose un modèle) et, si nécessaire, de réaliser périodiquement une série d'audits de cette politique dans un échantillon de départements.

INTRODUCTION

Par lettre du 13 mars 2006 jointe en annexe 1, le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ont demandé à l'inspection générale de l'administration et au conseil général des ponts et chaussées de procéder à un audit des politiques locales de sécurité routière dans dix départements choisis par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière au regard :

- de la comparaison de l'accidentologie locale par rapport à la référence nationale ;
- de l'évolution de l'accidentologie depuis 2002 et plus particulièrement en 2005 par rapport à 2004 ;
- d'enjeux locaux particuliers, comme la sur-représentation des jeunes ou des conducteurs de deux-roues motorisés parmi les victimes.

Les dix départements concernés (huit départements où la situation n'évolue pas positivement, un département où la situation paraît favorable, enfin un département d'outre mer) sont les suivants :

- | | | | |
|---------------------|-----------------------|------------------|----------------|
| - Ain (01) | - Cher (18) | - Finistère (29) | - Hérault (34) |
| - Jura (35) | - Lot-et-Garonne (47) | - Marne (51) | - Tarn (81) |
| - Haute-Vienne (87) | - Guadeloupe (971) | | |

Les deux inspections ont été saisies les 10 et 22 mai 2006. S'est ajouté, à la suite de la note des directeurs de cabinet des deux ministres du 22 décembre 2006, le département de l'Yonne (89).

Il a été demandé d'auditer en priorité trois départements, l'Hérault, la Marne et la Haute-Vienne, pour la fin du premier semestre 2006.

Ce premier audit a fait l'objet d'un rapport d'étape (IGA n° 06-047-01/ CGPC n° 00-46-40-01), transmis le 4 juillet 2006.

Aux termes de l'ordre de mission, l'audit devait permettre :

- d'identifier les points forts et les points faibles dans la mise en oeuvre de la politique locale de sécurité routière ;
- de dégager les enseignements au niveau local et de proposer les mesures à court terme à mettre en oeuvre pour améliorer la situation ;
- de dégager au niveau national des principes généraux d'action pour les politiques locales de sécurité routière dans l'ensemble des départements.

Composition de la mission

La mission a été composée de la façon suivante, par saisine des inspections des 10 et 22 mai 2006 :

- Pour l'inspection générale de l'administration
Catherine FERRIER, inspectrice de l'administration ;
Tristan FLORENNE, inspecteur général de l'administration.
- Pour l'inspection générale de la police nationale
Georges LAURO, commissaire divisionnaire.
- Pour l'inspection de la gendarmerie nationale
Colonel Hervé PODEVIN ;
Colonel Alain THUREAU.
- Pour le conseil général des ponts et chaussées
Marc d'AUBREBY, ingénieur général des ponts et chaussées ;
Dominique LEBRUN, inspecteur général de l'équipement ;
Claude LIEBERMANN, ingénieur général des ponts et chaussées.

La méthode retenue

La mission a cherché à répondre aux questions suivantes :

- Comment est élaboré le diagnostic local de l'accidentologie ? Celui-ci est-il pertinent, régulièrement actualisé et partagé entre les différents acteurs ?
- Quelles actions locales spécifiques sont conduites pour répondre à ce diagnostic : document général d'orientations, plan départemental d'actions de sécurité routière, actions de prévention, actions sur les infrastructures ?
- Comment fonctionne le volet contrôles et sanctions ?
- Comment fonctionnent l'animation de la politique locale de sécurité routière, son pilotage, la mise en réseau et quels sont les moyens mis en oeuvre ?
- Comment s'effectuent l'implication des principaux décideurs locaux et la coordination avec les collectivités locales et les autres partenaires concernés ? En particulier, existe-t-il un véritable travail en réseau ?

Sur chacun de ces aspects, la mission a cherché à identifier les principaux points faibles et points forts, en s'efforçant par ailleurs de dégager de ces audits particuliers des propositions générales.

Il a été décidé d'utiliser un schéma type de rencontres (modèle joint en annexe 2), adressé au directeur de cabinet du préfet. Il a permis une consultation large des acteurs locaux, à partir d'un questionnaire à remplir par les services concernés, en introduction à une visite de deux jours dans le département.

Les visites sur place ont été organisées, à l'initiative du directeur de cabinet du préfet, avec des modulations possibles selon la taille ou les caractéristiques du département.

Les dates des visites dans les onze départements concernés sont récapitulées dans le tableau suivant :

Ain	Cher	Finistère	Hérault	Jura	Lot-et-Garonne
12-13 octobre	11-12 juillet	19-20 septembre	31 mai-1er juin	4-5 octobre	12-13 septembre
Marne	Tarn	Haute-Vienne	Guadeloupe	Yonne	
28-29 juin	25-26 octobre	14-15 juin	5-10 décembre	20-21 février 07	

A titre d'éléments complémentaires d'information, les auteurs ont participé au Forum des Initiatives Locales pour la Sécurité Routière, le 14 décembre 2006 et aux Rencontres Nationales de la Sécurité Routière, le 7 mars 2007.

En premier lieu, la mission se doit de souligner que l'échantillon de départements choisi s'est révélé être d'une représentativité très imparfaite, notamment pour les raisons suivantes :

- une trop grande homogénéité des départements retenus en termes de population : mis à part l'Hérault (971 000 habitants) et le Finistère (874 000 habitants), tous les départements ont une population inférieure à la moyenne nationale (moyenne de 394 000 habitants sur huit départements) et souvent relativement faible (Jura : 255 000 habitants ; Cher : 313 000 habitants ; Lot-et-Garonne : 315 000 habitants) ; en outre, ce sont souvent des départements plutôt ruraux ;
- l'absence de département comprenant une très grande agglomération, par exemple la région parisienne, lyonnaise ou marseillaise. Cette absence perturbe les constats, l'accidentologie en région urbaine étant actuellement en croissance, avec les deux tiers des accidents corporels ;
- s'agissant de petits chiffres, des variations très marquées d'un exercice à l'autre, en particulier pour les données portant sur le nombre de tués (en général entre 50 et 100 par an pour un département) ; même sensibles, les variations d'une année à l'autre concernent seulement quelques unités ;
- des difficultés pour déceler une différence entre le Finistère, considéré comme département bien organisé avec des résultats positifs et d'autres départements de l'échantillon, considérés comme ayant des résultats insuffisants ;
- la sous-représentation des départements du nord de la Loire.

Comme cela a été indiqué, cet échantillon a été choisi en fonction de l'évolution de l'accidentologie, en particulier de la dégradation relative des résultats en 2005. Mais, même sur ce plan, l'évolution récente suscite des interrogations, l'accidentologie pouvant se trouver influencée, de façon différente selon les lieux, par des facteurs extérieurs, la météo, les conditions de circulation, etc.

Il est apparu intéressant, à cet égard, de comparer, pour les départements de l'échantillon, les résultats des années 2004, 2005 et 2006, aujourd'hui disponibles (tableau suivant) :

	IAL* 01-05	IAL* 2005	Evolution	Tués 2004	Tués 2005	Evolution 2005/2004	Tués 2006	Evolution 2006/2005	Evolution 2006/2004
Ain (01)	1,30	1,49	+ 14,6	74	77	+ 4,1	66	- 14,3	- 10,8
Cher (18)	1,30	1,49	+ 14,6	38	45	+ 18,4	44	- 2,2	+ 15,8
Finistère (29)	0,76	0,71	- 6,6	62	58	- 6,5	69	+ 19,0	+ 11,3
Hérault (34)	1,28	1,28	+ 0,0	108	122	+ 13,0	105	- 13,9	- 2,8
Jura (39)	1,42	1,84	+ 29,6	37	49	+ 32,4	37	- 24,5	00,0
Lot-et-Garonne (47)	1,49	1,65	+ 10,7	62	55	- 11,3	48	- 12,7	- 22,6
Marne (51)	1,12	1,51	+ 34,8	66	80	+ 21,2	56	- 30,0	- 15,2
Tarn (81)	0,94	2,21	+ 135,1	57	67	+ 17,5	49	- 26,9	- 14,0
Haute-Vienne (87)	1,12	1,36	+ 21,4	41	51	+ 24,4	30	- 41,2	- 26,8
Yonne (89)	1,59	1,57	-0,1	38	47	+ 23,7	57	+21,3	+50
Guadeloupe (971)	-	-	-	89	51	- 42,7	65	+ 27,5	- 27,0
Total 11 départements				672	702	+ 4,5	626	-10,8	-6,8
Total métropole	1,00	1,00		5593	5318	- 04,9	4654	- 12,5	- 16,8

* IAL : indice d'accidentologie locale

Mis à part le Finistère, les départements choisis comportent tous un indice d'accidentologie locale élevé, dans la quasi-totalité des cas en augmentation en 2005 par rapport à la moyenne 2001-2005, signe d'une dégradation. L'analyse du nombre des tués sur les années 2004, 2005 et 2006 aboutit toutefois à un constat plus nuancé.

Dans un certain nombre de départements, l'évolution des résultats apparaît inversée entre 2006 et 2005, par rapport à celle constatée entre 2005 et 2004.

	<i>Marne</i>	<i>Finistère</i>	<i>Hérault</i>	<i>Tarn</i>	<i>Haute-Vienne</i>	<i>Guadeloupe</i>
Variation 2005/2004 (%)	+ 21,2	- 6,5	+ 13,0	+ 17,5	+ 24,4	- 42,7
Variation 2006/2005 (%)	- 30,0	+ 19,0	- 13,9	- 26,9	- 41,2	+ 27,5

C'est la conséquence de la faiblesse des chiffres de référence, qui incite à considérer avec prudence les Indices d'Accidentologie Locale (IAL), surtout lorsqu'ils sont calculés sur une courte période, avec, par conséquent, l'impact important, en plus ou en moins, de quelques accidents graves.

L'évolution du nombre de tués sur deux années, entre 2004 à 2006, apparaît plus stable :

- la baisse du nombre de tués dans les 11 départements est moins importante que la moyenne nationale (-6,8 % contre -16,8 %) ;
- on constate de grandes différences entre les départements : dans cinq départements (le Lot-et-Garonne, la Marne, le Tarn, la Haute-Vienne et la Guadeloupe), soit la moitié de l'échantillon, la baisse du nombre de tués entre 2004 et 2006 est du même ordre que la moyenne nationale, parfois plus importante (- 27,0 % pour la Guadeloupe, - 26,8 % pour la Haute-Vienne, - 22,6 % pour le Lot-et-Garonne).

On note par ailleurs, on le verra dans la suite du rapport, une difficulté pour percevoir un lien, au moins à court terme, entre l'organisation, la qualité et l'ampleur des politiques locales de sécurité routière, telles qu'elles peuvent être appréciées, et les résultats en termes d'accidentologie. Ce constat paraît normal, s'agissant de politiques qui nécessitent l'intervention d'acteurs multiples, dont la mobilisation est inégale et la coordination pas toujours aisée à assurer. De plus, la politique de sécurité routière repose, pour une bonne part, sur des actions diverses de prévention, dont, par définition, les résultats et les effets ne peuvent être perceptibles que dans le temps, surtout lorsque ces actions se donnent pour objectif de changer les comportements.

La note d'étape du 4 juillet 2006 a permis de dégager un certain nombre d'enseignements des audits effectués dans les trois premiers départements, la Haute-Vienne, l'Hérault et la Marne, et de formuler des premières propositions, qui ont été examinées par le Comité Interministériel pour la Sécurité Routière du 6 juillet 2006.

Le présent rapport porte donc sur les 10 départements de l'échantillon initial, auquel s'est ajouté le département de l'Yonne. Il est constitué de deux tomes distincts: le premier comporte le rapport de synthèse des audits effectués dans les onze départements et les annexes qui s'y rattachent ; il présente, dans une première partie, la diversité des situations rencontrées et des politiques locales mises en oeuvre, pour proposer, dans une seconde partie, un certain nombre de pistes susceptibles de renforcer et d'améliorer les politiques locales de sécurité routière. Le second tome rassemble les onze monographies établies pour chacun des départements audités par la mission. Chaque monographie comporte des propositions pour le département concerné.

A - LA DIVERSITE DES SITUATIONS
AU REGARD DE L'ACCIDENTOLOGIE
ET DES POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE

I - LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS, FACTEUR MAJEUR DE L'ACCIDENTOLOGIE

La baisse des vitesses moyennes, provoquée par la multiplication des contrôles et le renforcement de leur efficacité, a eu comme conséquence directe et immédiate la baisse du nombre d'accidents et de leur gravité avec, corrélativement, une diminution importante et régulière, depuis 2002, du nombre de tués et de blessés. Mais les comportements des conducteurs restent contrastés : si la très grande majorité a accepté de modifier sa conduite en reconnaissant le bien fondé du respect des règles, une minorité, rétive à toute évolution, reste la cause essentielle des accidents les plus graves. Ces comportements sont également différents selon les régions et les départements.

1.1 LES CONDUCTEURS LES PLUS HABILES NE SONT PAS LES PLUS SÛRS

Ce constat explique en particulier la différence entre les filles et les garçons face au risque routier : les filles, moins sûres, moins assurées et plus prudentes, passent globalement le permis avec plus de difficulté que les garçons; mais, dans les premières années de conduite, elles connaissent des taux d'accidents et de mortalité beaucoup plus faibles.

Par ailleurs, le sentiment de sûreté dans la conduite se confirme avec l'âge chez les seniors qui n'ont jamais eu d'accidents.

S'ajoute, chez certains jeunes conducteurs, l'utilisation de la voiture comme instrument de liberté, voire de libération, par rapport aux contraintes de l'existence et de la société.

1.2 CERTAINS CONDUCTEURS DANGEREUX PRENNENT DES RISQUES, CONSCIENS OU INCONSCIENS

Nombre de conducteurs supportent mal les contraintes dans leur vie quotidienne. Chaque fois qu'ils l'estiment possible, et notamment lorsqu'ils ont le sentiment de l'absence de contrôle, par exemple dans les secteurs qu'ils connaissent bien, ils ne respectent pas les règles, par exemple en matière de limitation de vitesse. Ils se mettent ainsi en danger, par ignorance de leurs propres limites, et mettent en danger les autres citoyens, conducteurs, passagers, cyclistes, piétons...

De plus, certains conducteurs s'estiment maîtres de la route et font du non respect des règles leur mode de conduite, avec un sentiment d'impunité. Ils se sentent invulnérables ou supérieurs aux autres, recherchant dans la conduite dangereuse un moyen de montrer une force qui leur fait généralement défaut pour affronter les difficultés de la vie au quotidien.

Les conducteurs de deux-roues, motorisés ou non, qui paient un lourd tribut à l'insécurité routière, considèrent souvent que la liberté que leur procure leur moyen de locomotion les dispense de respecter toute règle, qu'il s'agisse de celles du code de la route ou de celles de la plus élémentaire prudence (cyclistes brûlant les feux rouges, scooters circulant sur les trottoirs, motards pulvérisant les limites de vitesse...).

Ces comportements déviants dangereux sont naturellement exacerbés et renforcés par la consommation d'alcool et/ou de produits stupéfiants, qui amoindrissent la perception des

risques et, en même temps, réduisent les temps de réaction et le champ de vision.

1.3 LES PLANS DÉPARTEMENTAUX D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR) ONT PEU DE PRISE SUR CES COMPORTEMENTS ACCIDENTOGÈNES

Cette approche par les comportements, base des évolutions des plans d'action au niveau de l'Union européenne et d'un certain nombre de pays membres au cours des dernières années, avec la mise en oeuvre progressive de la matrice GADGET, doit être prise en compte dans les PDASR. C'est déjà largement le cas pour les actions d'éducation au niveau des jeunes (collèges et lycées) ou celles concernant les Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) dans les entreprises. Les dispositifs mis en oeuvre s'attachent en particulier à lutter contre les phénomènes d'alcool ou de drogue, particulièrement présents dans les analyses d'accidentologie des Documents Généraux d'Orientations (DGO), mais aussi, plus généralement, contre tous les phénomènes accidentogènes.

Une telle approche, ciblée sur les enjeux, est d'autant plus indispensable que les comportements face au risque routier peuvent varier d'un département à l'autre, mais surtout d'une grande région à l'autre. Par exemple, il a été indiqué qu'une plus grande proportion de conducteurs, dans le sud, sont globalement moins respectueux des règles, que certains motards ou conducteurs de motocyclettes y ont par ailleurs tendance à moins se protéger (faible port du casque, vêtements plus légers sans protection). La consommation d'alcool ou de drogues varie également de façon sensible selon les régions. Le Finistère, comme, du reste, l'ensemble de la Bretagne, apparaît particulièrement touché à cet égard.

L'organisation, chaque année à l'automne, de la semaine de la sécurité routière constitue un moment fort pour sensibiliser le public aux dangers de la route. C'est également une opportunité, utilisée de façon diverse dans les départements, pour faire travailler ensemble tous les acteurs locaux, en particulier les associations, en leur permettant de se rencontrer.

D'une manière générale, il faut rappeler que l'action des PDASR, en particulier dans le domaine de la prévention, ne peut avoir d'effet qu'à moyen ou à long terme. Il est donc particulièrement difficile de trouver un lien, mis à part dans le domaine des contrôles de vitesse qui provoquent directement une baisse des vitesses moyennes pratiquées, entre les politiques locales suivies et les résultats en matière d'accidentologie.

2 - LES TYPES DE DÉPLACEMENTS, ÉLÉMENT DU RISQUE ROUTIER

Les structures de l'habitat et des activités, très différentes d'un département à l'autre, expliquent la nature, la fréquence et le type des déplacements, facteur important du risque routier.

2.1 LES RISQUES POUR LES DEUX ROUES ET LES PIÉTONS DANS LES AGGLOMÉRATIONS

L'échantillon retenu n'a pas permis d'examiner des PDASR dans des agglomérations importantes, qui présentent des caractéristiques particulières : des difficultés de circulation, des vitesses moins rapides, une coexistence parfois difficile entre modes de transport, notamment entre les voitures, les deux-roues motorisés, les vélos et les piétons.

Dans l'Hérault, de telles difficultés ont été soulevées pour l'agglomération de Montpellier, malgré les efforts faits en matière de transports en commun et de séparation des circulations. Les fiches établies pour chaque accident mortel impliquant un deux-roues constituent une approche plus simple, plus rapide et plus aisément généralisable que les Enquêtes Comprendre Pour Agir, considérées par beaucoup d'acteurs locaux comme lourdes à mettre en oeuvre. Cette méthode est intéressante.

La Guadeloupe illustre les difficultés de coexistence entre les piétons, les deux roues et les voitures, particulièrement importantes dans l'agglomération de Pointe-à-Pitre et sur la route très urbanisée qui la relie à Basse-Terre.

2.2 LA RURBANISATION ET LES TRAFICS PENDULAIRES

Le développement et l'étalement de l'urbanisation, conséquence des disponibilités foncières, ne se sont pas toujours accompagnés de la création des infrastructures de liaison et des moyens de transport adaptés. Si, dans certains départements, la désertification se poursuit, d'autres, plus proches de grandes métropoles régionales, voient se développer de nouveaux types d'habitat, dispersé dans des anciennes fermes, dans des maisons rénovées ou dans de nouveaux lotissements construits sur du foncier moins cher. Dans la majorité des cas, leurs habitants sont éloignés des lieux d'emploi ou de scolarisation des enfants, notamment les collèges et les lycées.

Ce phénomène, qualifié de rurbanisation, s'accompagne de l'augmentation des flux de circulation pendulaire, souvent sur des réseaux peu adaptés, d'autant que, lorsque des infrastructures modernes ont été créées (nouvelles autoroutes à péage), le prix pour des liaisons journalières domicile-travail n'incite pas à les utiliser.

Il en résulte des comportements dangereux : une vitesse excessive liée au retard pour aller travailler ; des défauts d'attention, liés à la routine.

Le département de l'Ain fournit un exemple de comportements routiers dangereux pour les liaisons domicile-travail en direction de l'agglomération lyonnaise, sur des axes routiers secondaires mal équipés, parfois dans des conditions de stress liées aux horaires. Il en est de même dans le Tarn pour les liaisons avec l'agglomération toulousaine. C'est une cause importante de mortalité.

2.3 LA CIRCULATION EXCESSIVE DES POIDS LOURDS EN TRANSIT SUR CERTAINS ITINÉRAIRES DÉPARTEMENTAUX INADAPTÉS

L'ouverture du marché européen et le développement des échanges commerciaux se sont accompagnés de l'essor continu du transport routier. Le développement du réseau autoroutier, pour l'essentiel concédé, a bien entendu suivi le rythme, avec parfois des décalages dans le temps. Les axes nord-sud supportent l'essentiel des trafics, avec parfois l'apparition de phénomènes de saturation. Les axes transversaux, réalisés plus tardivement, n'assurent pas toujours la continuité nécessaire.

S'ajoute à cela, compte tenu du poids des coûts dans la logistique des transports et des menaces des entreprises étrangères sur les positions traditionnelles françaises, une recherche d'économies sur les péages, qui incite parfois les transporteurs à préférer l'utilisation de certains axes départementaux inadaptés à ce type de circulation.

La cohabitation, sur les autoroutes et sur les routes, entre les conducteurs de voitures et les poids lourds devient de plus en plus difficile, surtout quand ces derniers, particulièrement la nuit, ne respectent pas les limitations de vitesse qui leur sont propres. S'y ajoute, sur certaines routes de liaison, notamment de pôle urbain à pôle urbain, le développement des transports rapides, par des camionnettes de moins de 3,5 tonnes, souvent en excès de vitesse ou de charge, certaines entreprises artisanales n'hésitant pas à rechercher des marchés loin de leur siège et multipliant les trajets journaliers de prise de poste. Un accroissement du nombre d'accidents, liés à des véhicules de ce type, a été constaté dans certains départements.

Ces phénomènes, pour certains récents, sont perçus par les interlocuteurs rencontrés sur le terrain. Ils ne sont pas encore mesurés de façon précise, encore moins intégrés aux PDASR. Aucune initiative particulière n'a encore été prise pour les contrôler et les combattre. Or il s'agit d'une des caractéristiques majeures de l'accidentologie et du sentiment d'insécurité sur la route dans les départements concernés.

Dans la Marne, sur la RN 4, en particulier dans la partie qui n'est pas encore équipée, des accidents liés à des poids lourds qui n'empruntent pas l'autoroute A 4 sont constatés couramment. Des camionnettes de moins de 3,5 tonnes y sont régulièrement contrôlées en excès de vitesse.

Dans la Haute-Vienne, le trafic des poids lourds sur la RN 141 et la RN 145 a connu une augmentation de l'ordre de 50 % entre 1998 et 2002. Ce phénomène continue de s'aggraver, alors que l'autoroute est-ouest A 89 est désormais ouverte sur toute sa longueur.

2.4 LES CIRCULATIONS LIÉES AU TOURISME, NOTAMMENT DES CONDUCTEURS ÉTRANGERS

La France est le premier pays au monde pour l'accueil des touristes, en particulier étrangers. Sa situation à l'extrémité ouest du continent européen, avec une importante ouverture sur l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, a pour conséquence des flux touristiques importants. Les phénomènes de transit sont évidemment très différents d'un département à l'autre et d'une saison à l'autre, entraînant une perte d'efficacité et de pertinence pour les dispositions des PDASR, qui ne visent, notamment pour la communication, que les conducteurs locaux.

Le contraste entre deux départements est sur ce point intéressant : l'Hérault qui comporte, notamment sur les autoroutes A 9 et A 75, une circulation de transit, voitures et camions, considérable, et, à l'inverse, le Finistère, où la circulation est, du fait de sa position géographique, moins importante et essentiellement liée à des déplacements d'habitants au sein du département ou avec les départements voisins.

Dans l'Ain, le grave accident d'un car portugais en mai 2006 (7 morts) constitue un exemple de la vulnérabilité des départements de transit.

De plus, de nombreux conducteurs étrangers, en particulier dans les flux touristiques, estiment pouvoir s'exonérer des règles françaises ou de celles qu'ils respectent dans leur pays, en particulier en matière de limitation de vitesse, en raison d'un sentiment d'impunité face aux radars automatiques. Cette situation, qui devrait s'atténuer progressivement (accords passés avec le Luxembourg et l'Allemagne pour sanctionner financièrement les contrevenants) reste encore mal vécue par les conducteurs français, qui éprouvent un sentiment compréhensible d'injustice.

Ce phénomène d'étrangers contrevenants non sanctionnés est particulièrement visible sur les autoroutes des départements frontaliers de l'Allemagne et de la Suisse et, sur l'échantillon considéré, dans le Jura et l'Ain. Il est également perceptible dans des départements de transit estival, comme l'Hérault, la Haute-Vienne ou, sur l'autoroute A6, dans l'Yonne.

3 - LA MISE EN OEUVRE DES POLITIQUES PUBLIQUES POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES DÉPARTEMENTS AUDITÉS: CONTRÔLES DES FORCES DE L'ORDRE ET ACTIONS DE PRÉVENTION

La politique locale de sécurité routière, mise en oeuvre sous l'autorité des préfets, comprend deux volets complémentaires indissociables :

- Le contrôle par les forces de l'ordre du respect des règles du code de la route, notamment en matière de port de la ceinture de sécurité, de respect des limites de vitesse, de conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants, de non utilisation des téléphones portables au volant... Avec, en cas d'infraction, les sanctions correspondantes, aujourd'hui appliquées dans certains cas de manière automatique en ce qui concerne les excès de vitesse (radars automatiques fixes et mobiles).
- Les actions d'éducation et de prévention qui font intervenir des acteurs multiples et prennent des formes diverses: éducation routière à l'école, au collège et au lycée, apprentissage de la conduite, récupération des points perdus et formation continue des conducteurs, Plans de Prévention des Risques Routiers dans les entreprises, communication, animations, forums, etc.

Les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) ont pour objectif de réaliser une synthèse dynamique de ces actions, en s'appuyant sur une analyse locale de l'accidentologie constatée pour dégager des priorités. Pour être utiles, les politiques locales doivent être assises sur un diagnostic pertinent. Là où ils fonctionnent, les observatoires départementaux de sécurité routière rattachés aux DDE ont apporté la preuve de leur efficacité. Ils doivent être déployés le plus rapidement possible dans l'ensemble des départements.

La mission a, en revanche, relevé les critiques unanimes dont font l'objet les enquêtes ECPA. De nombreux départements n'ont pas encore, à ce jour, produit les résultats de leur première enquête. Ils les considèrent comme trop lourdes à mettre en oeuvre, en particulier pour constituer les équipes d'experts. La nostalgie du réseau des inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR) et des enquêtes REAGIR peut expliquer en partie les difficultés actuelles pour mobiliser les experts, alors qu'ils sont essentiels pour la réussite des politiques locales.

Sur un autre plan, la mission a constaté une unanimité pour déplorer le délai excessif avec lequel les fiches BAAC parviennent aux départements, six à huit mois en général. Dans ces conditions, elles ne peuvent pas être utilisées pour établir un diagnostic local à caractère opérationnel.

Les rencontres sur le terrain ont permis de mettre en évidence des expériences innovantes et adaptées aux situations locales. Elles ont aussi permis de relever les insuffisances et de mettre en avant des progrès possibles, à tous les niveaux.

3.1 LES CONTRÔLES PAR LES FORCES DE L'ORDRE

Les contrôles par les forces de l'ordre des différentes infractions de la circulation ont fortement augmenté depuis 2002 :

- Les infractions relevées par les moyens traditionnels de la police et de la gendarmerie ont augmenté de 37 % entre 2001 et 2005.
- S'est ajouté l'effet considérable du développement du Contrôle Sanction Automatisé (CSA): 1100 radars au 1er juillet 2006, 770 fixes et 330 embarqués (205 pour la gendarmerie et 125 pour la police nationale).

L'annexe 3 permet de faire le point de manière détaillée sur l'action des services de police et de gendarmerie, avec en annexe 3.1 une note relative aux contrôles effectués par la police nationale, en annexe 3.2, le bilan en zone de gendarmerie de l'accidentalité et de l'activité en 2006. Les éléments essentiels en sont repris ci-dessous.

3.1.1 Les conditions d'utilisation des moyens pourraient être améliorées

La mission a relevé un certain nombre d'insuffisances montrant que les moyens disponibles pourraient être utilisés de façon plus efficace :

- Le taux d'utilisation des radars automatiques mobiles a fait l'objet d'observations d'une précédente mission interministérielle. Malgré les progrès enregistrés depuis, le taux d'utilisation par les unités qui en sont dotées n'est toujours pas optimal, que ce soit pour la police ou pour la gendarmerie. Un effort significatif est encore nécessaire : il doit plus particulièrement conduire à une remise en cause des pratiques routinières ou de facilité pour faire porter l'effort sur les axes et les secteurs identifiés comme les plus dangereux. En un mot, l'objectif n'est pas de "piéger" les usagers de la route mais de diminuer les vitesses pratiquées et le nombre d'accidents.
- Les moyens complémentaires de contrôle dont disposent les unités (véhicules rapides d'intervention, appareils de visée ULTRALITE, voitures et motos banalisées...) se développent, parallèlement aux contrôles portant sur l'alcoolémie, mais encore insuffisamment.

Par exemple, le groupement de gendarmerie du Tarn, le plus petit des départements visités, a effectué en 2005, 55 000 dépistages, avec un taux de résultats positifs de 1,46 %, celui du Finistère, département particulièrement sensible aux problèmes d'alcool et de drogue, 110 000 dépistages, avec un taux de résultats positifs de 4,29 %

- Le nombre des accidents corporels en zone police (les zones urbaines) a légèrement augmenté en 2005 par rapport à 2004, en rupture avec la tendance continue à la baisse des années précédentes. Il en est de même pour la gravité des accidents.
- Une enquête portant sur l'activité des formations motocyclistes de la police nationale montre qu'elles consacrent moins de 40 % du temps à la police de la circulation, chiffre inférieur à celui des unités spécialisées (55 % pour les Unités Mobiles Zonales (UMZ) et 76,5 % pour les unités CRS autoroutières).

- Le plan départemental de contrôles routiers, lorsqu'il existe, ce qui n'est pas toujours le cas (Ain, Jura, Lot-et-Garonne, Guadeloupe), résulte souvent de l'addition des plans établis par chaque service. Or, ceux-ci restent théoriques et généraux alors qu'ils devraient fournir l'occasion d'une harmonisation des différents services et notamment de l'action des UMZ, des CRS et des escadrons départementaux de sécurité routière de la gendarmerie nationale. Dans ces conditions, le pouvoir de coordination du préfet sur les différentes interventions des unités a du mal à s'exercer. A titre d'exemple, la mission a constaté que, parfois, ni le préfet, ni même le directeur départemental de la sécurité publique ne sont au courant de l'intervention des UMZ. Par ailleurs, la coordination gendarmerie nationale / police nationale / polices municipales est largement insuffisante, par exemple la nuit, pour contrôler l'alcoolémie au sortir des discothèques.

Ainsi a-t-il été constaté que des autocars de type NOCTAMBUS ramenaient les conducteurs en ville (en zone police) au sortir des discothèques (en zone gendarmerie) et que ceux-ci pouvaient reprendre leur véhicule en toute impunité, faute d'un contrôle approprié de la police dans sa zone d'intervention.

- La coordination avec les polices municipales, lorsque les maires souhaitent leur intervention pour la sécurité routière, doit être améliorée, dans le cadre d'un partenariat nécessaire avec la police nationale.

3.1.2 Les contraintes opérationnelles ne doivent pas être sous-estimées

Ces contraintes portent sur les personnels et les matériels disponibles, à la fois pour la police et la gendarmerie nationale. Quelques éléments particuliers méritent d'être soulignés :

- La légère baisse depuis 2001 (-4 % entre 2001 et 2006) des effectifs motocyclistes de la police, gradés et gardiens, qui sont les personnels les plus actifs en matière de sécurité routière, devra être considérée avec attention, de façon à éviter l'affaiblissement opérationnel de ces unités.
- Des manques ou des insuffisances ont été relevés en matière de contrôle, au niveau des unités de contrôle technique de la DCSP (fumées, pollution, nuisances sonores, état des pneumatiques...). Celles-ci devraient intervenir de façon homogène sur le territoire national, au niveau de la sécurité routière nocturne, pour laquelle il pourrait d'ailleurs être envisagé de créer des unités spécifiques, en priorité dans les grandes agglomérations, sur l'exemple des unités de ce type déjà en service à Marseille et à Bordeaux.
- Des renforcements sont indispensables au niveau des matériels, en particulier les éthylomètres embarqués (seulement 64 en service au 1er janvier 2006 pour la police), les véhicules banalisés, voitures et motocyclettes, les matériels de dépistage de consommation de stupéfiants, etc.

Un effort particulier de formation, formation initiale et continue, est parallèlement indispensable, alors que, notamment pour la police, le volume global des formations diminue et que la part des formations portant sur l'accidentologie reste particulièrement modeste.

De nombreuses infractions relevées par des radars mobiles embarqués, de l'ordre de 10%, doivent être classées, parce que les procédures n'ont pas été strictement respectées par les utilisateurs (discordance entre les données des fiches d'exploitation et celles enregistrées par l'appareil, erreurs de paramétrage en début de service). Une formation adaptée (celle dispensée par l'entreprise SAGEM au départ n'ayant concerné que les premiers utilisateurs) permettrait d'y remédier.

Enfin, plusieurs difficultés de nature juridique ou pratique ont été relevées.

En effet, la mission a constaté de façon générale une augmentation importante de la conduite sous l'emprise de stupéfiants. Alors que le contrôle de l'alcoolémie est relativement efficace, celui des stupéfiants n'est pas encore réellement opérationnel. De ce fait, ces types de contrôle, certes en augmentation, restent à un niveau modeste : 21000 dépistages en 2005 (dont 38 % positifs), contre 16000 en 2004 (dont 22 % positifs). Un frein important vient de la disposition qui exige, pour pratiquer un dépistage, une infraction préalable, punie de la sanction de suspension du permis de conduire, ou un accident quelconque, lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner le conducteur ou l'accompagnateur d'un usage de stupéfiants. Ces conditions n'existent pas pour un contrôle d'alcoolémie. De plus, les contrôles routiers en matière de stupéfiants sont, à la différence de ceux pratiqués en matière d'alcoolémie, techniquement lourds à mettre en oeuvre et coûteux. La mise en place des tests salivaires devrait apporter, de ce point de vue, une amélioration significative. Elle est urgente, compte tenu de l'ampleur de l'enjeu et la mission a pu constater que l'attente sur le terrain, de la part des préfets, des procureurs et des forces de l'ordre, est très forte à ce sujet. Mais l'utilisation des tests salivaires ne sera pleinement efficace que si elle s'accompagne d'une modification du régime juridique actuel concernant le contrôle des stupéfiants au volant.

De la même façon, les possibilités de confiscation judiciaire du véhicule ont été élargies par la loi du 5 janvier 2006, mais ces dispositions restent très peu utilisées (en 2005, seulement 600 cas recensés par la DCSP), en raison notamment des frais élevés que cela entraîne et des difficultés de stockage des véhicules. Parmi les onze départements audités, seuls l'Ain et l'Yonne y ont eu recours de manière significative.

3.2 LES ACTIONS PRÉVENTIVES DES PLANS DÉPARTEMENTAUX D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR)

L'examen des Plans Départementaux de Sécurité Routière communiqués par les préfets, complété par les rencontres sur le terrain, a permis de montrer le caractère trop souvent routinier et incomplet des actions préventives. Ces actions sont globalement positives, mais restent insuffisantes. Il a, par ailleurs, permis de constater l'absence de référence spontanée aux circulaires adressées chaque année par le délégué interministériel pour rappeler les priorités nationales même si, comme on peut le penser, il en est tout de même tenu compte dans la préparation des PDASR.

3.2.1 Des actions insuffisamment ciblées concernant un nombre trop restreint de partenaires

Les actions retenues et financées apparaissent souvent comme une simple addition d'initiatives et de réponses à des demandes de subventions sans que le lien avec les objectifs prioritaires du DGO soit réellement établi.

Les actions en milieu scolaire sont prédominantes, avec une implication encore insuffisante de certains acteurs, en particulier ceux de l'entreprise.

La prévention dans les entreprises

Les entreprises représentent un important gisement de sécurité routière et de diminution du nombre de tués, puisque 60 % des personnes tuées dans un accident du travail sont victimes d'un accident de transport.

L'action de prévention conduite par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS), relayée par les CRAM, les services de la MSA ou l'association des familles rurales, a fait des progrès, mais reste inégale et insuffisante sur le terrain.

Les CRAM sont apparues présentes et actives dans la Marne, l'Hérault, le Cher, le Finistère et l'Ain.

En particulier, le partenariat entre l'Etat et la CRAM Champagne-Ardenne, dans le cadre d'une charte signée en 2005, permet une action efficace en direction des salariés, comme la création d'un club d'entreprises pour mener une réflexion sur la sécurité routière et organiser des stages de sensibilisation.

Dans les autres départements, en particulier dans ceux dont l'activité économique s'appuie sur les PME, la présence et l'action des CRAM n'ont pas été réellement perçues.

La mobilisation locale pour les Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR), au-delà des actions nationales d'un certain nombre de grands groupes industriels, est apparue modeste et variable. Il est dans ce sens regrettable de constater que certaines administrations ou entreprises publiques, concernées au premier chef par les déplacements de leurs agents, comme La Poste, l'Education Nationale ou l'Equipement, n'ont pas montré l'exemple en établissant au niveau de chaque département des PPRR et en communiquant sur leur contenu et leurs résultats. Il est par ailleurs surprenant de constater qu'aujourd'hui encore des entreprises assurant les transports scolaires n'ont pas établi de PPRR et même n'y ont pas été incitées par les donneurs d'ordre départementaux.

Quelques exceptions marquantes ou emblématiques ont cependant été relevées, par exemple à la DDE de l'Yonne, à la SNCF ou au conseil général du Tarn, département dans lequel huit IDSR sont mobilisés pour démarcher les entreprises et les inciter à entrer dans la démarche PPRR.

Dans l'Yonne, plusieurs entreprises locales moyennes ou filiales de groupe importants, en général liées à la distribution ou à l'automobile, ont résolument entrepris des démarches de sensibilisation de leurs salariés, qui, mesurées sur quelques années, ont abouti à des résultats très positifs en matière d'accidents.

D'autres acteurs sont généralement ignorés des services traitant de la sécurité routière alors qu'ils devraient jouer un rôle important: le corps médical, les pharmaciens (à l'exception notable du Tarn), les écoles de conduite, les assureurs... Une partie des missions locales présentes aux réunions ont appris à cette occasion l'existence d'appels à projets pour faire prendre en compte leurs actions de prévention en faveur de la sécurité routière.

Néanmoins, la mission a recensé un certain nombre d'actions intéressantes qui répondent par des initiatives originales aux objectifs du Document Général d'Orientations (DGO). Par exemple :

Pour lutter contre l'alcool au volant

Le PDASR du Jura comprend des dispositions originales et appréciées, en particulier : la distribution gratuite par la presse régionale d'un alcootest au moment des fêtes de fin d'année; une incitation à la modération par le syndicat viticole lui-même qui se traduit, dans les restaurants, par une offre systématique de vin au verre et par la possibilité d'emporter chez soi les bouteilles qui ne sont pas entièrement consommées ("jurabag").

Dans le Lot-et-Garonne, des actions de sensibilisation et de formation sont proposées à l'encadrement des clubs, associations et structures sportives, afin de les sensibiliser aux risques liés à la consommation de produits psycho-actifs et à leurs responsabilités légales dans ce domaine. Il en va de même dans le Tarn, où la DDJS fait preuve sur ce sujet d'un dynamisme original (cf. infra § 3.3.4).

Pour sensibiliser les motocyclistes

Dans la Haute-Vienne, le SDIS, l'Etat et le Département ont organisé six journées sécurité routière sur le circuit du Val de Vienne pour faire prendre conscience aux motocyclistes de leur vulnérabilité et de la nécessité, pour pratiquer la vitesse en toute sécurité, d'un environnement adapté. 130 motocyclistes ont été concernés chaque jour.

Dans l'Hérault, la situation alarmante de l'accidentologie des deux-roues a conduit le préfet, en liaison avec les collectivités territoriales, à mettre en place un plan de sensibilisation, d'une part des motocyclistes, par des actions de prévention et de répression ciblées, d'autre part des conducteurs de voitures, pour leur donner conscience des conséquences parfois graves que peut avoir, pour les deux-roues, tel ou tel comportement, même considéré comme anodin.

Pour sensibiliser les seniors

Dans le Cher, la Prévention Routière organise des stages de remise à niveau code-conduite en direction des seniors. Cette formation gratuite se déroule sur une journée, avec une partie théorique et une partie pratique, conduite individuelle et évaluation.
Dans le Tarn, un bus a été aménagé en unité mobile permanente et modulable en fonction des auditoires. Il permet de multiplier les actions de sensibilisation sur les différents thèmes de la sécurité routière et de s'adresser à toutes les communes qui en font la demande, pour un public varié, de la maternelle au troisième âge.

3.2.2 Des aides souvent reconduites d'un exercice sur l'autre, sans réelle évaluation des résultats

L'examen des PDASR sur plusieurs années a montré que les remises en cause d'actions antérieures étaient exceptionnelles, alors que, comme pour toute aide publique, l'évaluation des résultats devrait être la règle et la reconduction systématique l'exception.

Dans six départements (Hérault, Jura, Lot-et-Garonne, Marne, Haute-Vienne, Guadeloupe) aucune évaluation n'a été mise en oeuvre, au moins pour l'instant. Dans les autres, des procédures différentes sont prévues, une évaluation théorique avec peu d'éléments concrets dans le Cher, des bilans des actions engagées suivis par le coordonnateur dans le Finistère et dans le Tarn, un processus intéressant en cours de définition avec la participation de l'INRETS dans l'Ain.

Dans le cas de la Guadeloupe, la part exorbitante donnée à des actions locales de communication, confiées à la même agence et reconduites d'année en année, avec des restes à réaliser importants, alors même que certaines associations, dont les objectifs paraissent pourtant pertinents, bénéficient d'aides dérisoires, a laissé la mission perplexe.

3.2.3 Une implication seulement émergente des élus et des relations avec l'Etat manquant de coordination et de synergie

Les relations entre les représentants de l'Etat et les élus, en particulier ceux du conseil général, gestionnaire d'un réseau routier important, où est localisée la majorité des accidents mortels, sont relativement récentes et restent souvent peu développées :

- du côté de l'Etat, les préfets se considèrent légitimement comme garants et responsables d'une politique nationale essentielle pour la sécurité. Mais les services de l'Etat demeurent généralement peu réactifs face aux besoins d'information des élus. Les maires se plaignent d'être le plus souvent sollicités pour annoncer les mauvaises nouvelles aux familles en cas de drame. Ils reprochent en particulier la lenteur avec laquelle on leur transmet les fichiers BAAC... quand ils leur sont transmis.
- du côté des départements et parfois des communes, les élus répugnent souvent à s'impliquer dans le volet contrôle et répression, qui ne leur est pas familier et qu'ils estiment devoir être assumé par l'Etat. Ils privilégient la prévention et le traitement des infrastructures, avec une approche essentiellement technique. En revanche, de nombreuses villes commencent à engager leurs polices municipales dans les actions de contrôle demandées par les habitants (Bourg-en-Bresse, Castres...), mais, la plupart du temps, sans réelle concertation avec la police nationale.

Il en résulte, malgré les actes d'intention de coopération, comme la charte de partenariat signée le 22 novembre 2005 entre le délégué interministériel et le président de l'Association des Maires de France, et les chartes déclinées au niveau local, en Haute-Vienne ou dans le Jura, une séparation des rôles et parfois une ignorance des actions de l'autre partenaire. On constate cependant des exceptions dans plusieurs départements, notamment l'Ain, avec des réunions régulières et un pilotage commun du PDASR.

S'ajoutent, dans les agglomérations, des actions de sécurité routière dans les quartiers.

La ville de Limoges a mis en place une commission extra-municipale de sécurité routière, qui examine 200 dossiers par an correspondant à des opérations de proximité, pour un montant de 400 000 €.

Mais la nomination et la prise en considération d'élus référents pour la sécurité routière restent insuffisantes, en particulier dans les départements. D'autant qu'ils limitent parfois leur rôle à

une représentation de l'institution, fondée sur son action en matière d'investissements routiers.

Si l'appui aux associations et les actions de prévention entrent dans les préoccupations traditionnelles des collectivités locales, leur coopération apparaît encore timide et peu imaginative.

A l'exception des grandes associations nationales traditionnelles, comme la Prévention Routière, l'Automobile Club de France, la Prévention MAIF ou l'Association Nationale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP), qui interviennent généralement en milieu scolaire, de façon plus ou moins permanente, peu d'initiatives marquantes ou originales sont engagées avec les associations de victimes. Il est vrai que beaucoup d'associations locales, créées souvent à la suite d'événements familiaux dramatiques, ont une représentativité numériquement faible, ce qui ne les prépare pas à devenir des interlocuteurs pour les départements. Des fédérations départementales pluralistes seraient sans doute plus efficaces.

Au niveau des agglomérations, les partenariats avec l'Etat s'exercent institutionnellement dans le cadre du conseil départemental de prévention (CDP), présidé par le préfet, avec comme vice-présidents le président du conseil général et le procureur de la République, et du conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD), présidé par le maire. Ces instances de concertation fonctionnent de façon variable dans les départements audités. Jamais il n'est apparu, sauf dans l'Yonne, qu'elles jouaient un rôle fort dans les procédures partenariales mises en place.

Les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance de l'Yonne font figure d'exception positive : installés de façon volontariste par le préfet, ils jouent, sous l'autorité des sous-préfets, un rôle utile pour la sécurité routière, en permettant aux différents acteurs de se rencontrer et d'agir ensemble.

Le PDASR devait devenir un outil partenarial commun à l'Etat, aux départements et aux agglomérations. Dans tous les départements visités, à l'exception de l'Ain, on peut regretter l'absence de volonté de pilotage commun du PDASR entre l'Etat, le département et les agglomérations. Même dans l'Ain, où le PDASR est copiloté par l'Etat et le département, associer l'agglomération chef-lieu ne semble pas à l'ordre du jour.

Plusieurs expériences positives de partenariat méritent néanmoins d'être soulignées.

L'implication du conseil général de la Marne est forte dans plusieurs directions, sous l'autorité de son président. Il en est de même dans l'Ain.

Dans le Finistère, la communauté d'agglomération "Brest, métropole océane" organise régulièrement, dans le cadre des structures de quartier, avec l'appui de l'Etat, de l'Education nationale et du conseil général, une opération de prévention pour les 15-19 ans, avec les objectifs suivants : consolider les acquis des enseignants et des animateurs, utiliser les partenariats avec les écoles de conduite pour améliorer la qualité du BSR, développer un réseau de personnes-relais formées, assurer une information massive des parents sur les dangers du "débridage".

3.2.4 La question de la sécurité des aménagements routiers : du traitement des points noirs à une conception globale de la route sûre, la "route apaisée"

Les aménagements routiers décidés localement pour supprimer les points noirs et renforcer la sécurité routière ont, dans la majorité des cas, visé à rectifier les routes et à supprimer les obstacles latéraux, en particulier les arbres. Au nom de la "route qui pardonne", il en est résulté la disparition d'un grand nombre d'arbres (par exemple, sur les 44 000 arbres qui bordaient, il y a quelques années, les routes du Gers, département extérieur à l'échantillon, il en reste aujourd'hui moins de 15 000). Les départements de la Marne et du Tarn ont conduit des politiques de ce type, bien que moins systématiques. La sécurité ne s'en est pas toujours trouvée accrue du fait de l'augmentation des vitesses pratiquées, provoquées par le sentiment de largeur de la voie et de sécurité lié à la disparition des obstacles latéraux.

Dans la majorité des départements audités, les points noirs, zones d'accumulation d'accidents justifiant un traitement au niveau de l'infrastructure, ont disparu du fait des importants investissements routiers, en particulier dans les budgets départementaux.

Un département fait exception : la Guadeloupe. Le nombre de routes mal adaptées aux flux importants de circulation et propices aux conflits entre usagers (voitures, camionnettes, poids lourds, motocyclistes, cyclistes, piétons, animaux...) et le nombre de zones d'accumulation d'accidents justifient encore le qualificatif de "points noirs".

Le concept de route sûre évolue cependant, en constatant les résultats obtenus et les moyens mis en oeuvre dans d'autres pays, par exemple en Grande Bretagne. La "route apaisée", concept actuel utilisé par la direction des routes, est un axe où la perception par le conducteur de la vitesse souhaitable correspond à la vitesse qui peut être pratiquée en toute sécurité. A cet égard, les obstacles latéraux peuvent, contrairement aux idées reçues, jouer un rôle visuel utile de régulateur et de modération pour la vitesse.

Ainsi, dans la Marne, il a été indiqué à la mission qu'une portion de la RN 4 où se trouve un alignement particulièrement dense, loin d'être plus accidentogène, crée un effet de tunnel et une modification des conditions de luminosité qui incitent les usagers à ralentir. Il en résulte que cette portion, malgré ou à cause de son surnom, le "tunnel de la mort", est moins accidentogène que d'autres tronçons de cette nationale.

De ce point de vue, les politiques passées d'abattage systématique des alignements, aujourd'hui parfois encore pratiquées par certains départements, doivent laisser la place à de véritables politiques de sécurité sur l'environnement de la route, intégrant le concept nouveau de route apaisée ainsi que le respect du patrimoine naturel.

3.2.5 Le problème des limitations de vitesse

La mise en place des radars automatiques, fixes et mobiles, accompagnée de la sanction systématique, avec une marge seulement technique et faible (5 km/h pour une limite inférieure à 100 km/h, 5% de la limite de vitesse au-delà) a fait apparaître, dans un certain nombre de cas, l'inadéquation des limites de vitesse fixées par rapport aux dangers effectifs de la route et à la possibilité de rouler que perçoit l'usager. Il en résulte une source légitime de mécontentement. Les conducteurs ont le sentiment de se faire piéger sans rime ni raison.

Cette situation est aggravée par l'indication figurant sur les procès verbaux, où la vitesse retenue (après déduction de la marge technique) est généralement assimilée par le contrevenant à la vitesse constatée, alors qu'elle est plus faible, de l'ordre de 5 km/h.

S'ajoutent les décisions des maires, en charge de la réglementation sur le réseau communal, qui ont le sentiment que, plus ils abaisseront la limite de vitesse, plus les voitures ralentiront, même s'ils sont conscients que la vitesse effective pratiquée restera au-dessus de la limite. Ils n'hésitent donc pas à fixer des limites manifestement irréalistes ou inappropriées. Ce qui est vrai des maires l'est aussi parfois, il faut le souligner, de l'Etat : dans un certain nombre de cas, les limites de vitesse fixées sur les routes nationales ne sont pas totalement rationnelles.

Certains départements ont, en liaison avec les maires concernés, entrepris des opérations de remise en ordre sur quelques itinéraires, avec des résultats modestes, car toute modification exige la prise d'arrêtés par les gestionnaires de voirie concernés, ce qui rend l'opération longue et aléatoire.

Dans l'Ain, la DDE a pris des initiatives pour sortir du "maquis" de la signalisation routière et remettre en ordre les limitations de vitesses. Dans 40 communes, des modifications concrètes ont été mises en oeuvre.

Mais l'examen des situations dans les départements laisse parfois apparaître des initiatives ou des positions contradictoires : à l'entrée de Bourges, la vitesse limite a été réduite de 70 km/h à 50 km/h, sur une deux fois deux voies urbaine, vitesse qui n'est, bien entendu, pas respectée par les usagers ; à l'entrée de Chalons-en-Champagne, en revanche, la vitesse limite est légitimement passée, dans des conditions identiques, de 50 km/h à 70 km/h.

La décision prise par le comité interministériel de la sécurité routière du 6 novembre 2006 de généraliser à l'ensemble des départements les commissions consultatives d'usagers pourrait être une initiative utile, à condition toutefois qu'elle n'alourdisse pas les procédures, au risque d'une paralysie qui aurait pour effet le report permanent de l'harmonisation des limites de vitesse.

Il est intéressant de noter à cet égard que les élus rencontrés, dans leur grande majorité, répondant à un souci de cohérence et d'harmonisation et dans le but de sortir des impasses actuelles, ne sont pas hostiles à ce que la compétence de fixer les limites de vitesse sur les itinéraires importants de liaison puisse relever de l'Etat seul.

Quoiqu'il en soit, la multiplication des radars automatiques, avec la règle stricte de constat des infractions et la sanction automatique qui les caractérisent, impose une remise en ordre d'autant plus urgente qu'elle provoque, de manière quasi-mécanique, une forte augmentation des retraits de permis de conduire. Dans ces conditions, il n'est guère douteux que l'adhésion, aujourd'hui plus ou moins contrainte et manifestement fragile, de l'opinion publique à la politique de sécurité routière en la matière, cessera si les usagers de la route sont trop souvent confrontés à des limitations de vitesse incohérentes et irrationnelles. Il n'est pas anodin que la plupart des radars fixes aient été vandalisés lors de leur première installation et que certains d'entre eux le soient encore aujourd'hui.

3.2.6 La communication, élément majeur, parfois ignoré ou sous-utilisé, de lutte contre l'insécurité routière

Alors que l'efficacité de la communication est primordiale, les politiques locales en la matière sont très différentes d'un département à l'autre. Cela tient au poids des facteurs personnels au niveau des préfets, au type de communication mis en oeuvre, ainsi qu'aux partenariats qui ont pu être engagés.

Le niveau de délégation accordé par le préfet à son directeur de cabinet illustre également le degré d'importance qu'il accorde personnellement au sujet.

*Le préfet du Tarn, particulièrement actif et mobilisé pour la sécurité routière, a adressé une lettre ouverte personnelle de sensibilisation aux habitants du département qui a été affichée dans les services publics et les commerces.
En général (Hérault, Cher, Yonne, etc.), les préfets organisent des conférences de presse mensuelles ou trimestrielles pour commenter les derniers résultats. D'autres se contentent d'un simple communiqué de presse (Haute-Vienne).*

Les types de communication mis en oeuvre

En dehors de la communication sur les résultats mensuels et de celle qui est faite ponctuellement, soit à l'occasion d'accidents graves, soit à l'occasion des opérations de contrôle des forces de l'ordre, aucune communication locale structurée n'est en général perceptible.

Des plans annuels de communication supposeraient un partenariat avec la presse quotidienne régionale, comportant notamment des campagnes thématiques ciblées, ce qui n'existe pas, sauf exception.

Il est curieux de constater, avec le même journal régional, que ce partenariat a pu être développé avec succès dans le Jura, cas d'exception, alors qu'il est totalement inexistant dans l'Ain voisin.

Dans le Jura, des suppléments thématiques de quatre pages sont régulièrement publiés par le journal local. Celui publié au moment des fêtes de fin d'année comporte la distribution gratuite d'un alcootest. Dans la Marne, des dossiers de presse sur la sécurité routière sont établis régulièrement par la préfecture. Dans le Finistère ou dans le Tarn, des opérations de partenariat plus ponctuelles ont été montées.

Cependant, la communication dans le domaine de la sécurité routière reste essentiellement technique et chiffrée, sur le modèle de la communication nationale. Elle est coupée de la politique globale de communication de la préfecture. Il est symptomatique que la mission n'ait pas, sauf exception, été mise en contact avec les chargés de communication des préfectures.

Lorsqu'elles existent, les actions de communication commune entre préfet et président du conseil général (Ain) ou entre préfet et procureur (Jura) sont intéressantes.

Parfois, la communication des élus peut, volontairement ou involontairement, contrarier celle du préfet, notamment lorsque les actions visant au respect de la règle par les usagers sont critiquées ou mises en cause (débat sur le respect des limites de vitesse, politique de lutte

contre l'alcool au volant...). Toutefois, il faut dire que la suppression, depuis 2002, des possibilités d'intervention, notamment en matière d'infractions aux limitations de vitesse, du fait de l'automatisation de la procédure, a provoqué un assainissement dans ce domaine.

Dans l'Yonne, département particulièrement touché par la mortalité sur la route, certains élus, qui manifestent une hostilité plus ou moins ouverte à la politique nationale de sécurité routière, deviennent, par leur comportement même des contre-exemples pour la population. La communication du conseil général, fondée sur le besoin d'investissements routiers, ignore la politique globale de sécurité routière conduite par l'Etat.

La mission a par ailleurs pu noter, dans la majorité des départements visités, une certaine méconnaissance des enjeux véritables de la sécurité routière. A titre d'exemple, la consommation de substances illicites et ses conséquences en matière de sécurité routière sont très largement méconnues du grand public. Il en est de même pour les anti-dépresseurs et certains médicaments. Ce constat milite en faveur d'une plus grande mobilisation d'acteurs qui restent trop souvent extérieurs, comme les DDASS, les médecins ou les pharmaciens. Cela pourrait se traduire, par exemple, par des actions d'information communes vis-à-vis de la presse.

Ces nouveaux enjeux justifient également l'organisation plus systématique de réunions à caractère thématique dans le cadre de la préparation et de l'évaluation des plans de communication.

3.3 L'ACTION DES PRÉFETS ET DES SERVICES DE L'ÉTAT

3.3.1 L'organisation départementale

Dans tous les départements, à l'exception de la Guadeloupe et de l'Ain, les directeurs de cabinet se présentent, sous l'autorité des préfets, comme chefs de projet. En Guadeloupe, l'organisation mise en place il y a quelques années et qui consiste à déléguer la politique de sécurité routière à la DDE, où se trouvent à la fois le chef de projet et le coordonnateur, suscite aujourd'hui des interrogations de la part du préfet et de son directeur de cabinet et crée manifestement des difficultés dans la mise en oeuvre de la politique locale de sécurité routière.

Mais, dans les faits, les directeurs de cabinet assument cette responsabilité de façon différente. Certains en délèguent l'exercice, à des degrés plus ou moins importants, soit à un coordonnateur choisi dans les services de la préfecture, (Hérault, Jura, Haute-Vienne, Marne), soit à un coordonnateur appartenant à la DDE (Cher, Ain, Finistère, Tarn, Yonne). Le coordonnateur du Lot-et-Garonne est un agent de la DDE détaché de la préfecture. D'ailleurs, la situation évolue progressivement, du fait des compétences techniques renforcées mises en oeuvre dans les DDE avec la création des cellules d'éducation routière et la désignation, assez fréquente, de cadres de la DDE comme coordonnateurs.

L'organisation mise en place par le préfet et le président du conseil général dans le département de l'Ain est apparue intéressante. Elle comprend notamment une structure de pilotage et une structure opérationnelle : le comité de pilotage (COFIL), créé en 2003, réunit, sous la co-présidence du préfet et du président du conseil général, les services de l'Etat concernés (DDE, gendarmerie nationale, direction départementale de la sécurité publique,

direction départementale de la jeunesse et des sports, inspection d'académie etc.) et ceux du conseil général (directeur général, chargé de mission sécurité routière). Ce comité de pilotage détermine la politique locale de sécurité routière en fonction des enjeux définis dans le DGO et valide les actions menées. Il se réunit quatre fois par an. L'éventualité de son élargissement aux principales communes et agglomérations a été envisagée, sans qu'elle se soit, pour l'instant, concrétisée. La structure opérationnelle, appelée Equipe Technique Interservices (ETI), rassemble, sous l'autorité du directeur de cabinet, les personnes et les services de l'Etat le plus directement concernés par la politique de sécurité routière (coordonnateur, police, gendarmerie, DDE, inspection académique) et assure la mise en œuvre de cette politique. Le conseil général et la ville de Bourg-en-Bresse y sont associés. En revanche, on peut s'interroger sur l'intérêt réel d'une structure intermédiaire : le pôle départemental de sécurité routière (cf. rapport particulier sur l'Ain).

3.3.2 L'action des procureurs de la République

La grande majorité des procureurs rencontrés est apparue impliquée et active dans la lutte contre l'insécurité routière. Beaucoup cherchent à communiquer, soit seuls à l'occasion des audiences consacrées à la sécurité routière ou de certaines opérations particulières de contrôle, soit avec les préfets. Certains (Haute-Vienne, Cher, Jura ou Ain) communiquent sur leur politique pénale ou organisent des séances de sensibilisation dans l'enceinte même du tribunal, par exemple lors d'audiences consacrées exclusivement aux délits en matière de sécurité routière. La situation s'est ainsi notablement améliorée ces dernières années.

Deux difficultés ont cependant été notées :

- Certains procureurs (Montpellier, Albi) considèrent, à titre personnel, les conséquences de l'application stricte de la loi comme excessives par rapport à d'autres infractions qu'ils ont à connaître et déplorent le caractère automatique des sanctions en matière de non respect des limitations de vitesse.
- Ce sentiment, amplifié par l'encombrement de certains tribunaux, en particulier dans les grandes agglomérations, a pour effet des disparités importantes de sanctions entre tribunaux du même département, par exemple Montpellier et Béziers ou Castres et Albi. Il est souhaitable qu'une meilleure harmonisation puisse être recherchée, sous l'autorité des procureurs généraux.

3.3.3 La relation avec l'Education nationale et l'action dans les établissements scolaires

Même si elle progresse, l'initiation à la sécurité routière dans les établissements scolaires reste le plus souvent confiée à des associations. Leurs interventions sont prises en charge dans le cadre des PDASR, à travers des partenariats réguliers portant sur des actions aux différents niveaux d'enseignement.

L'offre d'intervenants extérieurs résulte le plus souvent des habitudes ou des affinités. Elle n'est souvent ni coordonnée ni ciblée. Par exemple, on compte six associations différentes qui interviennent sur les mêmes sujets dans les établissements scolaires de l'Ain.

Dans le même temps, les enseignants restent peu concernés. Certains sont même absents lors des interventions, au motif que leurs élèves seraient plus attentifs s'ils n'étaient pas là... Au niveau des méthodes d'enseignement, la complémentarité entre théorie et pratique demeure la

formule la plus efficace. De nombreux jeunes sont en effet plus marqués par des démonstrations comme la désincarcération, la voiture tonneau ou le crash test que par de longs discours théoriques.

Stimulées par le caractère obligatoire des ASSR et la mobilisation progressive de l'administration centrale, les inspections académiques commencent à se mobiliser et à s'organiser. Des exemples positifs intéressants (élaboration de guides d'intervention) ont été donnés dans l'Ain, le Tarn et, dans une mesure moindre, en Haute-Vienne.

Le conseil général de la Marne apporte une contribution utile et efficace en dotant les élèves des collèges des supports pédagogiques nécessaires à la réussite des ASSR et des BSR. Cette action mériterait d'être coordonnée avec les initiatives prises dans la cadre du PDASR.

Par ailleurs, les représentants de l'Education nationale déplorent l'insuffisance des formations et des ressources pédagogiques disponibles, alors que les outils mis à leur disposition par les services du ministère, par le canal des CRDP, semblent qualitativement adaptés. Ils sont simplement inconnus de leurs destinataires.

Trois conditions sont essentielles pour accélérer le mouvement d'appropriation de l'éducation à la sécurité routière par la communauté éducative : une initiation des futurs enseignants au cours de leur formation en IUFM ; la création, sous l'autorité de l'inspecteur d'académie, d'un réseau de personnes référentes désignées dans chaque établissement ; enfin, la mise en oeuvre dans chaque inspection académique et dans tous les établissements de Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) destinés à tous les personnels afin qu'ils soient motivés à la prudence, en particulier dans les trajets domicile-travail, et qu'ils se montrent exemplaires vis-à-vis des élèves.

3.3.4 Les autres services impliqués

Les autres services de l'Etat, en particulier, les Directions Départementales de l'Action Sanitaire et Sociale (DDASS), pour la prévention des conduites addictives, alcool et stupéfiants, et les Directions Départementales de la Jeunesse et des Sports (DDJS), en raison de leurs responsabilités dans les milieux associatifs, sportifs et de jeunesse, ont un rôle essentiel à jouer. Or, à l'exception de la DDJS du Tarn, et, dans une moindre mesure, du Lot-et-Garonne, ces services sont apparus très en retrait.

Dans le Tarn, l'exemplarité des dirigeants sportifs et des entraîneurs est valorisée par des actions de persuasion menées par un conseil de sages composé de figures emblématiques du sport dans le département.

Afin de prévenir les risques de consommation excessive d'alcool à l'occasion des "3e mi-temps", les subventions du Fonds National de Développement du Sport (FNDS) peuvent être réduites de 10 % pour les clubs qui ne prennent aucune initiative en matière de prévention. Le Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF) apporte son appui pour faire passer le message.

Les hôpitaux ont établi, dans un certain nombre de cas, des Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) pour leurs agents, mais ne participent que rarement à l'action de prévention sur les suites et les conséquences des accidents.

Les missions locales, dépendant des collectivités locales, généralement avec un appui financier de l'Etat, ont participé activement aux réunions qui ont eu lieu à l'occasion des audits conduits par la mission et ont apporté des témoignages généralement intéressants, en particulier sur l'apprentissage à la conduite pour les jeunes des quartiers défavorisés. Mais la mission a pu constater qu'elles n'étaient que rarement associées aux concertations liées à la mise au point des PDASR et qu'elles ignorent souvent les moyens financiers qui pourraient leur être accordés.

Conclusion de la première partie

L'audit a permis de mettre en évidence des insuffisances mais aussi de révéler des organisations différentes d'un département à l'autre. Il reste que la mobilisation est réelle, même si des améliorations sont, bien entendu, possibles et souhaitables.

Il faut souligner parallèlement que le lien entre les résultats relatifs obtenus en matière d'accidents au niveau départemental et les efforts consentis dans le cadre de l'action locale est difficile à établir à court terme. Cela tient à la fois aux faibles chiffres considérés, avec des variations conjoncturelles importantes, et au fait que les comportements les plus dangereux n'évoluent que lentement, ou même, parfois, pas du tout.

On ne peut pas demander aux politiques locales de sécurité routière de régler des questions de comportements sociaux très lourdes.

Il reste que les effets des différentes politiques mises en oeuvre sont complémentaires et positifs : ainsi les radars automatiques favorisent une prise de conscience accélérée chez tous les conducteurs. Mais, quelle que soit la communication, et même si, globalement, l'opinion aujourd'hui les accepte, bon gré mal gré, du fait de la baisse importante du nombre des victimes de la route, ils resteront perçus comme répressifs et aveugles, du fait de conditions d'application nationales, générales et identiques pour tous.

La mobilisation locale permet d'accompagner les évolutions en évitant, dans certains cas, un risque de dégradation des résultats de l'accidentologie, en faisant accepter, dans d'autres, la répression par des efforts de prévention appelant chacun à participer.

Avec leurs imperfections et leurs limites, les politiques locales de sécurité routière ont pour objectif d'apporter la goutte d'huile permettant d'éviter que la mécanique ne se grippe et ne provoque dans l'opinion publique un sentiment de rejet face à des mesures dont l'efficacité peut susciter, pour certaines d'entre elles, un sentiment de scepticisme.

**B - DES PISTES POUR AMELIORER
LES POLITIQUES LOCALES DE SECURITE ROUTIERE**

1 - LE RENFORCEMENT ET LA RATIONALISATION DES ACTIONS LOCALES

D'une façon générale, les audits réalisés dans les départements ont montré une mobilisation des préfets et des services de l'Etat concernés pour appliquer la politique nationale de lutte contre l'insécurité routière, en la traduisant et en l'adaptant au niveau local, dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Ceux-ci s'appuient généralement sur les constats spécifiques aux départements concernés établis par les Documents Généraux d'Orientations (DGO).

Cependant, cette approche partant de directives nationales, appliquées de manière administrative dans le cadre des circulaires du délégué interministériel, n'a pas suffisamment favorisé une mobilisation et un partage des objectifs et des actions par les différents partenaires locaux, en particulier les collectivités locales, les associations et les entreprises. Les progrès en matière de sécurité routière passent par un développement d'actions concrètes dont il faut améliorer la cohérence pour une plus grande efficacité sur le terrain.

Les pistes d'amélioration des politiques locales de sécurité routière découlent de ces constats. Il s'agit de :

- Mettre tous les moyens d'action au service des enjeux prioritaires.
- Développer et multiplier les partenariats, avec la mobilisation de tous.
- Renforcer la communication, en utilisant tous les vecteurs disponibles.
- Préciser l'organisation administrative de la politique locale de sécurité routière, sous l'autorité des préfets.

L'intention de mener des actions en partenariat est régulièrement affichée au niveau national, dans le cadre de chartes de principe signées entre le ministre ou le délégué interministériel et les responsables du secteur concerné (associations d'élus, syndicats professionnels...). Dans un certain nombre de cas, ces chartes sont décalquées et déclinées au niveau local.

Il convient aujourd'hui de passer de ces chartes d'intentions, de portée générale, à des actions concrètes déclinées dans chaque département, afin de diffuser une culture de la sécurité routière facilitant le changement progressif des comportements. Ces actions devront être systématiquement suivies et évaluées.

1.1 METTRE TOUS LES MOYENS D'ACTION AU SERVICE DES ENJEUX PRIORITAIRES

Créer et faire partager la culture de la sécurité routière

Une amélioration de la sécurité routière passe nécessairement par un changement du comportement de chacun. Il convient de trouver les moyens de diffuser les pratiques de prudence et de convaincre chacun de leur bien-fondé. Les responsables de chaque département doivent définir leurs propres actions en fonction des caractéristiques de l'accidentologie et des comportements sur la route tels qu'on peut les constater et les analyser au plan local.

Les enjeux prioritaires sont la plupart du temps bien connus et correctement actualisés dans le cadre des documents généraux d'orientations (DGO). Il reste à mettre en face des moyens, pas

seulement financiers, à la hauteur de ces enjeux, en s'assurant du concours de tous, de la convergence des constats et des analyses, de la motivation commune fondée sur la volonté partagée d'agir pour faire baisser rapidement le nombre de morts sur la route. Ces convergences n'existent pas aujourd'hui partout de façon homogène.

L'exemple des campagnes récentes, ou qui sont en cours, sur l'interdiction de fumer dans les lieux publics démontre que chacun doit pouvoir, dans son lieu de vie ou de travail, s'approprier une grande cause et s'impliquer dans sa réussite. La lutte contre la violence routière devrait susciter le même élan collectif.

Cela suppose une animation capable de mobiliser dans la durée tous les partenaires autour d'objectifs concrets.

Proposition n° 1 : faire émerger au plan local une culture commune partagée en matière de sécurité routière, capable de rassembler et de mobiliser les volontés. La sécurité routière doit devenir progressivement un thème de société, alors qu'elle est encore trop souvent considérée comme une compétence exclusive des pouvoirs publics ou de certaines associations militantes.

A cet égard, il est fondamental de créer une approche moderne de la sécurité routière et de la sauvegarde des vies, particulièrement en direction des jeunes, en tenant compte de la mentalité transgressive propre à cet âge (c'est le risque d'accident, et pas le respect des règles, qui doit pouvoir être considéré comme "ringard").

Pour mieux agir: améliorer et renforcer le diagnostic en matière d'accidentologie

Les autorités locales et, en premier lieu, les préfets doivent pouvoir disposer d'une information permanente, complète et objective sur l'accidentologie : à bien des égards, l'efficacité de la politique locale de sécurité routière repose sur la qualité du diagnostic initial et sur son actualisation, notamment sous forme de tableaux de bord complets et opérationnels. C'est là le rôle majeur des observatoires départementaux de sécurité routière. Les DDE sont aujourd'hui bien positionnées pour les prendre en charge, dès lors que leurs agents auront reçu les formations nécessaires, ce qui ne semble pas toujours le cas, malgré les initiatives prises dans ce sens.

Proposition n° 2 : créer, dans les départements où il n'y en a pas encore, des observatoires départementaux de sécurité routière et renforcer ceux qui existent, de telle manière qu'ils puissent fournir régulièrement aux autorités les éléments statistiques, les tableaux de bord et les études permettant d'actualiser le diagnostic et d'agir en conséquence.

Développer les retours d'expérience systématique pour tous les accidents graves

On a vu que le dispositif ECPA peine à se mettre en place dans les départements. Après les premières expériences, le moment est venu d'effectuer une analyse précise des difficultés rencontrées de façon à aboutir à un dispositif opérationnel susceptible d'être mis en œuvre sur le terrain.

Par ailleurs, les forces de l'ordre doivent être convaincues de l'utilité des fichiers BAAC (bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation) et s'organiser pour les remplir de façon rigoureuse et homogène pour tous les accidents. Mais, parallèlement, il est indispensable de favoriser, tout en préservant l'anonymat, la diffusion systématique des procès verbaux des accidents aux services des DDE en charge de l'observatoire départemental ainsi qu'aux maîtres d'ouvrage de façon à ce que, sans attendre le retour des fichiers BAAC, les autorités locales puissent disposer rapidement, pour chaque accident mortel, de l'analyse nécessaire.

Proposition n° 3 : réaliser un audit sur les conditions de mise en oeuvre des Enquêtes Comprendre Pour Agir (ECPA) portant sur leur nombre, les experts mobilisés, leurs résultats et les difficultés rencontrées. En tirer des propositions pour les simplifier, les multiplier et les rendre plus efficaces.

Proposition n° 4 : mettre en place pour tous les accidents mortels, au niveau des maîtres d'ouvrage concernés (sociétés d'autoroute, Etat, départements, agglomérations et villes), une analyse rapide systématique, établie avec le concours des forces de l'ordre et des services de la DDE (infrastructures et éducation routière).

Proposition n° 5 : permettre aux services départementaux (préfet, forces de l'ordre, DDE, procureur) de disposer des fiches BAAC dans un délai de 3 mois. En assurer la transmission systématique au gestionnaire de voirie concerné.

Définir et mettre en oeuvre des plans départementaux de contrôles routiers efficaces

Il doit exister un plan départemental de contrôles routiers dans chaque département et, de ce point de vue, il convient de mettre un terme rapidement à toutes les situations insatisfaisantes: plans de contrôles inexistant, plans de contrôles uniquement théoriques, plans de contrôles établis sans lien entre les actions de la police et celles de la gendarmerie, plans de contrôles qui ne sont pas communiqués aux préfets...

Dans chaque département, le plan de contrôle devra préciser comment les différents moyens, radars fixes automatiques, radars mobiles automatiques, contrôles par les forces de l'ordre sur les vitesses, l'alcool, la ceinture, les drogues... sont utilisés de manière complémentaire et coordonnée : contrôles de vitesse au voisinage des radars automatiques, suivi des itinéraires alternatifs, notamment du réseau secondaire de routes départementales, contrôles sur les conducteurs étrangers, spécificités de la circulation des motos ou des camions. S'agissant des contrôles d'alcoolémie, on veillera à éviter les pratiques routinières et, par conséquent, à varier les *lieux* et les *moments* où sont effectués les contrôles : l'analyse de l'accidentologie locale montre que les conducteurs ne s'alcoolisent pas seulement le vendredi et le samedi soir en discothèque, loin de là.

Le plan devra en particulier s'accompagner, sur le terrain, d'une augmentation des taux d'utilisation par la police et la gendarmerie nationales des radars mobiles embarqués, *en veillant à ce que ceux-ci soient utilisés là où le diagnostic local révèle des secteurs accidentogènes (et non pas là où il est facile de "faire du chiffre")*. Dans chaque département, le plan devra, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, intégrer les interventions de toutes les unités des forces de l'ordre, y compris des unités mobiles de zones. Il devra, en outre, faire l'objet d'une politique de communication commune entre le préfet, si possible le procureur de la République, la police et la gendarmerie.

Proposition n° 6 : établir, faire contrôler et approuver par les préfets et les procureurs de véritables plans de contrôle départementaux associant les actions de la police et de la gendarmerie. Ces plans, pour ce qui concerne la vitesse, devront mettre en oeuvre une complémentarité effective entre les radars fixes et les radars mobiles. Leurs conditions d'utilisation devront être améliorées, et les contrôles de vitesse avec interception, plus orientés vers le contrôle des véhicules étrangers ou des motocyclistes.

Proposition n° 7 : organiser l'intervention des brigades de contrôle technique de la Direction Centrale de la Sécurité Publique, pour qu'elles agissent de façon homogène sur le territoire. En particulier, développer, en liaison avec les polices municipales, les actions de contrôle des deux-roues en ville portant notamment sur la vitesse, l'état du véhicule et son niveau d'émissions sonores et polluantes.

Remettre en ordre les limites de vitesse

Dans le paragraphe 3.2.5 de ce rapport, on a rappelé en quoi une remise en ordre urgente des limites de vitesse est l'une des conditions pour le succès même de la politique de sécurité routière en la matière.

L'utilisateur doit connaître en permanence et sans ambiguïté le niveau de vitesse auquel il est autorisé à rouler. Cela suppose que les modifications ne soient pas trop fréquentes et soient justifiées par le profil de la route. Il est particulièrement urgent de veiller à la lisibilité pour les usagers des limitations de vitesse en corrigeant les incohérences relevées sur certains parcours.

Pour une meilleure information, le Conseil national de sécurité routière a préconisé en 2004 de développer, comme dans certains pays, le marquage au sol et de coupler systématiquement les panneaux d'entrées d'agglomérations avec ceux de limitations de vitesse.

Proposition n° 8 : réaliser sans tarder, dans chaque département, à l'initiative de la DIR et de la DDE, un audit des limitations de vitesse débouchant sur la recherche d'une remise en ordre, en liaison avec les gestionnaires de voirie (conseils généraux et municipalités) concernés. Dans cette perspective, les enseignements tirés du dispositif SIREDO pourraient être utilisés, de manière à apprécier et valider la pertinence de la limitation de vitesse à un endroit donné.

Renforcer la sécurité des routes: de "la route qui pardonne" à "la route apaisée"

Les collectivités locales doivent être sensibilisées aux évolutions récentes de la notion de sécurité routière. Certaines pistes pour préserver les alignements d'arbres pourraient être fort utilement explorées : ainsi, sur ces portions de routes départementales étroites où les alignements forment un véritable "tunnel" de verdure, la limite de vitesse, dont le respect serait garanti par des radars fixes, pourrait être abaissée, comme dans les tunnels routiers, à 70 km/h.

Proposition n° 9 : en s'inspirant de l'exemple britannique, accélérer la mise en oeuvre, d'abord sur le réseau national, ensuite en associant et en conseillant les collectivités locales, d'un concept de route plus sûre, incitant à une conduite raisonnable (« la route apaisée ») et traiter la question des obstacles latéraux, et notamment des alignements d'arbres, dans ce cadre.

Proposition n° 10 : créer, au sein de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, une mission d'audit de sécurité des routes, portant en premier lieu sur les routes nouvelles, ensuite sur les routes existantes. Proposer aux collectivités locales gestionnaires de voirie de s'associer au dispositif, si elles le souhaitent.

Améliorer les PDASR

Proposition n° 11 : revoir les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) en généralisant progressivement deux principes : l'évaluation des résultats doit être la règle et, dans la mesure du possible, un préalable à une nouvelle intervention ; la reconduction systématique d'une aide financière doit être justifiée avec précision.

Proposition n° 12 : mettre en place une méthode de répartition plus claire et plus incitative des crédits départementaux pour les PDASR, fondée sur les résultats de l'accidentologie et sur la qualité des projets présentés. L'appel à projets doit être, dans la mesure du possible, systématisé.

Renforcer la mobilisation pour la sécurité routière, au niveau national et local

Proposition n° 13 : assurer une mobilisation plus forte de tous les professionnels de la route et de l'automobile, les écoles de conduite, les entreprises de transport, les assureurs, les garagistes, les concessionnaires automobiles... au niveau national et au niveau local. Des initiatives comme la campagne de lutte contre le débridage des cyclomoteurs lancée en 2006 par le Centre National des Professions de l'Automobile (CNPA) devraient être valorisées et multipliées dans les PDASR 2007.

Proposition n° 14 : créer un climat de confiance entre médecins et conducteurs afin de rendre effectif le devoir d'information du patient par le médecin et l'obligation pour le conducteur de se présenter spontanément devant la commission médicale en cas de maladie mettant en cause sa capacité à conduire. Mobiliser, par une formation initiale et continue adaptée, le réseau des médecins agréés libéraux et (ou) membres des commissions médicales départementales d'examen du permis de conduire.

1.2 DÉVELOPPER ET MULTIPLIER LES PARTENARIATS

La politique de sécurité routière a été jusqu'à présent largement conçue comme nationale et fondée en priorité sur les contrôles et les sanctions. L'échelon local a eu surtout un rôle d'accompagnement et de mise en œuvre, sur le terrain, des objectifs nationaux.

Sous l'autorité des préfets, avec le concours technique des DDE, le niveau local doit aujourd'hui s'approprier les objectifs nationaux et les traduire en tenant compte des spécificités locales.

Cela exige un nouvel esprit de partenariat de la part de ceux qui pilotent les politiques locales, préfets et chefs de projet qui, à côté de leurs fonctions régaliennes, doivent trouver les moyens de mobiliser tous les acteurs locaux.

Cette mobilisation doit concerner en premier lieu le noyau dur des services de l'Etat et des entreprises publiques mais doit aussi s'étendre aux entreprises du secteur privé, aux collectivités locales, aux acteurs de la jeunesse, de la santé, de l'aide sociale et de l'insertion professionnelle, rassemblés dans les associations de toute nature.

Rendre les administrations et les entreprises publiques exemplaires

Le développement des Plans de Prévention des Risques Routiers (PPRR) dans les administrations constitue une exigence incontournable pour faire évoluer les comportements des agents sur la route.

Mais les services de l'Etat doivent aller plus loin dans le sens de l'exemplarité. Si tout laisse penser que les représentants de l'Etat et les élus ont mis un terme à la pratique des interventions, le comportement de certains agents en mission pourrait encore s'améliorer : lutte contre toute forme d'alcoolisme en service, sanction en cas d'absence du port de la ceinture de sécurité par les agents des forces de l'ordre, refus de tout excès de vitesse à l'occasion de déplacements professionnels ou de cortèges officiels.

Les services locaux du ministère des transports doivent à cet égard jouer un rôle pilote, en mettant en place systématiquement des Plans de Prévention des Risques Routiers pour leurs agents, mais qui soient également ouverts aux autres services déconcentrés et aux agents des collectivités locales.

Proposition n° 15 : doter dans les deux ans l'ensemble des principales administrations départementales et des entreprises publiques (La Poste, France Telecom, EDF, SNCF...) de Plans de Prévention des Risques Routiers adaptés, dont la mise en oeuvre concrète et les résultats seront suivis et évalués.

Proposition n° 16 : renforcer les instructions, les contrôles et les sanctions éventuelles pour un strict respect du code de la route dans les activités professionnelles des services publics et des entreprises publiques.

Mobiliser l'Education Nationale

Parmi les administrations, l'Education Nationale a une responsabilité particulière, d'une part parce que l'éducation routière est désormais inscrite dans le socle commun des connaissances et des compétences, d'autre part parce que les premières acquisitions en matière de conduite et d'initiation au code de la route s'acquièrent au cours de la scolarité, à l'école, au collège et au lycée. Le comportement futur face au risque routier dépend largement de ces premiers acquis. Par ailleurs, la force d'exemplarité des professeurs est essentielle pour diffuser la culture de la sécurité routière à leurs élèves.

Proposition 17 : sous l'impulsion des inspecteurs d'académie, mobiliser les enseignants et tous les personnels des établissements en faveur de la sécurité routière : préparation aux Attestations Scolaires de Sécurité Routière (ASSR), désignation dans chaque établissement d'un enseignant référent, mise au point par établissement de Plans de Prévention des Risques Routiers portant notamment sur les trajets domicile-travail.

Inciter les entreprises privées à agir pour la sécurité routière de leurs salariés

Pour les entreprises privées, l'accident de la route constitue la première cause de décès au travail et sur les trajets (60 % des personnes tuées dans un accident du travail sont victimes d'un accident de transport). Sous l'égide du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel, des résultats importants ont été enregistrés ces dernières années. Mais il faut aller plus loin : il y a là, pour la sécurité routière, un gisement encore trop peu exploité.

En effet, si les grandes entreprises, les syndicats professionnels et les organisations nationales s'impliquent largement au niveau national, avec 32 chartes de contenus divers signées depuis 2002 et 14 "engagements concrets de sécurité routière" pris le 7 mars 2007, la mobilisation concrète sur le terrain est plus lente, notamment dans les PME. Or, c'est dans ces petites entreprises que le risque routier est le plus présent.

La démarche des Plans de Prévention des Risques Routiers doit progresser de façon urgente dans les entreprises, dans le cadre des orientations fixées au niveau national. La désignation de correspondants sécurité routière, la sensibilisation aux risques routiers, la formation continue des conducteurs, notamment la remise à niveau du code de la route, les mises en situation réelles de conduite, les stages de réflexion sur les comportements sur la route sont autant de pistes à explorer.

L'expérience montre que les entreprises qui ont mis en place ce type de dispositif, par exemple dans le secteur des transports ou de la distribution, ont vu le nombre d'accidents mortels baisser et parfois atteindre le chiffre de 0.

Plus difficiles à mesurer, mais bien réels, sont les bénéfices indirects de ces dispositifs : sensibiliser et former le personnel d'une entreprise, c'est aussi faire rayonner la culture de la sécurité routière en l'étendant aux membres de la famille, aux amis, etc.

Dans ce domaine également, il convient de passer des recommandations nationales aux actions concrètes sur le terrain, entreprise par entreprise.

Proposition 18 : mettre en place des comités départementaux de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel associant, sous l'autorité des préfets, les services de l'Etat concernés, la CRAM, les autres régimes de protection sociale, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie et les organisations professionnelles. Ils auront pour mission d'appliquer, au niveau départemental, le programme d'action national.

Proposition n° 19 : rendre les Plans de Prévention des Risques Routiers obligatoires dans toutes les entreprises de plus de 10 salariés dans un délai de trois ans et mettre en place des incitations fortes pour les entreprises plus petites. Un conseil d'ingénierie financé par l'Etat et les organisations professionnelles pour la préparation des PPRR devra être prévu, ainsi qu'un contrôle de la qualité des résultats obtenus.

Mobiliser les collectivités territoriales

Chaque collectivité doit exercer pleinement ses responsabilités en matière de sécurité routière et ne pas laisser à l'Etat le soin d'en assumer seul la charge :

- Le conseil régional peut, par exemple, inciter par des aides les entreprises à mettre en place des Plans de Prévention des Risques Routiers, introduire des notions de sécurité routière dans les formations des apprentis et dans les dispositifs de formation professionnelle, imposer un audit prévisionnel de sécurité routière pour la localisation et l'aménagement des nouveaux équipements, lycées ou établissements universitaires.
- Le conseil général dispose des pouvoirs de police sur les routes départementales et, à ce titre, exerce une importante responsabilité au niveau des aménagements (sécurité des routes, traitement des obstacles latéraux...). Il peut agir parallèlement sur la sensibilisation et la prévention dans les collèges, sur l'aménagement et l'équipement du réseau départemental, sur la sécurité des transports scolaires, sur les actions sociales et de santé en direction des jeunes ou des plus défavorisés. Les départements pourraient être associés, d'abord comme observateurs, au fonctionnement de la mission d'audit de sécurité des routes qui serait créée à la DSCR (proposition n° 10).
- La commune et son maire, en plus des pouvoirs de police, sont compétents pour la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public. Le maire peut parallèlement apporter sa contribution à la formation et à la sensibilisation des jeunes et organiser la création d'un conseil de prévention pour les jeunes, appelé à donner son avis sur les aménagements et à participer à des campagnes préventives de communication. Les missions locales, souvent d'initiative communale, peuvent faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire.
- Tous les élus, à quelque niveau qu'ils exercent leurs responsabilités, doivent se montrer exemplaires, ne transiger ni avec les limites de vitesse ni avec la consommation excessive d'alcool. Est-il concevable que, par leurs comportements ou leurs propos, certains élus se désolidarisent de cette cause nationale qu'est la sécurité routière, incitant par là-même leurs administrés à s'affranchir des règles en la matière ?

Proposition n° 20 : relancer la mobilisation des collectivités locales pour la sécurité routière, dans le cadre de la charte passée avec l'AMF. Des chartes devront être signées avec l'Association des Régions de France (ARF) et l'Association des Départements de France (ADF). Il s'agit en même temps d'obtenir la nomination, dans toutes les collectivités, régionales et départementales, communes ou communautés de communes, d'un élu référent en charge concrètement et de façon horizontale des questions de sécurité routière, et de les former progressivement.

Proposition n° 21 : inciter les départements gestionnaires de voirie à mettre en place sur leur réseau les diverses actions de mise en sécurité: audits de sécurité au moment de la mise en service des voiries nouvelles, retours d'expérience pour chaque accident mortel, dotation budgétaire de mise en sécurité, etc.

Proposition n° 22 : inciter les départements et les communes, dans le cadre des PDASR, à majorer significativement (10 % ou 20 %) les subventions des associations sportives ou culturelles qui s'engagent concrètement pour lutter contre l'insécurité routière, la vitesse et l'alcoolisme.

Proposition n° 23 : inciter les différentes collectivités locales à établir un Plan de Prévention des Risques Routiers en y associant leurs agents (les déplacements professionnels et les trajets domicile-travail devront faire partie des priorités).

Mobiliser les associations

Le combat contre l'insécurité routière est une démarche militante dont l'efficacité s'accroît avec le nombre et la variété des acteurs. Les initiatives sont souvent nombreuses, avec des demandes de prise en charge financière pour des actions ponctuelles.

L'énergie émanant de beaucoup d'associations, qu'il s'agisse d'associations à vocation nationale ou locale exclusivement consacrées à la sécurité routière ou d'associations partiellement mobilisées sur le sujet (associations de parents d'élèves, associations culturelles, mouvements sportifs ou étudiants), doit être à la fois encouragée et encadrée. Il s'agit d'une force de propositions et d'accompagnement essentielle pour la réussite de la politique locale.

Proposition n° 24 : associer toutes les associations volontaires à l'élaboration et à la mise en oeuvre des PDASR ; pour les plus actives d'entre elles, substituer au saupoudrage et à la reconduction actuelle des aides des contrats de partenariat et d'objectifs permettant de financer dans la durée les actions essentielles. Ne pas se limiter aux associations spécialisées dans le domaine de la sécurité routière, mais élargir chaque fois que possible à d'autres associations plus généralistes (par exemple, anciens des grandes écoles, aide au maintien à domicile des personnes âgées...).

Proposition n° 25 : choisir, selon la spécificité de chaque département, trois ou quatre associations sportives ou culturelles leaders d'opinion (club de football, de basket ou de rugby, compagnie théâtrale...) et passer avec elles des contrats "Sécurité Routière" portant à la fois sur leur activité et sur leur image en matière de communication.

Réaliser des bilans réguliers de l'application des conventions nationales

Un certain nombre de conventions nationales ont été passées avec les collectivités locales, les assureurs, un certain nombre de syndicats professionnels. Les effets de leur application ne sont pas toujours perceptibles sur le terrain. Des évaluations régulières de leur impact doivent donc être effectuées.

Proposition n° 26 : faire régulièrement le bilan des chartes nationales passées avec les organismes représentant les collectivités territoriales (AMF), les entreprises (comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel) et les assureurs (conventions 0,5% Fédération Française des Sociétés d'Assurances et Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances), en analysant leur mise en oeuvre sur le terrain, les progrès concrets obtenus et leurs résultats financiers.

Associer viticulteurs et restaurateurs à la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool

De même que les préfets ont, dans un grand nombre de départements, signé des chartes avec les gérants de discothèques pour lutter contre l'insécurité routière, il serait tout indiqué d'associer les professionnels, viticulteurs et restaurateurs notamment, à cette lutte. Certains y sont déjà prêts, par exemple dans le Jura, où sont déjà menées des actions spécifiques, mais aussi dans l'Yonne. Le "jurabag", développé par les viticulteurs en partenariat avec les restaurateurs (cf. *supra* § 3.2.1) est une initiative particulièrement intéressante et qui mériterait d'être généralisée : il s'agit là typiquement de ces petits changements dans les mœurs, qui peuvent avoir des conséquences importantes.

Toutefois les préfets devront rester prudents et veiller, par une communication adaptée, à ce que ces conventions ne puissent pas être interprétées comme une porte ouverte au laxisme en matière de consommation d'alcool.

Proposition n° 27 : développer, dans les restaurants, des pratiques nouvelles incitant à une consommation modérée de vin : vente au verre, augmentation de l'offre de demi-bouteilles, possibilité d'emporter chez soi une bouteille non entièrement consommée grâce à un sac proposé par le restaurant. Cela pourrait prendre la forme, dans chaque département, d'actions de sensibilisation auprès des restaurateurs, en partenariat avec les syndicats de viticulteurs, ou même, sur le modèle des discothèques, par le biais de chartes passées entre le préfet et les professionnels.

1.3 RENFORCER LA COMMUNICATION, EN UTILISANT TOUS LES VECTEURS DISPONIBLES

La communication constitue un élément essentiel de la lutte contre l'insécurité routière. C'est elle qui guide, oriente et peut modifier les comportements. La communication sur la sécurité routière est pour le moment restée largement nationale, dans le cadre des campagnes efficaces conduites par la délégation interministérielle.

Dans ce domaine également, il convient d'être le plus proche possible des citoyens en mettant en place une communication cohérente et complémentaire provenant de l'Etat, des collectivités locales et des associations. Tous ceux qui veulent sensibiliser à la sécurité routière doivent avoir progressivement des messages convergents, du niveau national au niveau local. Ils doivent unir leurs efforts pour sauver des vies et particulièrement celles des jeunes. Les journaux de la presse quotidienne régionale, ainsi que les radios et télévisions régionales et locales, doivent jouer un rôle moteur dans cette politique de communication.

Proposition n° 28 : associer chaque fois que possible le président du conseil général et les maires à la communication du préfet sur la sécurité routière. Susciter parallèlement, par la diffusion de documents adaptés et par les contacts personnels souhaitables, un langage commun entre les élus et l'Etat.

Proposition n° 29 : aider les autorités locales, au niveau de la DSCR, à établir et à faire vivre des partenariats avec les radios, les télévisions et la presse quotidienne régionale, sur le modèle du partenariat créé dans le Jura. Prévoir l'achat d'espaces publicitaires dans le cadre des PDASR, afin d'amener progressivement les journalistes à passer de la rédaction de simples comptes-rendus (accidents du samedi soir ou audiences des tribunaux) à une réflexion partagée sur l'insécurité routière et sur les moyens de la combattre.

Proposition n° 30 : organiser la communication commune des préfets, des procureurs et des forces de l'ordre sur les résultats de l'accidentologie et sur les plans de contrôle. Publier les résultats des contrôles effectués, annoncer et organiser un renforcement précis des contrôles en cas de résultats insuffisants ou en régression.

1.4 PRÉCISER L'ORGANISATION DE LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SOUS L'AUTORITÉ DES PRÉFETS

Il n'existe évidemment pas d'organisation type des services de l'Etat en charge de la sécurité routière. Plusieurs principes peuvent néanmoins être retenus :

- Le préfet, responsable de la sécurité générale, doit nécessairement être le chef de file, responsable devant les ministres. Il s'appuie naturellement, dans l'exercice quotidien de la fonction, sur son directeur de cabinet.
- La fonction de coordonnateur, souvent exercée, dans le passé, par un agent de catégorie B de la préfecture, doit impérativement être valorisée. Elle est, en effet, essentielle pour rassembler et mobiliser les différents acteurs, que ce soit les services de l'Etat, les collectivités locales ou les associations.
- La direction départementale de l'équipement, dans le cadre des réformes en cours, doit être capable de dégager des moyens de coordination dirigés par un cadre de niveau suffisant (cadre A + ou A) ; dans cette perspective, la fonction de coordonnateur devrait trouver naturellement sa place à la DDE.
- La question se pose des relais locaux de l'action départementale, notamment au niveau des sous-préfets. Aujourd'hui, ceux-ci sont en général absents du champ de la sécurité routière. On pourrait imaginer de les mobiliser pour relayer l'action du directeur de cabinet, principalement dans les zones rurales.

Quel que soit le schéma retenu, une bonne organisation de la politique locale de sécurité routière doit se garder des structures trop vastes cherchant à rassembler le maximum de personnes possibles: de l'aveu général, ces "grand'messes" n'ont aucune utilité opérationnelle. Elle doit éviter aussi de multiplier et d'empiler les structures. Une organisation efficace des services de l'Etat sous l'autorité du préfet devrait ne pas comporter, outre la réunion de police hebdomadaire qui permet de faire le point régulièrement sur la politique de sécurité routière, plus de deux structures :

- Une structure de pilotage, qui définit, sur la base des grands enjeux du DGO, éventuellement réactualisés en fonction de l'évolution du diagnostic, les grandes orientations de la politique de sécurité routière dans le département et valide les actions conduites ; cette structure, qui ne devrait pas se réunir plus d'une fois par trimestre, devrait rassembler tous les services de l'Etat concernés directement par la sécurité routière ; le conseil général et les principales villes (au moins la ville chef-lieu) devraient, si le contexte local le permet, y être associés de façon aussi étroite que possible.
- Une structure technique et opérationnelle rassemblant, sous l'autorité du directeur de cabinet du préfet, les responsables des services qui sont en charge au quotidien de la politique de sécurité routière : coordonnateur, police, gendarmerie, DDE et, en tant que de besoin, inspection académique. Là encore, selon le contexte local, un représentant des services concernés au conseil général et dans les principales villes pourraient utilement y être associés.

Deux autres impératifs doivent être soulignés :

- L'examen des politiques pénales n'entraîne pas dans le champ de compétence de la mission. Néanmoins, certaines différences, parfois importantes, ont été constatées dans leur mise en oeuvre par des tribunaux voisins, urbains ou plus ruraux. Une homogénéisation serait utile.
- Un certain nombre de services de l'Etat, notamment DDASS et DDJS, sont apparus peu mobilisés. Ils doivent renforcer leur disponibilité aux questions de sécurité routière et leurs actions dans ce domaine. S'agissant des DDJS, on pourrait s'inspirer utilement de la modulation des subventions pratiquées par la direction départementale du Tarn (cf. *supra* § 3.3.4).

Proposition n° 31 : favoriser une organisation qui confie au directeur de cabinet du préfet le rôle de chef de projet, en s'appuyant sur une coordination effectuée par la DDE, avec un cadre de niveau suffisant.

Proposition n° 32 : étudier la possibilité de mobiliser les sous-préfets d'arrondissement, en particulier pour l'animation locale des PDASR.

Proposition n° 33 : demander au ministre de la justice de renforcer les instructions de nature à assurer la mobilisation des procureurs ainsi que l'homogénéité et la cohérence des pratiques pénales dans des ressorts voisins.

Proposition n° 34 : renforcer les interventions des administrations départementales en charge des jeunes, particulièrement des jeunes en difficulté, notamment des DDJS et des DDASS.

2 - L'ACCOMPAGNEMENT AU NIVEAU NATIONAL

La mission a fait apparaître un certain nombre d'ajustements souhaitables au niveau national. Il ne s'agit pas de bouleverser ou d'alourdir un paysage législatif ou réglementaire déjà considérablement chargé, mais de procéder à quelques corrections ou compléments à la marge, dans des domaines nouveaux ou insuffisamment pris en compte jusqu'à présent.

Il s'agit surtout d'obtenir de l'administration centrale, en particulier des services de la délégation interministérielle, un soutien efficace aux acteurs des politiques locales de sécurité routière et d'insister sur son rôle de mise en valeur, de communication et de diffusion des expériences réussies.

2.1 DES ÉVOLUTIONS JURIDIQUES PONCTUELLES

Pour procéder rapidement à la nécessaire remise en ordre des limites de vitesse

Proposition n° 35 : si les actions proposées de remise en ordre, axe routier par axe routier, par les gestionnaires de voirie et les maires ne pouvaient aboutir rapidement (cf. proposition 8), ce qui est loin d'être exclu, il conviendrait alors d'étudier une modification législative permettant, sur les axes les plus fréquentés, de donner à l'Etat le pouvoir de fixer de manière homogène les limites de vitesse, après consultation des gestionnaires de voirie et des maires. Il faut rappeler ici que les élus rencontrés par la mission, dans leur grande majorité, répondant à un souci de cohérence et d'harmonisation et dans le but de sortir des impasses actuelles, ne sont pas hostiles à ce que la compétence de fixer les limites de vitesse sur les itinéraires de liaison importants puisse relever de l'Etat seul.

Pour permettre aux forces de l'ordre d'effectuer des contrôles efficaces en matière de stupéfiants

Il faut le rappeler : la conduite sous l'empire de stupéfiants sera l'un des enjeux majeurs de la sécurité routière dans les années qui viennent. Il convient que les pouvoirs publics ne soient pas pris de vitesse par l'ampleur de ce phénomène, déjà fort répandu dans certains départements, et puissent disposer des moyens efficaces, aussi bien sur le plan *juridique*, que sur le plan *matériel*, pour effectuer des contrôles dans ce domaine.

Proposition n° 36 : étudier une modification législative permettant de soumettre les conducteurs à des tests de dépistage de produits stupéfiants, sans que l'implication dans un accident ou la suspicion d'un usage de stupéfiants soit nécessaire. Ainsi, les règles concernant les stupéfiants seraient identiques à celles concernant l'alcool (article L.234-9 du code de la route).

Proposition n° 37 : mettre en place le plus rapidement possible le dépistage de la conduite sous l'emprise de stupéfiants au moyen des tests salivaires, attendus depuis plusieurs années. Si besoin est, le problème du financement de cette mesure pourrait être réglé entre les ministères concernés (intérieur, justice, santé) en faisant appel aux fonds du compte d'affectation spéciale du produit des radars automatiques.

Favoriser la confiscation des véhicules des délinquants routiers

Proposition n° 38 : étudier les possibilités d'un assouplissement et d'une réduction du coût financier, pour le service public, de la confiscation des véhicules des délinquants routiers, notamment en ce qui concerne les règles de financement et de gardiennage. Le règlement des frais afférents devrait, en toute logique, être mis à la charge du délinquant.

Réduire l'insécurité provoquée par les poids lourds

Proposition n° 39 : développer une politique nationale de sécurité des poids lourds, les incitant à utiliser les autoroutes chaque fois que possible de façon à éviter les axes secondaires et les traversées de bourgs ou de villages et visant à expérimenter des formes nouvelles de coexistence avec les voitures (avec notamment l'encadrement des possibilités de dépassement).

Améliorer la sécurité routière la nuit

Proposition n° 40 : étudier la possibilité de création par la police nationale, dans les grandes agglomérations, d'unités de sécurité routière nocturnes.

Proposition n° 41 : mettre en oeuvre les propositions du rapport de l'inspection générale de l'administration sur "Les horaires de fermeture des débits de boisson et la sécurité routière" (avril 2006), notamment en ce qui concerne l'harmonisation des heures de fermeture des discothèques.

2.2 LE SOUTIEN ET L'ACCOMPAGNEMENT DES POLITIQUES LOCALES

Il convient de donner un contenu aux approches régionales et inter-régionales sur les comportements des conducteurs. Cela nécessite des études et des recherches adaptées.

Les résultats serviront notamment à orienter les actions de communication. Les recherches des universités sur la sécurité routière devraient être développées. Les travaux des chercheurs ou des réseaux scientifiques sont aujourd'hui insuffisamment connus et pris en compte au niveau local.

Parallèlement, il est nécessaire de redéfinir le rôle des experts et des chargés de mission sécurité routière (CMSR). Ils doivent être positionnés plus clairement comme soutiens techniques et acteurs de formation et orientés vers une meilleure prise en compte des attentes des chefs de projets et des coordonnateurs. Il est néanmoins souhaitable de conserver la diversité de leurs origines, qui est source d'enrichissement.

Proposition n° 42 : renforcer les recherches, notamment de l'INRETS, sur les facteurs locaux et régionaux de l'accidentologie et mettre les résultats à la disposition des administrations départementales pour orienter les PDASR.

Proposition n° 43 : relancer et restructurer le pilotage de la DSCR et la fonction d'animation et de soutien des actions locales, en les mettant concrètement au service des politiques locales de sécurité routière définies sous l'autorité des préfets.

* *
*

Les rencontres sur le terrain et les monographies départementales qui ont été établies par la mission ont permis d'apporter aux préfets, au-delà des propositions figurant dans le présent rapport, un certain nombre de conseils et de propositions d'amélioration des politiques locales de sécurité routière. Elles ont été jugées utiles et constructives.

Il convient donc de les rendre régulières, en déterminant les instances les plus adaptées pour les conduire, au niveau du ministère de l'intérieur et au niveau du ministère des transports.

Proposition n° 44 : diffuser aux préfets un guide d'auto-évaluation de la politique locale de sécurité routière (la mission en propose un modèle en annexe 4) et réaliser systématiquement chaque année une série d'audits des politiques départementales, afin d'utiliser leurs conclusions pour améliorer les approches locales, au niveau des préfets concernés et au niveau national.

CONCLUSION

Cette mission a permis de constater une réelle mobilisation locale en faveur de la sécurité routière. Elle est apparue utile pour au moins deux raisons principales :

- obliger les partenaires locaux à réfléchir à leur pratique quotidienne et, pour certains d'entre eux, à se rencontrer autour des responsables préfectoraux, alors que, curieusement, ces concertations ne sont pas régulières ;
- répondre à une attente forte d'un jugement extérieur sur la pertinence et l'efficacité des politiques locales menées.

Autour du préfet, le pôle de compétence Etat attend en effet avec inquiétude et impatience les résultats mensuels et le bilan annuel de l'insécurité routière dans le département. La relation entre ces résultats et les efforts consentis n'est pas toujours évidente. Cela est inévitable. Mais cette situation déçoit parfois les responsables et ne contribue pas à susciter un engagement plus fort des acteurs.

La mission a également permis de constater qu'au fil des années, les partenariats se sont professionnalisés et ont gagné en efficacité, même s'ils demeurent encore trop timides et trop administratifs avec les collectivités locales.

Il reste encore des progrès à faire avec certaines catégories professionnelles, comme les PME ou les professions médicales et para-médicales dont le rôle est pourtant essentiel dans la prise de conscience des conséquences de l'accident. Les entreprises ont un rôle majeur à jouer : en sensibilisant et en formant leur personnel, elles peuvent apporter une contribution importante à la lutte contre l'insécurité routière.

En tout état de cause, parce qu'elle concerne directement la vie quotidienne, la politique locale doit privilégier l'action éducative. Au-delà des interventions utiles des associations et des partenaires, elle doit s'accompagner d'un renforcement des moyens à mettre en oeuvre pour améliorer l'apprentissage de la conduite tout au long de la vie, en commençant par les plus jeunes.

En diffusant au plus près du terrain la culture de la sécurité routière, l'action locale favorise les changements de comportement et l'acceptation de mesures à caractère plus répressif, indispensables pour inscrire le respect des règles dans la durée.

Des audits réguliers des politiques locales de sécurité routière sont manifestement utiles pour les conforter et les améliorer.

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

- 1. ORDRE DE MISSION**

- 2. SCHEMA DE REUNIONS ET D'ENTRETIENS DANS LES DEPARTEMENTS AUDITES**

- 3. L'ACTION DES SERVICES DE POLICE ET DE GENDARMERIE EN MATIERE DE CONTROLES ROUTIERS**
 - 3.1 Les contrôles par la police nationale**
 - 3.2 La sécurité routière en zone gendarmerie: bilan de l'accidentalité et de l'activité en 2006**

- 4. GUIDE D'AUTO-EVALUATION, POUR LES PREFETS, DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE**

ANNEXE 1

ORDRE DE MISSION



*Le Ministre d'État, Ministre de l'Intérieur
et de l'Aménagement du Territoire*

*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer*

Paris, le 13 mars 2006

Monsieur Daniel LIMODIN,
Chef de l'Inspection générale de l'administration
(IGA)

Monsieur Claude MARTINAND, Vice-président
du Conseil général des ponts et chaussées
(CGPC)

Objet : audits de la politique locale de sécurité routière

L'évolution de l'accidentalité est globalement favorable depuis 2002. Cette évolution est cependant contrastée sur le territoire national, voire préoccupante dans certains départements où une part des acquis des années 2002 à 2004 a été perdue en 2005.

Le principe d'audits des politiques locales de sécurité routière a été posé dès la fin de l'année 2005.

Nous vous demandons de constituer à cette fin une mission conjointe en charge de mener ces audits qui répondront aux objectifs suivants :

- identifier les points forts et les points faibles dans la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière (pilotage, organisation et moyens, plan départemental d'actions de sécurité routière – PDASR, plan de contrôle, mobilisation des partenariats avec les collectivités locales, les entreprises, les associations, les médias ...),
- dégager des enseignements au niveau local et proposer des mesures à mettre en œuvre à court terme afin d'obtenir rapidement des améliorations sensibles dans le département,
- dégager au niveau national des principes généraux d'action susceptibles d'améliorer la prise en charge locale de la sécurité routière dans l'ensemble des départements.

Vous trouverez ci-joint la liste des dix départements sur lesquels vous réaliserez des audits au cours de l'année 2006.

Cette liste a été établie par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) sur la base de la méthodologie décrite dans le document ci-joint, au regard :

- de la comparaison de l'accidentalité locale par rapport à la référence nationale¹,
- de l'évolution générale depuis 2002 et plus particulièrement du nombre d'accidents et de victimes au cours de l'année 2005 par rapport à l'année 2004,
- d'enjeux locaux particuliers, comme la sur-représentation des jeunes ou des conducteurs de deux-roues motorisés parmi les victimes.

La liste de dix départements comprend notamment :

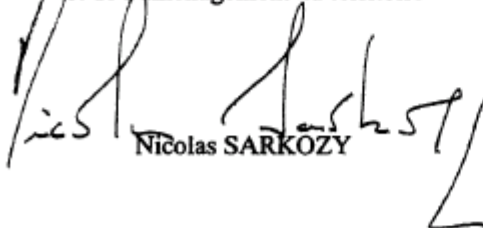
- trois départements prioritaires à la situation la plus préoccupante, pour lesquels les conclusions de l'audit pourront être rendues dès la fin du premier semestre 2006 et présentées au Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) au début de l'été,
- un département d'Outre-Mer,
- un département de référence où - à l'inverse - l'évolution de l'accidentalité est particulièrement favorable.

Les administrations centrales et les services déconcentrés des ministères de l'Intérieur et des Transports prêteront leur concours à votre mission. Vous pourrez ainsi vous appuyer sur les services des directions concernées (DGPN, DLPJ, DGGN aux ministères de l'Intérieur et de la Défense, DSCR au ministère des Transports). Vous vous rapprocherez du préfet de département pour préciser les modalités de votre intervention au niveau local et faciliter vos contacts avec les acteurs concernés.

Votre rapport final, qui nous sera remis avant la fin de l'année 2006², devra comporter :

- une note de synthèse par département, assortie de propositions d'actions,
- un rapport de synthèse permettant de dégager des propositions pour améliorer les politiques locales de sécurité routière.

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire



Nicolas SARKOZY

Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer



Dominique VERBEN

P.J. : 1

¹ L'indicateur d'accidentologie local (IAL) mesure l'accidentalité en tenant compte des caractéristiques du département (réseau, trafic) par rapport au risque sur la France entière.

² Trois fiches départementales seront établies avant la fin du premier semestre 2006 - cf. supra.

ANNEXE 2

SCHEMA DE REUNIONS ET D'ENTRETIENS

DANS LES DEPARTEMENTS AUDITES

POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE

SCHEMA DE LA VISITE EN PREFECTURE

(Réunions et entretiens)

I. Réunion avec les services de l'Etat chargés de la définition de la politique de sécurité routière (durée: 2 h 30 environ)

- Préfecture : directeur de cabinet (et, le cas échéant, personnes concernées par la sécurité routière)
- Coordonnateur de sécurité routière
- DDE
- Observatoire départemental de la sécurité routière
- Gendarmerie (y compris représentant des unités motorisées)
- Police : DDSP, CRS, (y compris représentant des unités de motocyclistes)
- Autres, si nécessaire selon les caractéristiques locales (le SDIS est facultatif)

II. Réunion avec les autres services de l'Etat et organismes concernés (durée : 2 h maximum)

- Inspection académique
- DDJS
- CRAM (elle peut également, selon les cas, être placée dans la réunion avec les partenaires associatifs, cf *infra*)
- Mission locale
- Protection judiciaire de la jeunesse (facultatif. Elle peut également être, selon les cas, associée à la réunion avec les membres du Parquet, cf *infra*)
- DDAS (facultatif)
- DDTEFP (facultatif)
- Autres, si nécessaire

III. Réunion(s) avec les élus

(durée : 2 h à 2 h 30 environ, s'il y a une seule réunion, 1 h 30 environ par réunion, s'il y en a deux, une avec le conseil général, une autre avec les représentants des communes.

- Représentants du conseil général.
- Représentants d'un échantillon de communes (agglomération(s), communes rurales, etc.).

IV. Entretien avec le(s) parquet(s) (durée : 1 h 30 environ à 2 h maximum)

V. **Réunion avec les associations (et autres représentants de la société civile)**
durée : 2 h à 2 h 30 maximum)

- Prévention Routière
- Ligue contre la Violence Routière
- Associations de motards
- Automobile Club
- Autres associations et organismes significativement actifs dans le domaine de la sécurité routière
- Représentants des entreprises engagées dans le domaine de la sécurité routière (le cas échéant)

Il conviendra également de prévoir :

- **un entretien d'une grande heure avec le directeur de cabinet, si possible pas avant que la mission n'ait rencontré, au moins, les différents services de l'Etat et les élus ;**
- **un entretien avec le Préfet, lorsque celui-ci sera disponible, le mieux étant de pouvoir lui faire une restitution lorsque la mission aura rencontré tous ses interlocuteurs.**

ANNEXE 3

L'ACTION DES SERVICES DE POLICE ET DE GENDARMERIE EN MATIERE DE CONTROLES ROUTIERS

3.1. Les contrôles par la police nationale

3.2. La sécurité routière en zone gendarmerie: bilan de l'accidentalité et de l'activité en 2006

ANNEXE 3.1

LES CONTROLES PAR LA POLICE NATIONALE

Données et problématique

ANNEXE 3.1

LES CONTRÔLES PAR LA POLICE NATIONALE

Données et problématique

Le 14 juillet 2002, le président de la République avait annoncé que la sécurité routière serait un des trois grands chantiers de son quinquennat, marquant ainsi de manière solennelle l'engagement des pouvoirs publics en ce domaine, tant en ce qui concerne le renforcement de la répression que l'amélioration de la prévention.

Force est de constater que le véritable changement d'échelle est survenu à partir de l'année 2002 comme en attestent les chiffres suivants : 7.242 tués et 24 091 blessés graves en 2002, 5.731 tués et 19.207 blessés en 2003, 5.232 tués et 17.435 blessés graves en 2004. En 2005, pour la première fois, le nombre de morts sur les routes passait sous la barre symbolique des 5000 mais les comparaisons internationales démontraient que des progrès pouvaient, de toute évidence, être encore réalisés.

La connaissance des caractéristiques des accidents et de leur causalité repose principalement sur l'analyse des données issues des bulletins d'analyse d'accidents corporels de la circulation (BAAC) rédigés par les services de police et de gendarmerie. Les approches concernent les usagers, les moyens utilisés pour les déplacements, les conditions de lieux (nature des axes) et de temps (mois, jours, heures) et les infractions à l'origine des accidents. La publication de ces travaux par l'ONISR, intervenant plusieurs mois après le recueil des données (publication en juin pour l'année écoulée), d'autres dispositifs fondés sur une remontée rapide des informations permettent un suivi avec une quasi-immédiateté.

Parmi les outils existants, mention particulière doit être faite de l'indicateur de typologie des accidents mortels (ITAM) créé en avril 2005 par la direction générale de la police nationale (DGPN) à partir de l'exploitation des télégrammes d'information transmis par les services locaux. Ce nouvel outil permet à la direction générale de disposer, dès l'achèvement du mois, de données rendant possible une adaptation immédiate des priorités.

Plusieurs constats effectués par l'ONISR à partir de l'analyse des BAAC de l'année 2005 doivent être rappelés étant précisé que la France a adopté le 1^{er} janvier 2005 l'approche européenne quant à la définition des tués et des blessés (comptabilisation des personnes décédées dans les trente jours qui suivent l'accident et des blessés hospitalisés plus de vingt quatre heures).

Au cours de l'année 2005 ont été dénombrés, en métropole, 84.525 accidents corporels (-1 % par rapport à 2004) et 108.076 blessés (-0,3 %) dont 39.811 ont été hospitalisés au moins vingt quatre heures. Le nombre de personnes décédées immédiatement ou dans les trente jours qui ont suivi s'est élevé à 5.318 (- 4,9 %).

Le taux de gravité des accidents (nombre de tués par rapport à cent accidents corporels) a diminué au cours de cette dernière année passant de 6,55 à 6,23.

Ainsi l'année 2005 s'inscrit dans le prolongement direct des années précédentes, même si un ralentissement de la baisse est observé, à l'exemple de l'évolution du nombre de tués (-6,2 % en 2002, -20,9 % en 2003, -8,7 % en 2004 et -4,9 % en 2005).

Sans prétendre à l'exhaustivité, il convient d'indiquer un certain nombre de mesures qui ont contribué à cette évolution favorable : port obligatoire de la ceinture et du casque pour les deux roues, limitations de vitesse, abaissement du taux d'alcoolémie autorisé, mise en place du permis à points, mise en œuvre de radars automatisés fixes et embarqués.

L'amélioration de l'état du réseau routier et les progrès considérables liés à la sécurité des véhicules ont également contribué à cette situation.

La mobilisation exemplaire des acteurs de la sécurité routière qui se caractérisent par leur diversité (institutionnels, élus, socioprofessionnels, associatifs) était favorisée par l'application de la loi du 12 juin 2003 contre la violence routière, aggravant notamment les sanctions pour les fautes les plus graves en cas d'accidents corporels, par le déploiement de radars automatiques et par les campagnes de communication multipliées en direction des différents publics.

Elle produisait les résultats déjà évoqués qui ont connu un prolongement favorable au vu du bilan dressé pour le premier semestre 2006 par l'observatoire national interministériel de sécurité routière (diminution de plus de 10% du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon les données provisoires par rapport au premier semestre 2005).

L'action des forces de l'ordre est naturellement au centre de cette politique de sécurité routière, par essence interministérielle, même si cette mission essentielle n'occupait pas, au quotidien, la place qui aurait dû être la sienne parmi les diverses missions de la police nationale.

L'objectif stratégique a été précisé par circulaire du ministre de l'intérieur en date du 20 janvier 2006, relative au bilan et aux objectifs en matière de sécurité intérieure : passer sous la barre des 4000 tués fin 2007. Cet objectif, très ambitieux, si on extrapole à partir de la tendance des deux dernières années, devrait avoir un fort effet mobilisateur pour les forces de l'ordre et, au-delà, pour l'ensemble des acteurs publics et privés qui oeuvrent dans le domaine de la sécurité routière.

Les priorités opérationnelles en matière de sécurité intérieure définies par le ministre de l'intérieur se traduisent, en application de la LOLF, en objectifs déclinés dans les projets annuels de performance du programme « police nationale » de la mission « sécurité ». Nous rappellerons que ce programme est articulé autour de six grandes actions, dont celle concernant la sécurité routière, qui « vise à améliorer la sûreté des déplacements routiers par la prévention des conduites à risques et le respect du code de la route ».

L'objectif sécurité routière est détaillé au sein de cette action 3 du projet annuel de performance et bâti autour des missions de police judiciaire (répression des infractions et traitement des accidents), de police administrative et de communication. Cette action fait l'objet d'un indicateur stratégique relatif au nombre et à l'évolution du nombre des accidents, tués et blessés, et de quatre indicateurs qui concernent le dépistage de l'alcoolémie, des stupéfiants et les contrôles de vitesse, représentant des enjeux essentiels pour la sécurité routière. Viennent s'y ajouter, dans le cadre du budget opérationnel de programme, deux autres indicateurs au niveau zonal concernant les heures fonctionnaires consacrées aux opérations de contrôle d'alcoolémie et à l'évolution du nombre de personnes sensibilisées en milieu scolaire.

Certains de ces indicateurs sont assortis d'objectifs chiffrés au plan national, d'autres étant renvoyés à une détermination locale.

La pertinence d'un des indicateurs de l'action retenus (à renseigner à compter du PLF 2007) est considérée par la mission comme posant un problème. Il s'agit du nombre d'infractions vitesse par heure de fonctionnement des systèmes embarqués de contrôle automatisé, qui est censé « mettre en évidence le ciblage des contrôles sur les zones d'accidents où la vitesse est en cause ». Le lien entre l'indicateur et son objet annoncé apparaît pour le moins discutable et des effets pervers ne peuvent être écartés, dans la mesure où la tentation existe d'effectuer des contrôles sur des axes ne figurant pas parmi les plus accidentogènes, mais parmi ceux où les dépassements des vitesses autorisées sont les plus fréquents, éventuellement du fait d'un mauvais calibrage de la limite de vitesse.

Selon des informations recueillies par la mission, cet indicateur pourrait être remplacé dans le cadre d'un ajustement afin d'infirmier certaines idées reçues quant au mauvais ciblage des contrôles réalisés et au « matraquage » des automobilistes.

En règle générale, les contrôles sont assez bien ciblés. Partout les forces de l'ordre ont mis en place un dispositif réactif d'adaptation des plans de contrôles aux enjeux locaux de l'accidentologie (avec ou sans plan départemental de contrôle).

Ainsi relèvera-t-on avec intérêt que la direction centrale de la sécurité publique (DCSP), dans sa note de service du 9 février 2006 relative à la mobilisation dans la lutte contre l'insécurité routière, listait les thèmes autour desquels l'action devait se développer. Elle abordait les nouveaux modes opératoires tels l'analyse de l'accidentalité, le contrôle automatisé de la vitesse et la mise en place des patrouilles banalisées. De même, étaient données des instructions aux services quant aux objectifs prioritaires de contrôle, parmi lesquels le dépistage des produits stupéfiants, le défaut de port de la ceinture de sécurité, la répression des conduites sans permis, la conformité des plaques d'immatriculation et les contrôles traditionnels (vitesse, alcoolémie, usage du téléphone portable au volant).

Cependant, malgré les bonnes volontés rencontrées et une activité réelle sur le terrain, des marges fortes de progression ont été détectées par la mission en matière d'organisation, d'utilisation des moyens, qu'on peut estimer comme globalement insuffisants, et de coordination de l'action.

1. LES CONTRÔLES SONT EN AUGMENTATION MAIS LES MOYENS NE SONT PAS TOUJOURS UTILISÉS AU MIEUX

1.1 Les contrôles traditionnels

Les infractions relevées au plan national (PN et GN) à l'occasion de ces types de contrôle ont fortement augmenté entre 2001 et 2005 (+ 37 %) atteignant le chiffre de 1.730.725.

Au sein de la police nationale, les évolutions ne sont cependant pas uniformes : on constate par exemple une diminution de 23 % pour les CRS, qui peut s'expliquer par la montée en puissance du CSA.

L'année 2005 aura été marquée, pour la police nationale, par une hausse sensible de ce type de verbalisation et ce plus particulièrement en ce qui concerne la Direction Centrale de la Sécurité Publique (+ 8,2 %), ce qui ne peut qu'être positif compte tenu des difficultés que rencontre le contrôle sanction automatisé en matière de verbalisation des étrangers, des motos et des poids lourds.

1.2 Le contrôle sanction automatisé

Au premier juillet 2006 le nombre de radars automatisés était de 1.100 se répartissant entre 770 équipements de terrain fixe (ETF) et 330 équipements de terrain embarqués (ETE) dont 205 pour la gendarmerie nationale et 125 pour la police nationale avec une montée en puissance appelée à se poursuivre pour atteindre au total 1.500 à la fin de l'année 2006.

Sans revenir sur la très forte augmentation du nombre d'infractions ayant donné lieu à l'envoi d'avis de contravention en 2005, il convient de préciser que la part respective des infractions présente de fortes différences selon qu'elles interviennent dans le cadre des contrôles traditionnels ou du contrôle sanction automatisé. A titre d'exemple, on peut indiquer que les excès de vitesse présentant un dépassement de moins de vingt kilomètres/heure représentent, en 2005, 34 % pour les contrôles traditionnels et 90,6 % pour le contrôle sanction automatisé.

Pour autant, différentes contraintes limitent les actions de contrôle ; dans le cadre de la mission, une analyse particulière a été menée en ce qui concerne le nombre important et la cause des rejets qui ne peuvent être suivis par l'envoi d'un avis de contravention et ce, entre autres raisons, à cause d'erreurs des personnels qui effectuent le contrôle et les formalités subséquentes. L'importance de la formation et du contrôle hiérarchique doit être soulignée à cet égard (cf. infra § 5.3).

1.3 Le taux d'utilisation des radars

En 2005, une mission interministérielle avait évalué, « avec difficultés » et « réserves », à partir des fichiers de la société SAGEM, le temps écoulé entre les premières et dernières constatations d'infractions de chaque séquence d'utilisation. Il s'élevait en moyenne à 7h09 par semaine et par appareil et était du même ordre pour les services de police et de gendarmerie.

Le même calcul a été effectué pour 121 radars embarqués « police » durant les dix-sept premières semaines de 2006. Sous les mêmes réserves, le temps calculé est de 8h11, tous services de police confondus, ce qui témoigne d'une progression réelle mais encore très nettement perfectible.

Dans les deux cas, il faut ajouter les temps de déplacement pour se rendre sur le site du contrôle et le temps écoulé entre la mise en service de l'appareil et le premier message d'infraction transmis (idem en fin de séquence entre le dernier message et l'arrêt de l'appareil).

L'utilisation optimale des appareils n'est manifestement toujours pas atteinte et doit donner lieu à un effort significatif, conduit avec discernement et demeurant impérativement ciblé sur les axes et les lieux les plus accidentogènes.

2. LES RESULTATS ATTEINTS SONT MOINDRES DANS LA ZONE POLICE QUE DANS LA ZONE GENDARMERIE : LES ACCIDENTS EN ZONE URBAINE ONT AUGMENTE EN 2005

Les déplacements effectués par la mission ont été l'occasion d'examiner le niveau de connaissance de l'accidentologie locale par les services. Manifestement les caractéristiques générales sont connues et les évolutions suivies avec attention par les responsables et personnels des unités spécialisées, mais des différences sensibles existent quant au niveau de la connaissance et à sa traduction dans les outils de pilotage interne.

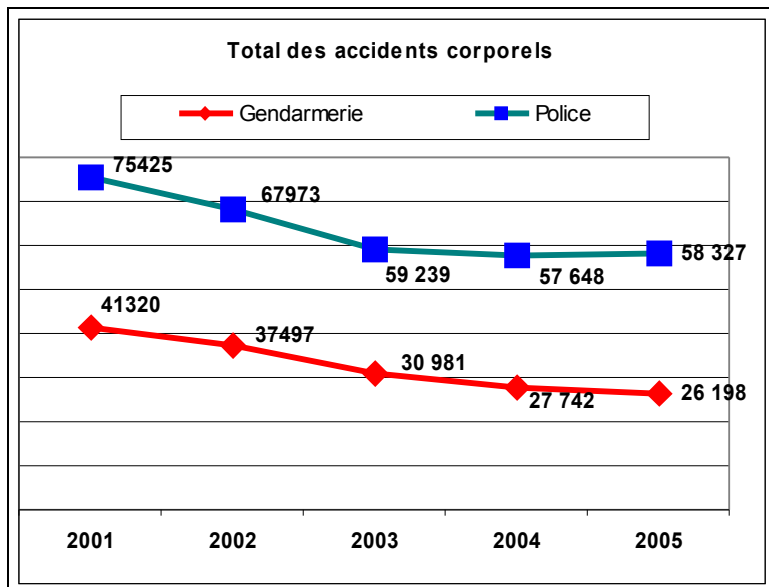
Dans ce domaine, l'inscription de l'action dans un partenariat réellement opérationnel permet des possibilités d'échange de données sous réserve de la signature d'une convention entre services de police et acteurs locaux tels que les communautés urbaines ou les mairies. Ainsi certains services de police disposent-ils déjà de statistiques et de cartographies détaillées, issues des données transmises (possibilité d'obtenir des données thématiques par zone accidentogène) qui facilitent la détermination des priorités locales. Une circulaire DCSP en date du 22 mars 2006 a rappelé tout l'intérêt de cette démarche partenariale et le formalisme inhérent à la conclusion de ce type de convention.

Le bilan national enregistré en zone de compétence police, tel qu'il est retracé dans les paragraphes suivants, est cependant, pour l'année 2005, moins satisfaisant que celui de la zone gendarmerie nationale (Sources DLPAJ).

2.1 Les accidents corporels

On atteint, en 2005, un chiffre de 58 327 soit un accroissement de 1,2 % par rapport à 2004.

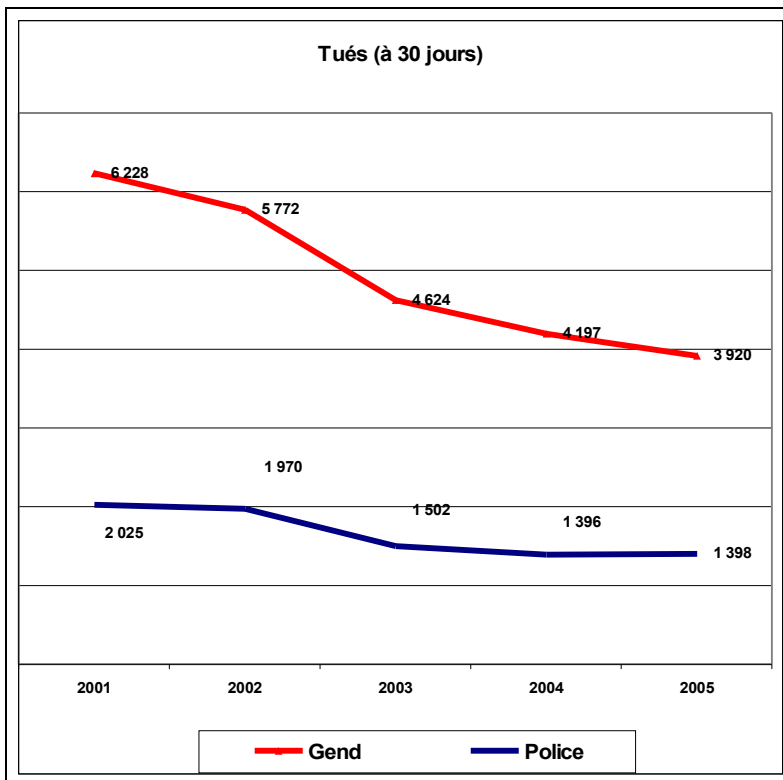
Accidents corporels	2001	2002	2003	2004	2005
Total PN+ GN	116 745	105 470	90 220	85 390	84 525
Gendarmerie	41.320	37.497	30 981	27 742	26 198
Police	75.425	67 973	59 239	57 648	58 327



2.2 Les tués

L'entrée en vigueur de la nouvelle norme internationale conduit à comptabiliser parmi les tués, tous les décès intervenant dans les 30 jours de l'accident au lieu de 6 antérieurement. Il n'était donc possible de procéder à une comparaison qu'en reconsidérant le nombre des tués des années précédentes pour obtenir un équivalent estimé des tués à 30 jours. Cette opération s'effectue en appliquant un coefficient multiplicateur de 1,069 qui a été calculé par l'observatoire interministériel de la sécurité routière. Elle permet d'obtenir des données très proches de la réalité.

TUES	2001	2002	2003	2004	2005
Total PN+ GN à 6 jours	7 720 chiffre officiel	7 242 chiffre officiel	5 731 chiffre officiel	5 232 chiffre officiel	4 975 chiffre officiel
Total PN+ GN à 30 jours	8 253 <i>chiffre évalué</i>	7 742 <i>chiffre évalué</i>	6 126 <i>chiffre évalué</i>	5 593 <i>chiffre évalué</i>	5 318 chiffre officiel
GN à 6 jours	5 826 chiffre officiel	5 399 chiffre officiel	4 326 chiffre officiel	3 926 chiffre officiel	(3 667) <i>évalué</i>
GN à 30 jours	6 228 <i>chiffre évalué</i>	5 772 <i>chiffre évalué</i>	4 624 <i>chiffre évalué</i>	4 197 <i>chiffre évalué</i>	3 920 chiffre officiel
PN à 6 jours	1 894 chiffre officiel	1 843 chiffre officiel	1 405 chiffre officiel	1 306 chiffre officiel	(1 308) <i>évalué</i>
PN à 30 jours	2 025 <i>chiffre évalué</i>	1 970 <i>chiffre évalué</i>	1 502 <i>chiffre évalué</i>	1 396 <i>chiffre évalué</i>	1 398 chiffre officiel



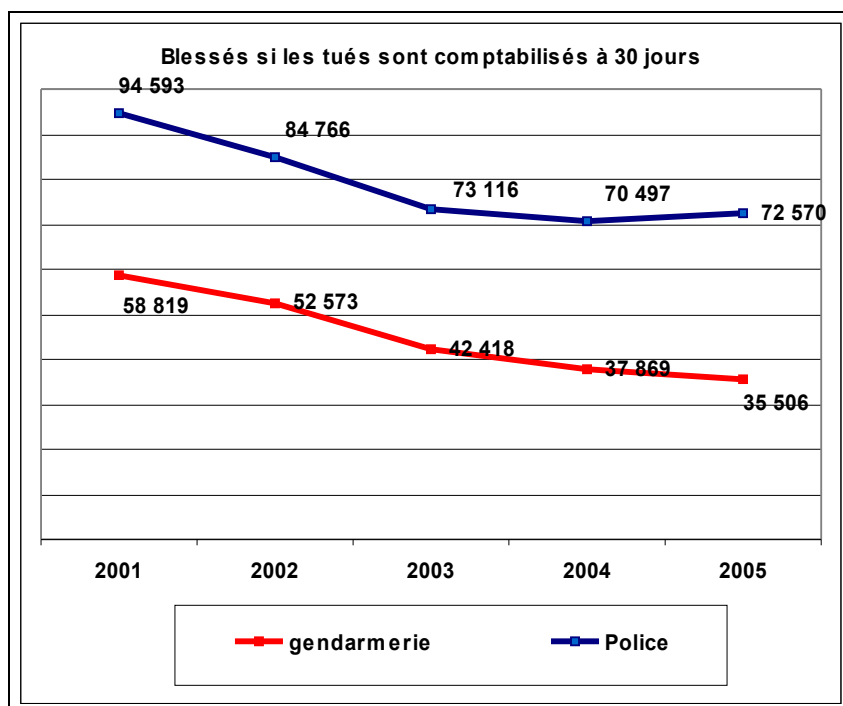
Le tassement tendanciel des progrès réalisés est donc net pour la police nationale, qui enregistre même une très légère hausse entre 2004 et 2005.

2.3 Les blessés

La même tendance est observée pour 2005, année où on relève 72 570 blessés. (soit + 2,9 %).

En pendant logique de la correction à la hausse du nombre de tués (car calculés à 30 jours au lieu de 6) le nombre de blessés a été révisé à la baisse à l'exacte hauteur de la réévaluation des tués.

BLESSES	2001	2002	2003	2004	2005
PN+ GN si tués à 6 jours	153 945	137 839	115 929	108 727	
PN+ GN si tués à 30 jours	153 412	137 339	115 534	108 366	108 076
GN si tués à 6 jours	59 221	52 946	42 716	38 140	
GN si tués à 30 jours	58 819	52 573	42 418	37 869	35 506
PN si tués à 6 jours	94.724	84. 893	73 213	70 587	
PN si tués à 30 jours	94 593	84 766	73 116	70 497	72 570



2.4 La répartition par zones de compétence au sein de la police

La répartition par zone de compétence propre à chaque direction PN est fournie pour l'année 2005 à titre d'indication :

	accidents	soit, en %	Tués	soit, en %	Blessés	soit, en %
DCSP	46 357	<i>79,46</i>	1 212	<i>86,7</i>	57 905	<i>79,8</i>
PP	7 339	<i>12,6</i>	54	<i>3,8</i>	8 522	<i>11,75</i>
DCCRS	4 607	<i>7,9</i>	128	<i>9,2</i>	6 120	<i>8,5</i>
DCPAF	24	<i>0,04</i>	4	<i>0,3</i>	23	<i>0,04</i>
TOTAL	58 327	<i>100</i>	1 398	<i>100</i>	72 570	<i>100</i>

Lorsqu'il s'agit d'analyser les caractéristiques des accidents corporels, l'ONISR ne bâtit pas son étude sur une différenciation entre zone de police ou de gendarmerie mais sur une distinction entre zone urbaine et zone rurale qui, sans recouper totalement la distinction administrative des zones de compétence, s'en rapproche cependant fortement.

Certaines données relatives au milieu urbain connaissent, en 2005, des évolutions inquiétantes comme le nombre de piétons tués (+8%), de cyclomotoristes (+3,8 %) et, à un niveau moindre, celui des motocyclistes (+1,3 %).

Cela ne modifie cependant pas fondamentalement le constat général selon lequel plus l'agglomération et la densité sont grandes, plus la gravité des accidents diminue.

Un constat de l'ONISR qui concerne directement la police nationale mérite d'être rappelé :

- « les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent nettement en rase campagne mais augmentent en milieu urbain. La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, qui est cinq fois moins élevée en milieu urbain qu'en rase campagne, diminue de 0,6 points sur ce dernier réseau mais augmente de 0,16 point en milieu urbain ».

En conséquence, il importe de renforcer la présence policière sur la voie publique. Cet objectif, fixé à l'ensemble des directions, afin d'améliorer l'efficacité et le service rendu à la population, a déjà fait l'objet d'instructions adressées aux services territoriaux. C'est ainsi qu'il a été demandé aux directeurs départementaux de la sécurité publique, par note de service en date du 12 décembre 2005, de parvenir à un taux de présence sur la voie publique de 6 % alors qu'il s'établissait pour le premier semestre 2005 à 4,8 %.

Cette amélioration de l'occupation de la voie publique par une optimisation de l'emploi des moyens bénéficiera naturellement à la sécurité routière, non seulement par un effet mécanique quant à la dissuasion due à une plus grande visibilité des forces de police, mais également par un renforcement de l'activité de contrôles.

Cette orientation est d'autant plus importante que des différences sensibles sont constatées en matière de présence sur la voie publique en fonction des services.

L'analyse du test d'emploi des personnels pour l'année 2005 concernant les directions départementales de la sécurité publique révèle, en effet, en ce qui concerne l'action de voie publique pour la sécurité routière, des différences sensibles entre services de même taille. Si chacun peut comprendre que le potentiel voie publique consacré à « la police de la circulation » (cela ressort clairement du référentiel national) soit proportionnellement plus important pour les petites circonscriptions (5,38 % pour les circonscriptions de moins de 25.000 habitants contre 3,11 % pour les circonscriptions de plus de 250.000 habitants) ces écarts sensibles entre services de même taille suscitent interrogation et appellent une réflexion au niveau central.

Les audits effectués par l'IGPN ayant, de manière générale, démontré que des possibilités existaient quant à la réduction du potentiel dédié aux missions de soutien opérationnel ou logistique et au dégagement de marge de manœuvre, nul doute que l'objectif fixé quant à l'amélioration de l'occupation de la voie publique pourra être atteint.

Les formations motocyclistes urbaines, qui tiennent un rôle essentiel en matière de sécurité routière, connaissent, compte tenu de leur emploi spécifique, une répartition par missions très différente du référentiel global.

Un test réalisé pendant la semaine du 23 au 30 janvier 2006, concernant l'ensemble des formations motocyclistes de la DCSP, a fourni les indications suivantes quant à la répartition du potentiel disponible (en pourcentages du temps d'activité) :

<i>Police de la circulation</i>	<i>Police générale</i>	<i>Assistances</i>	<i>Activités administratives et judiciaires</i>	<i>Soutien opérationnel dans les locaux</i>	<i>Soutien logistique dans les locaux</i>
39,6	17,9	3,2	5,9	22,1	11,3

La réduction, pour ces unités, du temps passé dans les locaux est un enjeu essentiel. Il s'agit alors de dégager des marges de manœuvre en faveur de la sécurité routière sur la voie publique au moyen d'une diminution du temps consacré à divers postes du soutien logistique dans les locaux. Ainsi doit-on pouvoir réduire le potentiel accordé au commandement (4,7 %) et aux positions au poste (6,79 %) pour le soutien opérationnel et à la gestion (6,28 %) comme à la maintenance (4,55 %) pour le soutien logistique.

Une action volontariste doit être entreprise afin de pouvoir ramener le potentiel global consacré par ces unités à l'activité de soutien à moins de 30 % et à tendre vers 25 %.

Selon les évaluations des services de la DCCRS, le potentiel consacré à la sécurité routière est, s'agissant d'unités spécialisées, sensiblement supérieur même si la part consacrée à la gestion ou au commandement reste forte.

Nature de mission en 2005	pour les UMZ	pour les CRS Autoroutières
Sécurité routière	55%	76,5%
Escortes sensibles de convois exceptionnels	5%	
Formation	15%	
Vigipirate	3%	5%
Gestion et commandement	1%	
	21%	18,5%

La DCSP souligne, dans sa note de service déjà citée et à titre de conclusion quant à la mobilisation pour 2006, que l'engagement de tous les fonctionnaires dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière, qu'ils appartiennent aux unités spécialisées ou au service général, est indispensable. Il s'agit là d'un constat essentiel, les déplacements de la mission sur le terrain ayant effectivement fait ressortir des différences fortes d'implication de la part des fonctionnaires en fonction de leur unité d'affectation.

La lutte contre l'insécurité routière est encore trop considérée par nombre de fonctionnaires de police comme une action relevant de spécialistes.

Les priorités et les objectifs nationaux, qui doivent être déclinés par les services territoriaux, demandent naturellement à être adaptés voire complétés à partir des caractéristiques locales de l'accidentologie. La mission a pu constater à l'occasion de ces déplacements que les objectifs fixés aux services étaient chiffrés et suivis mensuellement à l'aide de tableaux de bords, précisément renseignés, de même qu'étaient fixées des orientations complémentaires propres découlant directement de la réalité locale.

Il convient de noter que, durant les dix premiers mois de l'année 2006, on a pu observer une amélioration de l'accidentologie en zone de police parmi un nombre significatif des départements métropolitains audités.

3. LA COORDINATION ENTRE LES DIFFERENTES UNITES DE LA POLICE N'EST PAS TOUJOURS SATISFAISANTE

La mission a constaté que de nombreux automobilistes, afin d'éviter les contrôles des forces de l'ordre mis en place sur les axes principaux, empruntaient des axes secondaires provoquant ainsi des risques supplémentaires d'accidents en raison même de la nature des réseaux utilisés.

A cet égard, la participation à la lutte contre l'insécurité routière des détachements de CRS appartenant aux unités zonales doit être sollicitée par les DDSP. Ces détachements doivent participer, sous le contrôle de ces derniers et selon leurs instructions, à des opérations sur les axes accidentogènes situés en zone de police, en évitant d'interférer avec les zones de compétence des escadrons départementaux de la gendarmerie nationale. Il ressort souvent de l'étude des départements audités que cette règle de bon sens n'est pas observée, et ce au mépris de toute convenance hiérarchique et, de surcroît, en toute méconnaissance de l'accidentologie locale.

Il convient donc d'organiser, en la matière, des réunions régulières entre les DDSP et les responsables zonaux des CRS aux fins de mettre en place, *sous l'autorité hiérarchique des Préfets*, des programmes d'action cohérents et harmonisant l'action des UMZ CRS et des escadrons départementaux de la GN.

4. LE PARTENARIAT ENTRE LA POLICE NATIONALE ET LES POLICES MUNICIPALES EST INSUFFISANT

Les grandes orientations dégagées au plan national doivent faire l'objet d'une déclinaison locale prenant en compte les particularités identifiées. Il s'agit alors, tout en s'inscrivant naturellement dans la démarche nationale, d'enrichir le dispositif d'application au plan local en osmose avec la réalité de terrain et d'être en capacité de déterminer, dans une optique de complémentarité bien comprise, ses propres priorités et objectifs. Les données de l'accidentologie locale et leur exploitation revêtent, à ce titre, un intérêt tout particulier.

Depuis le milieu des années 1980 le développement des polices municipales en France est continu, qu'il s'agisse de leur nombre, de leurs moyens humains et matériels ou de leurs compétences.

Pour ce dernier point le respect des règles du code de la route est un des domaines où l'élargissement a été le plus important, étant entendu que le maire dispose des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement dans sa commune.

Les compétences des polices municipales en matière d'exercice de police judiciaire, notamment dans l'application du code de la route, ont été rappelées par circulaire du ministre de l'intérieur en date du 26 mai 2003.

La loi du 15 avril 1999, relative aux polices municipales, a précisé leur régime juridique et prévu la signature de conventions de coordination avec la police nationale ou la gendarmerie nationale.

Sans en reprendre le champ d'application fixé par l'article L 2212-6 du code général des collectivités territoriales, il convient de rappeler que de nombreuses conventions avaient été signées au cours du second semestre 2000, puis réactualisées en 2005.

La mission, à l'occasion de ses déplacements, a pu constater que les clauses des conventions existantes, dans la partie consacrée à la sécurité routière, étaient, dans leur formulation, très proches, pour ne pas dire identiques aux termes de la convention type prévue par le décret du 24 mars 2000.

Cette rédaction, sans doute un peu formelle, n'empêche pas l'existence de différences substantielles dans les pratiques des polices municipales (mise en œuvre ou non de contrôles de vitesse, par exemple) et dans la manière de réaliser la coordination au quotidien.

Au vu des pratiques locales rapportées à la mission quant à la manière dont est mise en œuvre cette coordination, on peut avec certitude indiquer que des marges de progression existent, tant au niveau du diagnostic partagé des situations locales que de la réalisation d'actions en partenariat plus étroit, sans confusion des genres.

Dans ce domaine comme dans d'autres, la mise en réseau des services locaux de la police nationale permettrait des avancées bénéfiques pour la sécurité routière en leur permettant de connaître des pratiques différentes et éventuellement de s'en inspirer en total accord avec l'autorité municipale.

Dans les grandes agglomérations, il est logique de songer à l'utilisation des polices municipales, de manière complémentaire aux forces de la police nationale, pour les contrôles de la circulation : il s'agirait donc pour les maires de confier aux polices municipales une mission claire de sécurité routière, avec des objectifs précis, et de les organiser en conséquence (effectifs suffisants, formation adéquate, dotation en moyens nécessaires, notamment en appareils modernes de contrôle de la vitesse et de l'alcoolémie).

5. DES AMELIORATIONS PEUVENT ETRE FAITES TOUT EN TENANT COMPTE DES CONTRAINTES OPERATIONNELLES REELLES

5.1 Au niveau des moyens humains

L'approche qui consisterait à identifier les personnels oeuvrant en matière de sécurité routière à ceux faisant exclusivement partie d'unités spécialisées en ce domaine (formations motocyclistes, brigades de contrôle technique, brigade de circulation) serait par essence réductrice, tant cette mission s'inscrit dans la transversalité des services et des unités, et ce au plan préventif comme au plan répressif.

En particulier, cela négligerait le rôle tenu par les unités du service général, qui ne peut être appréhendé qu'en termes de potentiel horaire consacré à la mission.

La ventilation des effectifs indiquée dans le cadre du projet de loi de finances 2006 pour l'action 3 (sécurité routière) du programme « police nationale » est d'ailleurs fondée sur cette transversalité de l'action, analysée à partir de la répartition, par mission, des heures fonctionnaires effectuées (données recueillies à partir de la main courante informatisée et, pour les CRS, du système WinSG).

Ainsi est-il indiqué que l'action sécurité routière « emploi » 11.135 équivalents temps plein travaillé (ETPT), les effectifs se répartissant comme suit :

<i>Service</i>	<i>Sécurité publique</i>	<i>CRS</i>	<i>Préfecture de police</i>
Nombre (ETPT)	6608	3177	1350

Cette approche globale peut être complétée par un recueil de données plus précises portant sur certains services ou unités spécialisés opérant dans les diverses directions.

L'évolution des effectifs motocyclistes gradés et gardiens est récapitulée dans le tableau suivant (source DAPN) :

<i>Direction d'emploi</i>	<i>Effectifs au 1er janvier 2001</i>	<i>Effectifs au 1er janvier 2005</i>	<i>Effectifs au 1er janvier 2006</i>
DCSP (y compris CMUD 92-93-94)	1539	1398	1335
D CPAF	7	5	6
DCCRS	906	985	985
Préfecture de Police	264	277	285
TOTAL	2716	2665	2611

- L'évolution à la baisse enregistrée pour la direction centrale de la sécurité publique, s'agissant des personnels les plus actifs en matière de sécurité routière, appelle une observation touchant aux dispositions actuelles relatives à l'accession à la spécialité motocycliste. Les règles posées quant aux affectations à l'issue de la formation à l'école de Sens, compréhensibles compte tenu de la nécessité de répondre aux besoins identifiés, se révèlent être un frein indéniable au choix de cette spécialisation pour de nombreux fonctionnaires de province. L'impossibilité de rejoindre leur lieu d'affectation d'origine à l'issue de la formation est une des explications avancées par les fonctionnaires intéressés qui renoncent à postuler.
- D'autres évolutions peuvent être indiquées. Ainsi les effectifs attachés, à temps complets ou partiels, aux pistes d'éducation routière pour la Sécurité Publique sont passés de 462, en 1999, à 411 en 2005 alors que les personnels affectés en brigades accident passaient, dans le même temps, de 1052 à 1255.

Par ailleurs, il serait souhaitable de recourir à des unités complémentaires à celles qui ont traditionnellement en charge la sécurité routière. En particulier, il conviendrait de :

Mieux utiliser les brigades de contrôle technique

Les brigades de contrôle technique de la DCSP comptaient, en 2005, 76 personnels pour l'accomplissement de missions spécialisées, comme le contrôle de l'opacité des fumées de moteur diesel et de la teneur de monoxyde de carbone des moteurs à essence et la lutte contre les nuisances sonores.

Si ces missions ne concernent pas directement la lutte contre l'insécurité routière, ces contrôles permettent de relever d'autres infractions : en 2005, 35 677 infractions principalement liées au freinage, à l'éclairage et aux pneumatiques. La diminution régulière depuis quatre ans du nombre d'infractions relevées par ces unités est due, selon la direction d'emploi, aux effets bénéfiques des contrôles techniques obligatoires.

Cependant, ces unités interviennent peu ou pas du tout dans les départements audités, en raison de leur utilisation quasi exclusive sur leur DDSP de compétence. Cette manière de procéder doit être corrigée.

Créer des unités de sécurité routière nocturne

Il est clair que les accidents les plus graves surviennent la nuit, et principalement au cours des nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche entre 4 h et 6 h. Si la nuit représente 10 % du trafic, elle compte 35 % des blessés hospitalisés et 45 % des tués, du fait principalement des facteurs alcool et vitesse, souvent cumulés.

Or, la nuit, le potentiel de la police nationale est réduit par rapport à la journée et doit répondre en priorité aux interventions police secours et à la lutte contre la délinquance générale.

L'action pour la sécurité routière se traduit principalement par des opérations ponctuelles de contrôle sur la voie publique.

Les tests d'emploi des personnels des formations motocyclistes effectués montrent le peu de présence de ces unités au cours de la nuit malgré le fait que huit FMU, parmi les quinze plus importantes en effectifs, possèdent une brigade de nuit. La présence, par heure et au plan national, des effectifs des FMU de la DCSP a pu être évaluée à partir des tests d'emploi des personnels réalisés pour trois journées (mardi, samedi et dimanche). Les indications qui s'en dégagent confirment un faible engagement hors des heures et jours ouvrables.

La politique volontariste de lutte contre l'insécurité routière supposerait une réflexion portant sur la création d'unités de sécurité routière nocturne regroupant des personnels motocyclistes et des personnels « piétons » dotés de moyens adéquats (véhicules sérigraphiés et banalisés, motocyclettes, éthylomètres embarqués, radars embarqués). Il faudra toutefois bien étudier les types d'intervention de telles unités et la charge de travail induite, en fonction de leur localisation, de façon à déterminer l'organisation optimale.

5.2 Au niveau des moyens techniques

On observe un renforcement en matériels d'utilisation diverse dans le domaine de la sécurité routière dans tous ses aspects (parc de véhicules, matériels de contrôle en matière de vitesse et d'alcoolémie). La comparaison effectuée à cinq ans témoigne de l'effort réalisé :

	DCSP		DCCRS (CRS autoroutières et UMZ)		PP		PAF		TOTAL	
	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006
Au 1 ^{er} janvier										
Motocyclettes sérigraphiées	1 049	1 163	462	712	240	220	3	5	1 754	2 100
Ethylomètres	700	759	52	59	32 <small>en service</small>	56 <small>en service</small>	-	7	784	881
<i>dont embarqués</i>	-	64	-	6	-	6	-	-	-	76
Ethylotests	1 084	1 490	89	251	138 <small>en service</small>	137 <small>en service</small>	-	4	1 311	1 882
Radars classiques	559	710	145	125	48	71	1	1	753	907
Radars embarqués		76		44		3		-		123
Pistes routières utilisées	253	187	30	30	9	10			292	227

Quatre points méritent néanmoins un développement particulier :

Le contrôle de vitesse automatisé (équipements de terrain embarqués-ETE)

Au 1^{er} juillet 2006, les dotations par direction étaient les suivantes:

DCSP	77
CRS	44
PP	3
PAF	1
TOTAL	125

La mise en œuvre d'une chaîne pénale intégrée en liaison directe avec un dispositif de sécurité routière a permis d'obtenir des résultats probants qui sont, pour une large part, à l'origine du changement d'échelle dans la baisse de l'accidentalité.

Cette mise en œuvre s'est traduite, en 2005 pour les services de police, par un surcoût financier (mise à disposition et entretien de véhicules spécialement aménagés) estimé à 560.000 euros. Par ailleurs, vingt fonctionnaires de la police nationale sont mis à disposition du centre national de traitement chargé de la mise en œuvre du traitement automatisé des infractions relevées (cinq au centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR) et quinze au secrétariat de l'officier du ministère public de Rennes).

En 2006 les véhicules ont été fournis à la police nationale dans le cadre du renforcement du programme arrêté.

Les éthylomètres embarqués

Au 1^{er} janvier 2006, la DCSP ne disposait que de 64 éthylomètres embarqués très inégalement répartis sur le territoire national.

Le renforcement de cette dotation permettrait une amélioration de l'efficacité de la lutte contre l'insécurité routière, notamment par un renforcement de la présence sur la voie publique. La DCSP souhaite parvenir à un nouveau ratio moyen d'équipement des circonscriptions constitué d'un éthylomètre fixe et d'un éthylomètre embarqué par circonscription. Afin de parvenir à ce taux d'équipement des services, un financement extérieur a d'ailleurs été sollicité pour la mise en œuvre d'un plan national d'équipement centralisé.

Les véhicules banalisés

Dans un même souci d'efficacité, afin de pouvoir relever plus facilement certaines infractions graves au code de la route (conduites dangereuses notamment), une doctrine d'emploi a été conçue conjuguant utilisation de véhicules banalisés, permettant la constatation de l'infraction, et interpellation par une patrouille en tenue. Dans cette optique, quatorze motocyclettes banalisées étaient en service au 1^{er} janvier 2005 aux CRS et six supplémentaires ont été programmées pour 2006.

Les matériels de dépistage de consommation de stupéfiants

Une procédure de dialogue compétitif a été lancée afin de doter les services de police des matériels adéquats permettant le remplacement de l'actuel dépistage urinaire par un dépistage simple d'utilisation et dont la lecture du résultat sera facilitée. Ces matériels rendront plus aisée la mise en application de la loi du 13 juin 2003, qui demande actuellement une mobilisation forte de moyens coordonnés. L'exemple d'ANGERS, où une ou deux actions sont conduites mensuellement, est révélateur de ces diverses contraintes. Les opérations sur ce site sont rendues possibles par la mise à disposition d'un véhicule sanitaire appartenant aux sociétés médicales interprofessionnelles et par le concours d'un médecin du SDIS. La construction de ce dispositif demeure évidemment fragile dans la mesure où elle repose sur la bonne volonté des partenaires.

La mise en place des tests salivaires est d'une nécessité urgente (cf. *infra*).

5.3 Au niveau de la formation des personnels en matière de sécurité routière

L'approche de la formation doit être entendue largement, en dépassant la stricte acquisition de connaissances techniques, pour promouvoir une complète appropriation du sujet par les personnels et maintenir, dans la durée, un haut niveau de mobilisation. Dans cet esprit, même si la problématique englobe le management des personnels, elle est un levier important notamment pour les hiérarchies locales.

Les actions de formation initiale prennent en compte le volet sécurité routière avec une bonne approche technique. Les volumes horaires sont significatifs. Néanmoins, en ce qui concerne la mobilisation sur les enjeux, si ces derniers sont abordés pour la formation des commissaires et celle des officiers, on peut observer une moindre visualisation de leur prise en compte pour les gardiens de la paix et les ADS, où l'enseignement est à dominante juridique et technique.

Pour la formation continue, on peut schématiquement distinguer :

*** Des formations destinées aux nouveaux gradés :**

L'impératif de sécurité routière constitue l'un de ses principaux objectifs. La formation qualifiante préalable à l'accès à la fonction de brigadier comporte un module « les enjeux de la lutte contre l'insécurité routière ». Les formations au grade de brigadier chef et, *a fortiori* celles destinées à permettre l'accès au grade de commandant, sont essentiellement axées sur le management.

*** La formation des motocyclistes de la police nationale :**

Elle est largement centrée sur la sécurité routière, qui constitue le cœur de leur métier, à charge pour eux d'actualiser leurs connaissances dans un domaine sans cesse en évolution. De ce point de vue, le recyclage dont ils bénéficient tous les cinq ans, axé sur la vérification de leurs aptitudes, ne peut évidemment satisfaire seul la poursuite d'un tel objectif, qui exige la consultation régulière des documentations mises en ligne par la direction de la formation de la police nationale (DFPN).

*** Les réponses aux besoins formulés par les services :**

Prestataire de services, la DFPN répond en effet aux besoins formulés. Les indications fournies sur les actions conduites, soit par ses propres structures, soit par celles des services mais avec son agrément, ont permis d'obtenir les informations suivantes :

1. Pour l'ensemble, hors CRS, le nombre d'agents concernés s'est élevé à 11.217 en 2004 et 6.702 en 2005 soit, en un an, une baisse de 40 % (48 % en volume horaire).

2. Les volumes sont proportionnellement supérieurs à la préfecture de police avec 4.482 stagiaires en 2004 et 4.555 en 2005 soit une hausse de 3 %, mais, en nombre d'heures, on observe un tassement de 60 %. Cela peut s'expliquer par l'existence de services spécialisés importants :

- à la direction de l'ordre public et de la circulation (DOPC),
- voire au sein de la direction de la police urbaine de proximité (DPUP) avec le service central des accidents (SCA).

3. Pour ce qui est de la DCSP le nombre d'agents formés passe de 6.785 en 2004 à 2.115 en 2005, mais la baisse est plus faible en volumes horaires (-35 %).

En analysant en détail les contenus, on constate que la part des formations portant sur l'accidentologie reste relativement modeste au regard des actions visant la satisfaction de besoins plus techniques.

*** La formation à la sécurité routière des CRS :**

Une part importante des formations touche les motocyclistes et a une dominante technique, comme il a été indiqué. La majorité des autres actions (par exemple les préparations au permis A) ne peut être rattachée à la thématique de la sécurité routière. Pour les actions plus directement centrées sur cette thématique et pour l'ensemble de l'année 2005, les services de la DCCRS indiquent que 1.380

agents en ont bénéficié. Dans ce domaine, la contribution des unités consiste également en une actualisation permanente de leurs connaissances par les agents des UMZ ou des compagnies autoroutières.

*** Les formations d'initiative locale :**

En principe les formations doivent être répertoriées à la DFPN mais quelques-unes peuvent échapper à ces procédures. Elles semblent cependant difficiles à quantifier avec fiabilité. Les entretiens conduits localement dans le cadre de la mission, s'ils font bien état d'actions empiriques, concordent pour leur accorder un faible niveau d'importance.

*** La formation à l'utilisation des radars embarqués :**

Elle nécessite une attention particulière. En effet, un nombre important d'infractions ne peut recevoir de suite du fait d'une maîtrise insuffisante, par de nombreux agents, des appareils ou des modes de transmission et de prise en compte des données :

- environ 9 % d'impossibilités de poursuivre liées au renseignement erroné de rubriques tenant en particulier au lieu du constat ou provoquées par la discordance entre la fiche d'exploitation envoyée par fax par le service verbalisateur et les éléments enregistrés par l'appareil ;
- un nombre non négligeable (1,3 % lors d'un pointage en mars 2006) d'erreurs de paramétrage intervenant en amont (erreurs de code de service, par exemple) et bloquant l'intégration du message dans le système automatisé.

Le cumul de ces deux phénomènes provoque la perte d'environ 10 % de tous les constats alors que l'infraction est parfaitement constituée.

Ces pertes devraient être diminuées suite à la décision récente de supprimer la transmission de la fiche d'exploitation à compter du 1er juillet 2006. Dans le schéma retenu, on attendra que survienne une contestation formelle pour procéder à un examen spécifique du dossier. Si le moyen soulevé est fondé, l'officier du ministère public procédera alors au classement sans suite.

Bien qu'on puisse raisonnablement en attendre une réduction notable des sources de rejet, les services de police ne peuvent se dispenser d'un réel effort de rigueur, à conduire sur deux plans : la qualité du contrôle et du soutien hiérarchique d'une part, la qualité de la formation des agents d'autre part.

La société SAGEM, co-titulaire du marché de production et d'installation des appareils, a formé au départ en moyenne trois agents par radar embarqué. La majorité des utilisateurs tient donc sa technicité de la démultiplication locale empirique de cette formation. Il s'ensuit une réelle perte de substance que ne peut compenser l'existence d'un stage DCSP, pourtant nomenclaturé à la DFPN, mais qui n'a concerné que 14 agents en un 2005 (aucun en 2004).

Un premier effort a été engagé sur ce dernier point. La direction du programme interministériel contrôle automatisé (DPICA) a, en effet, organisé, au cours du premier semestre 2006, une journée d'information par zone de défense au bénéfice des utilisateurs (141 fonctionnaires de la DCSP ont participé à ces réunions).

5.4 Au niveau juridique

Deux problèmes d'ordre juridique se posent :

Le contrôle et le dépistage de l'utilisation de produits stupéfiants au volant, encadré par les parquets.

Pratiqués dans le cadre de la loi du 3 février 2003 relative à la conduite sous l'influence de produits stupéfiants, 15.905 dépistages avaient été pratiqués en 2004 dont 3 478 s'étaient avérés positifs.

En 2005 les chiffres sont en nette augmentation (21.035 dépistages dont 7.973 positifs), même si le niveau demeure très modeste en comparaison de l'action conduite en matière d'alcoolémie. Il est vrai que les difficultés rencontrées en l'absence de tests salivaires, déjà évoquées précédemment, ne favorisent pas une action prégnante des forces de l'ordre. Néanmoins le nombre de délits relevés en ce domaine aura augmenté en 2005 de 152 % passant de 2.217 en 2004 à 5.603 en 2005, étant précisé que, par ailleurs, le nombre de délits pour conduite en ayant fait usage de stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique aura également connu une forte augmentation passant de 528 à 922.

Cette augmentation pourrait être plus importante à l'avenir si les termes de l'article 235-2 (code de la route) de la loi n° 2003-87 du 3 février 2003 étaient modifiés et autorisaient, comme en matière d'alcoolémie au volant (article 234-9 du CR), les personnels habilités des forces de l'ordre à pratiquer ces dépistages, même en l'absence d'infraction préalable ou d'accident.

En tout état de cause, une augmentation significative des dépistages ne pourra intervenir, compte tenu de la difficulté et de la lourdeur des contrôles actuels, qu'avec la mise en place des tests salivaires. La mission a constaté que, sur ce point, l'attente est forte sur le terrain.

L'application de la peine complémentaire de confiscation judiciaire du véhicule

Dans le cadre de la loi contre l'insécurité routière du 9 mars 2004, a été créé un nouvel article du code de la route (L 325-1-1) permettant aux officiers et agents de police judiciaire de procéder, après autorisation du procureur de la République, à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule en vue de sa confiscation judiciaire en cas de commission d'un délit pour lequel cette peine complémentaire était encourue.

La loi du 5 janvier 2006 a élargi (article 12-1) le champ d'application de cette mesure en incluant dans les infractions l'homicide ou les blessures involontaires, la mise en danger délibéré de la vie d'autrui, la récidive de conduite sans permis, le délit de fuite, la conduite malgré une suspension ou une interdiction de conduire, la récidive de grand excès de vitesse.

Par circulaire aux préfets du 27 octobre 2005, le directeur du cabinet du ministre de l'intérieur a invité ces derniers à se rapprocher des procureurs de la République afin que « les mesures de saisie des véhicules en vue de leur confiscation, telles que prévues par la loi, puissent être effectivement mises en application par les forces de l'ordre ».

Or ces dispositions, qui pourraient utilement s'appliquer, notamment aux conduites sans permis, restent quasiment lettre morte dans la quasi-totalité des départements audités ou connaissent une application extrêmement limitée. Le bilan dressé par la direction centrale de la sécurité publique pour l'année 2005 le confirme.

Les premiers éléments recueillis (premiers mois de 2006), confirmés par le constat dressé à l'occasion des déplacements de la mission, ne laissent pas envisager une évolution.

Ainsi, en 2005, la DCSP n'a enregistré que 610 cas d'immobilisation effectués par 58 directions départementales. Encore doit-on préciser que toutes ces immobilisations ne seront pas suivies du prononcé de la peine de confiscation judiciaire.

Cette quasi non application de dispositions législatives, alors qu'elles sont de nature à entraîner une amélioration certaine dans la lutte engagée contre l'insécurité routière, doit être corrigée, même si des difficultés de mise en œuvre peuvent légitimement être avancées.

En tout état de cause, les coûts générés par les enlèvements et le gardiennage des véhicules, qui justifieraient une auto-restriction, dans un contexte de frais de justice limitatifs, ne peuvent être des arguments retenus, alors que des vies humaines sont en jeu.

ANNEXE 3.2

LA SECURITE ROUTIERE EN ZONE GENDARMERIE

Bilan de l'accidentalité et de l'activité en 2006

La sécurité routière en zone gendarmerie

Bilan de l'accidentalité et de l'activité en 2006

SYNTHÈSE

Alors que de nombreux experts craignaient un effet de seuil, l'année 2006 est caractérisée par une nouvelle amélioration des résultats de la sécurité routière dans la zone surveillée par la gendarmerie. La baisse de 11% du nombre de personnes tuées est deux fois supérieure à celle de 2005.

L'accidentalité en zone de gendarmerie présente les caractéristiques suivantes :

- la majorité des responsables et des victimes de l'accidentalité routière sont des hommes, adultes, français et bien souvent originaires du département du lieu de l'accident, au volant de voitures particulières ;
- les accidents graves surviennent essentiellement sur le réseau des routes bidirectionnelles en rase campagne ;
- les moments les plus sensibles sont le créneau 16-20h tous les jours, celui de 2h à 6h dans la nuit du vendredi au samedi et celle du samedi au dimanche, enfin celui de l'après-midi le dimanche et les jours fériés ;
- les causes principales des accidents demeurent la vitesse excessive et la conduite en état d'ébriété. En second lieu viennent les refus de priorité, les changements de file intempestifs, la fatigue et la distraction. Le port des équipements de sécurité, notamment de la ceinture, est encore très perfectible ;
- les catégories d'usagers vulnérables (jeunes conducteurs, piétons et deux-roues) ont bénéficié de l'amélioration enregistrée en 2006, mais elles connaissent encore un risque disproportionné par rapport à leur représentation dans le trafic ;
- la mortalité consécutive aux accidents impliquant les poids-lourds reste importante (15%).

En 2006, 15% de l'activité missionnelle des unités de gendarmerie ont été consacrés à la sécurité routière :

- les EDSR ont augmenté la part de leur activité missionnelle consacrée à la sécurité routière de 5% ; les résultats dans le domaine de la vitesse ont plus que doublé en 2 ans grâce à un emploi assidu des équipements embarqués du contrôle automatisé (en moyenne 3h50 par jour et par appareil) ;
- les communautés de brigades ont renforcé de 16% leur action contre la vitesse excessive et la conduite en état d'ébriété ;
- la politique de discernement mise en oeuvre par la gendarmerie nationale s'est traduite par l'augmentation de 8% du nombre de rétentions de permis de conduire et d'immobilisations de véhicules.

Malgré ces résultats, la rupture de tendance observée au mois de septembre montre que les progrès demeurent fragiles. Leur consolidation passera par un maintien de l'effort sur les causes principales d'accidents.

Sommaire

Synthèse.....	1
1- Bilan général.....	3
2- Répartition dans le temps.....	5
2.1 Répartition selon le mois	5
2.2 Répartition selon le jour de la semaine	6
2.3 Répartition jour / nuit	6
2.4 Répartition horaire	6
3- Répartition dans l'espace.....	8
3.1 Répartition géographique des ATB	8
3.2 Répartition entre la ville et les campagnes	11
3.3 Répartition des ATB par type d'axe	11
4- Catégories de véhicules impliqués.....	12
4.1 Répartition générale	12
4.2 Voitures particulières	13
4.3 Deux-roues motorisés	13
4.4 Poids-lourds (transports de marchandises)	14
4.5 Transports en commun	15
4.6 Piétons et Cyclistes	15
5- L'utilisateur : âge, sexe et origine.....	16
5.1 Répartition par sexe	16
5.2 Répartition par tranche d'âge	17
5.3 Origine	17
6- Comportements accidentogènes.....	19
6.1 Vitesse	19
6.2 Alcool	19
6.3 Refus de priorité	19
6.4 Equipements de sécurité	19
6.5 Manœuvres dangereuses	20
6.6 Adaptation aux conditions climatiques	20
6.7 Permis	21
7- Activité des unités.....	22
7.1 Activité globale	22
7.2 Répartition par type d'unités	22
7.3 Résultats	23
7.4 Missions connexes de circulation routière	27
Conclusion.....	28

1 - BILAN GÉNÉRAL

Alors que de nombreux experts craignaient un effet de seuil, l'année 2006 est marquée par une amélioration de la sécurité routière dans la zone surveillée par la gendarmerie équivalente à celle de l'année 2004.

Par rapport au bilan 2005, 450 vies ont été épargnées et des blessures ont été épargnées à 3 500 personnes.

La réduction du nombre de tués correspond aux objectifs fixés par le MIAT.

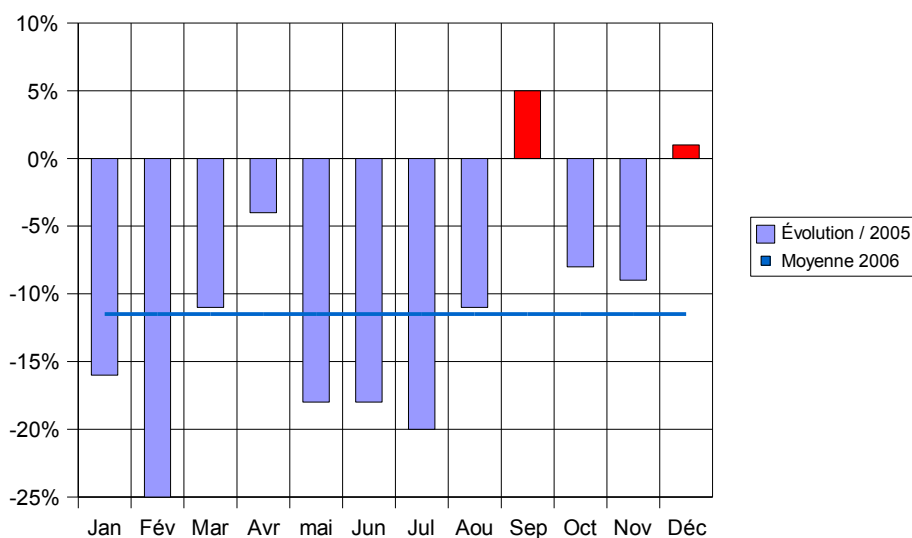
Les ATB reculent fortement en ZGN en 2006. En outre, la gravité des accidents diminue légèrement. La hausse du nombre de blessés hospitalisés est essentiellement due à un ajustement lié à la nouvelle comptabilité.

Métropole et DOM	Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés	Et blessés non hospitalisés	Gravité
2006	24 300	3 650	33 300	23 500	9 800	15,02
Evolution 2006 / 2005	-10,3%	-11,0%	-9,6%	19,5%	-42,9%	-0,8%
2005	27087	4102	36 828	19668	17160	15,14

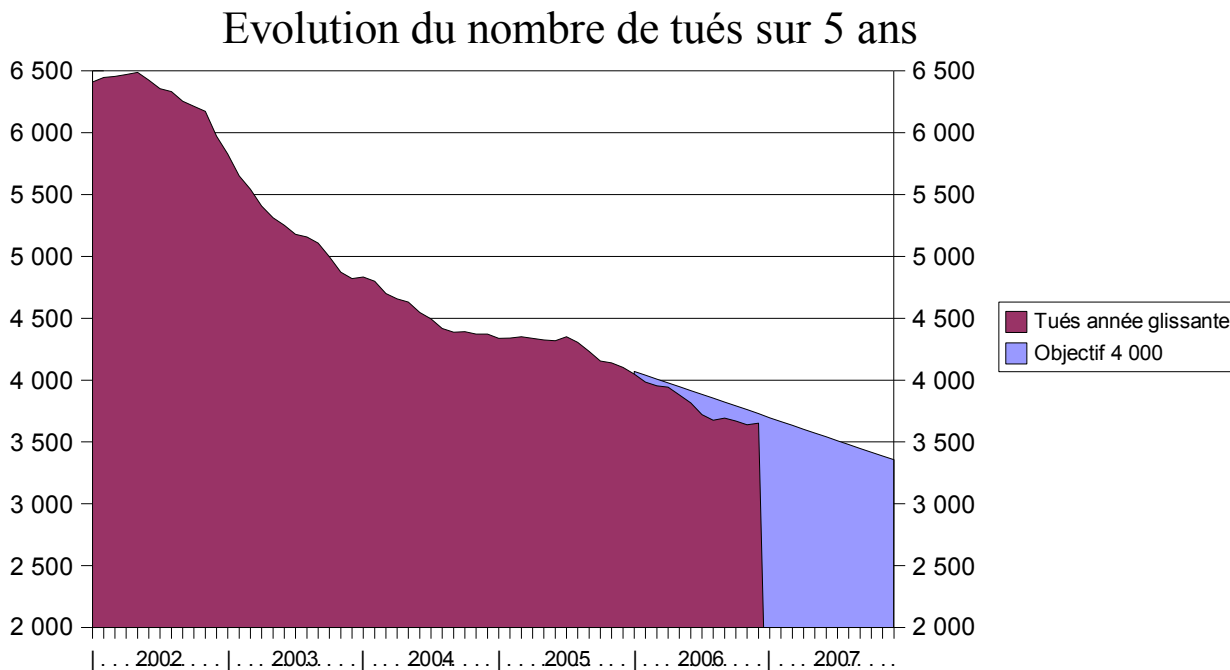
Pour la seule métropole, le nombre de tués est estimé à 3 480, soit une diminution de 11,25%.

L'amélioration des ATB est deux fois supérieure à celle de 2005. Les progrès les plus remarquables ont été réalisés au mois de juillet : la réduction de 20% du nombre de tués représente une économie de 100 vies sur ce mois dont le bilan est traditionnellement élevé. En revanche, les mois de septembre et de décembre ont été décevants.

Evolution mensuelle du nombre des tués



En outre, en année glissante, on constate que les progrès ont été très faibles (-3%) entre août 2004 et juillet 2005, quand l'amélioration a dépassé 15% sur la période suivante, d'août 2005 à juillet 2006.



Les progrès réalisés en zone gendarmerie depuis l'année 2001 représentent, en cumul absolu, 9 000 vies épargnées et près de 90 000 blessés évités.

Les résultats obtenus par les forces de l'ordre sont conformes à l'objectif qui avait été fixé par le MIAT au début de l'année 2006, de réduire le nombre de tués de 20% en 2 ans.

2 - RÉPARTITION DANS LE TEMPS

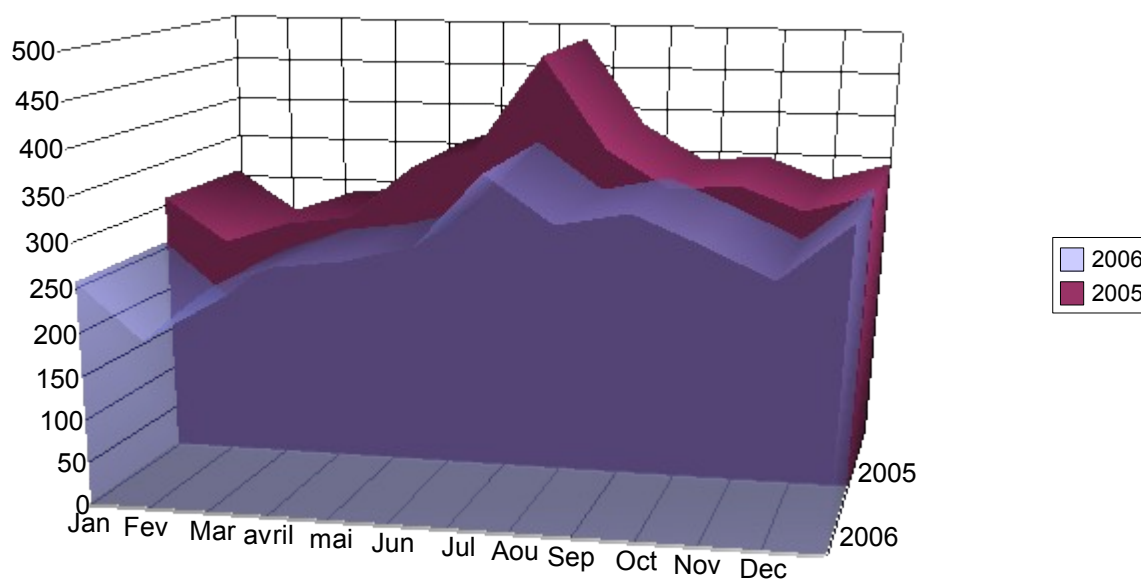
La répartition des accidents et des victimes n'est pas homogène dans le temps.

L'effet saisonnier est toujours présent, mais il est moins marqué que dans les années antérieures. Dans la semaine, les maxima sont observés tous les jours aux alentours de 18 heures, les nuits du week-end ainsi que le dimanche après-midi.

2.1 Répartition selon le mois

Traditionnellement, les ATB augmentent avec l'arrivée des beaux jours et déclinent durant l'hiver. La courbe des tués en 2005 illustre bien cette tendance. En 2006, on constate un « écrasement » de la courbe saisonnière.

Evolution mensuelle



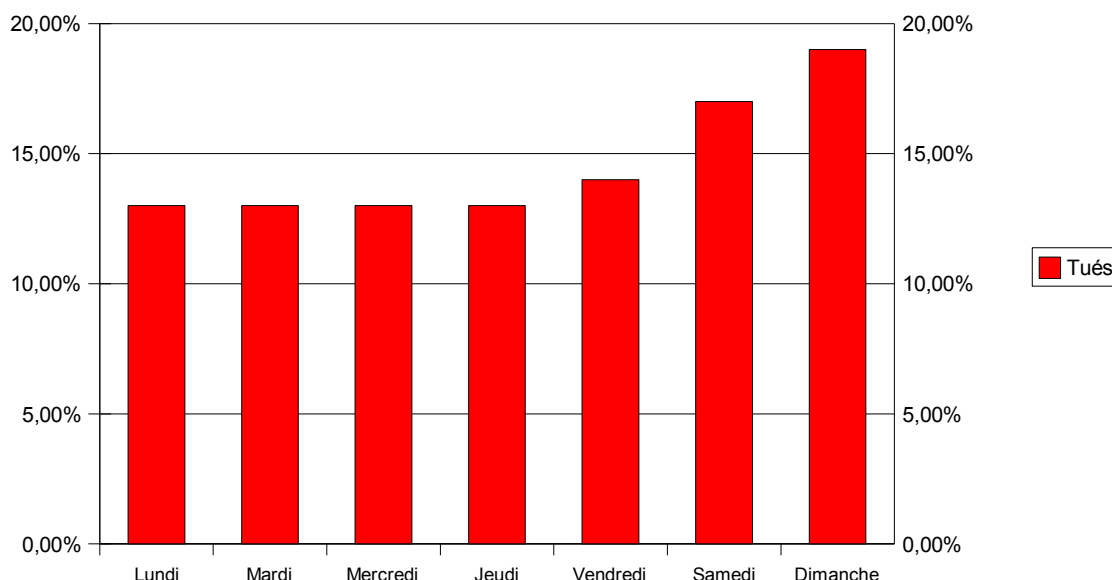
Deux explications peuvent être avancées :

- un effet *35 heures* : les Français prennent des vacances moins longues mais plus fréquentes ; ils seraient donc moins souvent sur les routes en été, mais davantage au printemps et à l'automne ;
- un effet *météo* : le mauvais temps a pu réfréner les sorties des usagers ; le mois de septembre, ensoleillé, après un mois d'août assez morose, aurait alors suscité le phénomène inverse ;

2.2 Répartition selon le jour de la semaine

La fin de semaine concentre près de 50% des accidents et des tués. En outre, c'est le dimanche que les accidents ont les conséquences les plus graves.

Répartition hebdomadaire du nombre des tués



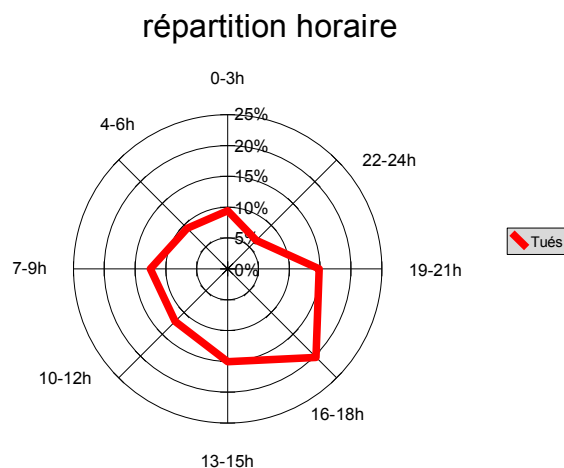
2.3 Répartition jour / nuit

A peine le quart des accidents surviennent la nuit. Mais leurs conséquences sont plus graves : on déplore 1 tué pour 5 accidents la nuit, alors que ce chiffre est de 1 pour 8 en journée.

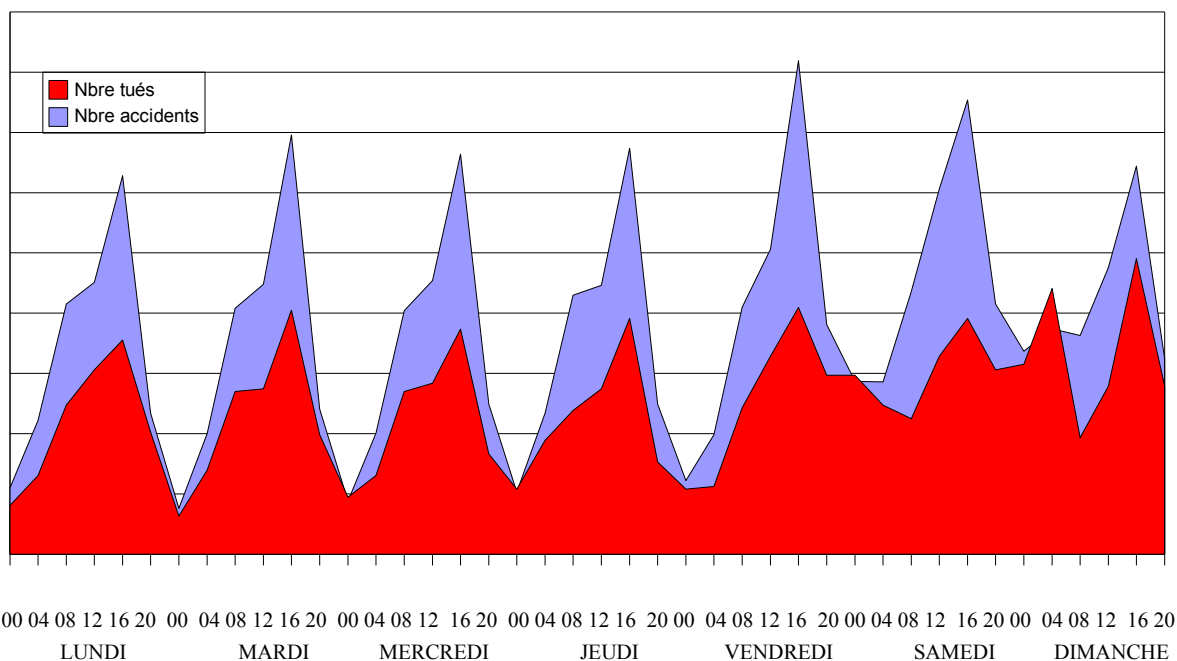
Luminosité	Accidents	Tués
Crépuscule	5,86%	6,31%
Jour	70,66%	62,81%
Nuit	23,48%	30,89%

2.4 Répartition horaire

Le nombre d'accidents et de tués atteint un pic quotidien aux environs de 18 heures.



Répartition hebdomadaire et horaire



Les maxima sont atteints le vendredi en fin d'après-midi s'agissant des accidents et le dimanche s'agissant des tués.

Les minima se situent durant la nuit. Pour autant, cette observation appelle 3 nuances :

- durant les nuits des week-ends (du vendredi soir au dimanche matin), le nombre de tués reste à un niveau élevé ;
- aux environs de minuit, les accidents diminuent en nombre mais augmentent en gravité, avec un pic en fin de nuit de samedi à dimanche (1 tué pour 4 accidents) ;
- 37% des tués dans la tranche d'âge 18-24 ans l'ont été dans ce créneau horaire.

3 - RÉPARTITION DANS L'ESPACE

La répartition des ATB est également hétérogène dans l'espace.

On constate que les accidents et les tués sont concentrés sur le réseau des routes bidirectionnelles en rase campagne. Les routes en agglomération et les autoroutes, en revanche, sont moins accidentogènes.

3.1 Répartition géographique des ATB

Evolution des ATB par régions de gendarmerie

Comme l'indique le tableau ci-dessous, par rapport à 2005, trois régions connaissent une tendance défavorable et trois autres une évolution inférieure à la moyenne nationale. Mais toutes les régions affichent d'excellents résultats sur 5 ans.

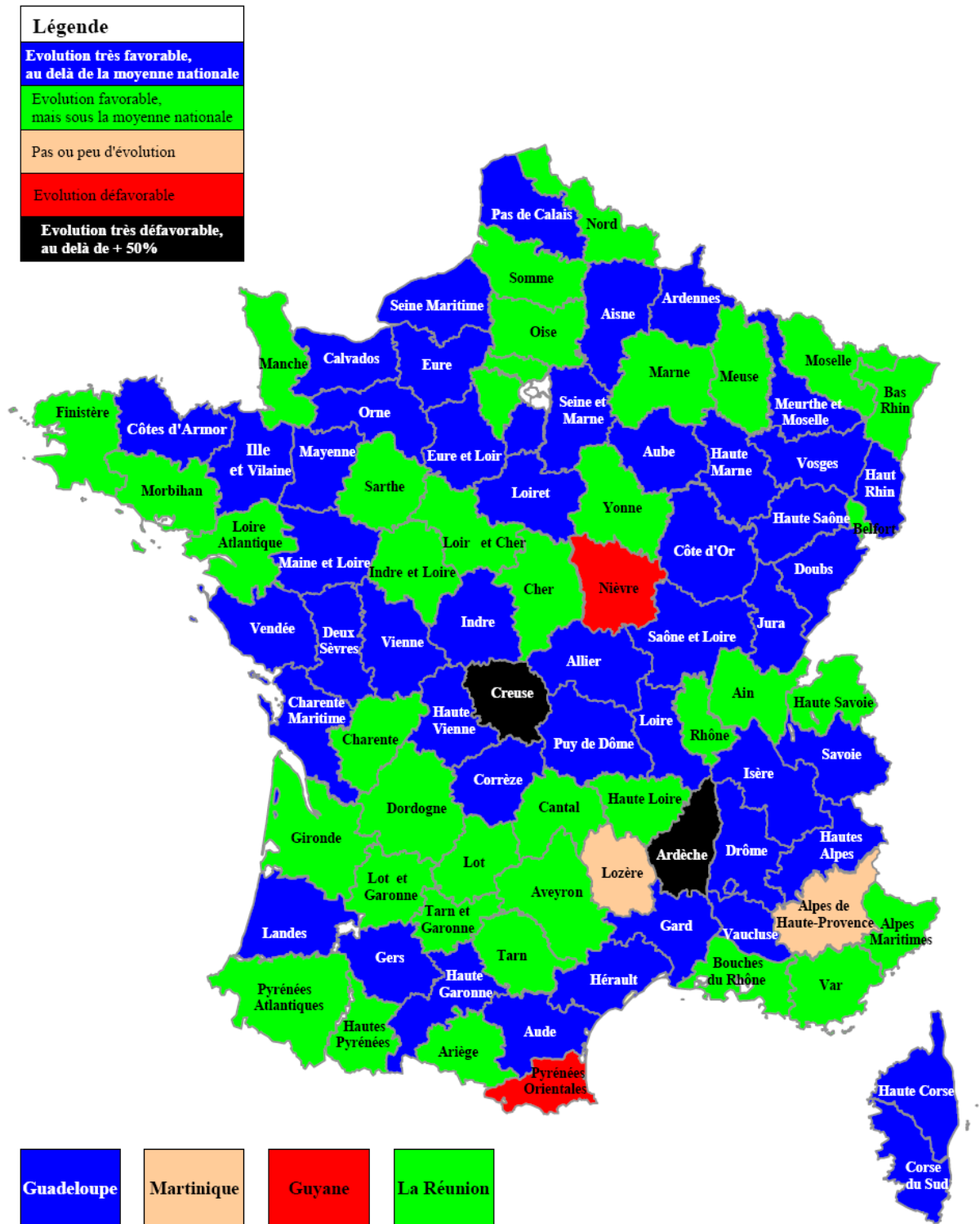
Région de gendarmerie	« Poids » de la région dans les ATB nationaux	Evolution 2006 / 2005 (jan à oct)	Evolution 2006 / 2001 (jan à oct)
FRANCHE COMTE	2%	-37%	-53%
HAUTE NORMANDIE	2%	-32%	-57%
ILE DE FRANCE	3%	-31%	-41%
CORSE	1%	-23%	-59%
LORRAINE	3%	-21%	-47%
POITOU CHARENTES	4%	-21%	-44%
NORD PAS DE CALAIS	3%	-20%	-42%
BASSE NORMANDIE	3%	-20%	-48%
CHAMPAGNE ARDENNE	3%	-18%	-42%
LIMOUSIN	2%	-18%	-34%
ALSACE	2%	-15%	-42%
BRETAGNE	5%	-15%	-36%
MIDI PYRENEES	6%	-14%	-37%
CENTRE	7%	-14%	-45%
AUVERGNE	3%	-14%	-56%
AQUITAINE	6%	-13%	-36%
PROVENCE ALPES COTE D AZUR	7%	-13%	-39%
LANGUEDOC ROUSSILLON	6%	-10%	-42%
OUTRE MER	5%	-7%	-19%
RHONE ALPES	10%	-4%	-39%
BOURGOGNE	5%	4%	-38%
PAYS DE LA LOIRE	7%	5%	-44%
PICARDIE	5%	12%	-39%

La gravité des accidents est plus élevée outre-mer (1 tué pour 4,6 accidents), ainsi qu'en Poitou-charentes, en Bourgogne, dans le limousin, dans les Pays-de Loire, en Midi-Pyrénées et en Franche Comté (1 tué pour 5,5 à 5,9 accidents). Elle est moindre en Alsace (1 tué pour 10,4 accidents) et en Corse (1 pour 9,8), ainsi qu'en Haute-Normandie, en Auvergne, en Ile-de-France et en PACA (1 tué pour 8 à 9 accidents).

Evolution des ATB par département

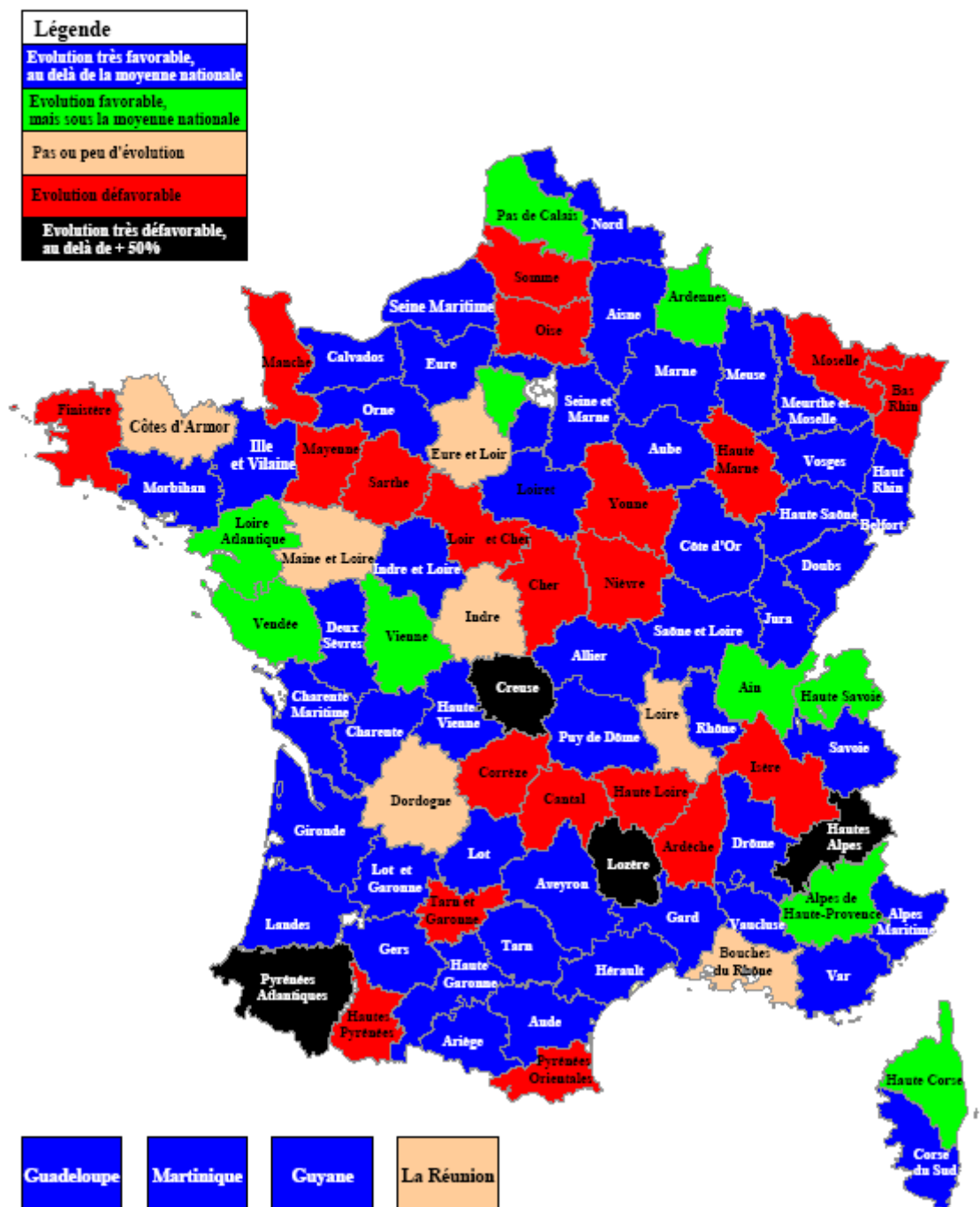
En 5 ans, 92% des groupements de gendarmerie ont constaté une amélioration significative des chiffres ATB sur leur circonscription.

Evolution du nombre de tués entre 2001 et 2006 en ZGN, par département



Entre 2005 et 2006, la situation est plus contrastée et hétérogène, laissant entrevoir de nombreux gisements de progrès résidant dans le soutien ou le renforcement de politiques locales de sécurité routière.

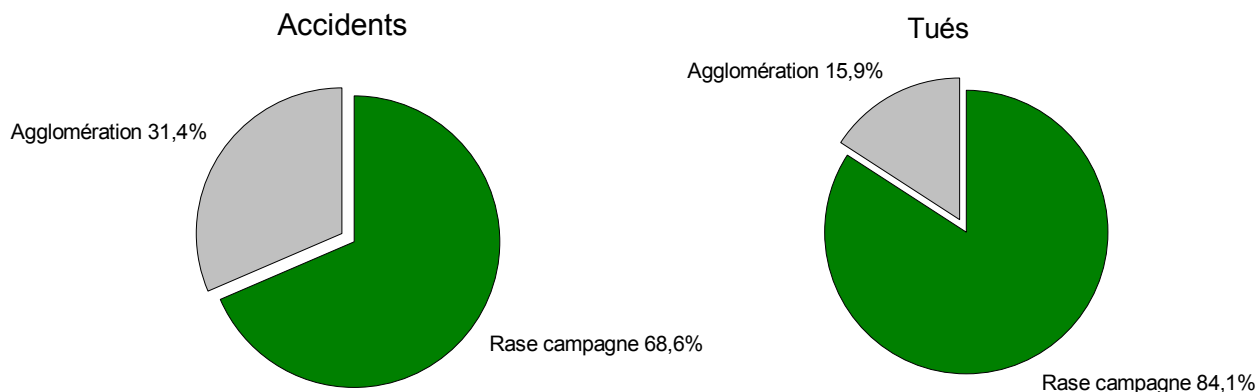
Evolution du nombre de tués entre 2005 et 2006 en ZGN, par département



3.2 Répartition entre la ville et les campagnes

En zone gendarmerie, la rase campagne concentre les deux tiers des accidents et 84% des tués.

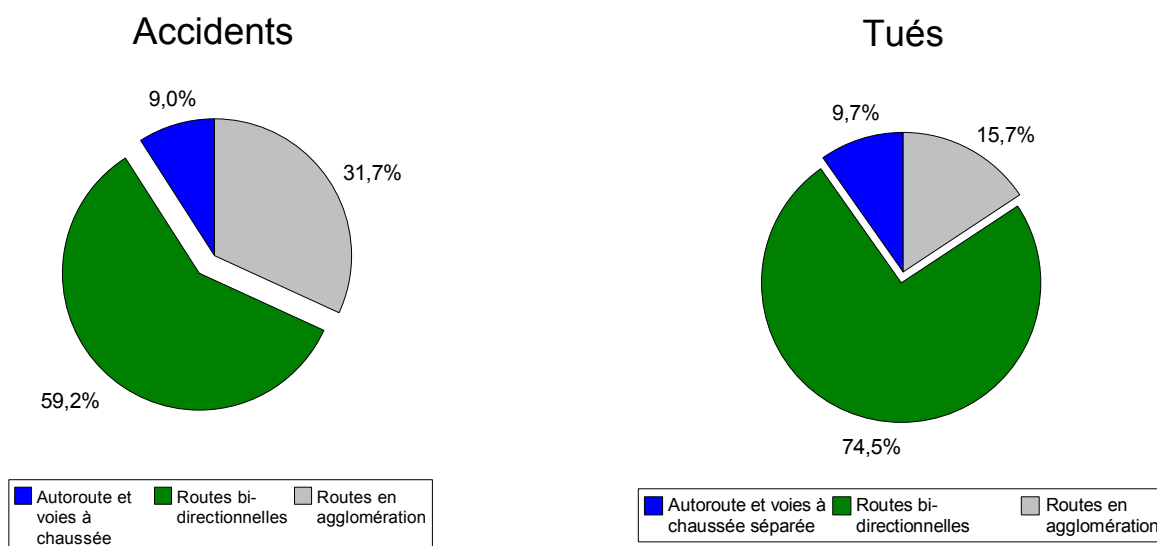
Cette tendance s'est consolidée avec une réduction de 20% du nombre de tués sur les voies urbaines surveillées par la gendarmerie (contre -12% sur les routes de campagne).



Assez logiquement, compte tenu des vitesses moyennes praticables, on enregistre un décès pour 5,5 accidents sur les routes de rase campagne contre 1 pour 13,5 en agglomération.

3.3 Répartition des ATB par type d'axe

Comme le montrent les graphiques ci-dessous, la concentration des tués et des blessés est importante sur les routes bidirectionnelles, et la gravité des accidents y est la plus élevée.



Durant les week-ends à grande circulation, le nombre d'accidents mortels sur les autoroutes est resté minoritaire (par exemple, durant le pont du 15 août, on a déploré 70 tués dont 4 sur autoroute).

Si l'on tient compte des densités de trafic, les autoroutes demeurent 3 fois plus sûres que les routes bidirectionnelles, malgré les hautes vitesses pratiquées.

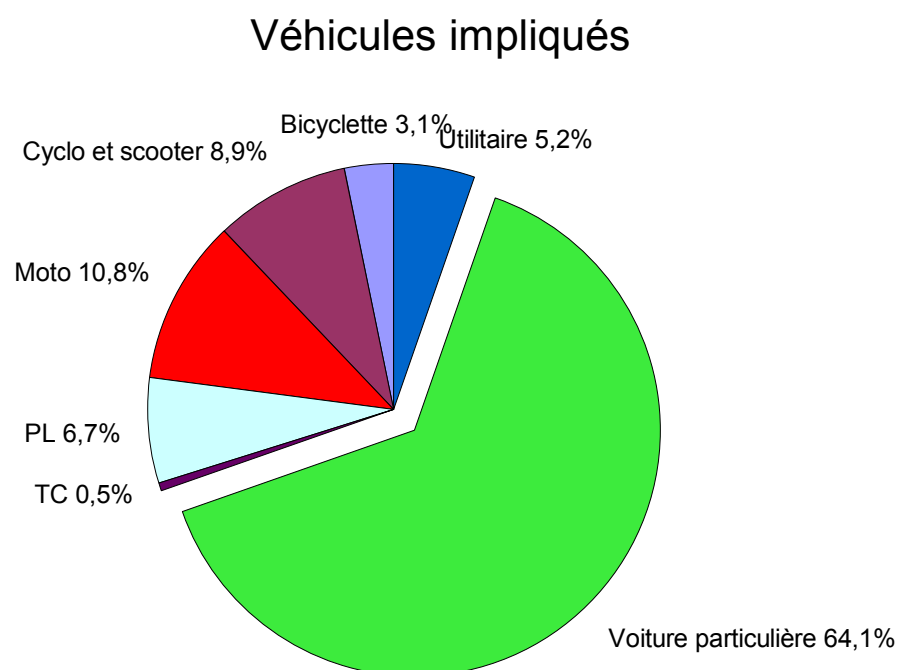
4 - CATÉGORIES DE VÉHICULES IMPLIQUÉS

La catégorie des voitures particulières est la plus représentée dans l'accidentalité routière.

Les conducteurs de deux-roues motorisés et les piétons connaissent un sur-risque, mais des progrès sensibles ont été enregistrés dans ces catégories en 2006. Le nombre de tués dans les accidents impliquant les poids lourds est significatif, même si les conducteurs de cette catégorie de véhicules ont une faible part de responsabilité.

4.1 Répartition générale

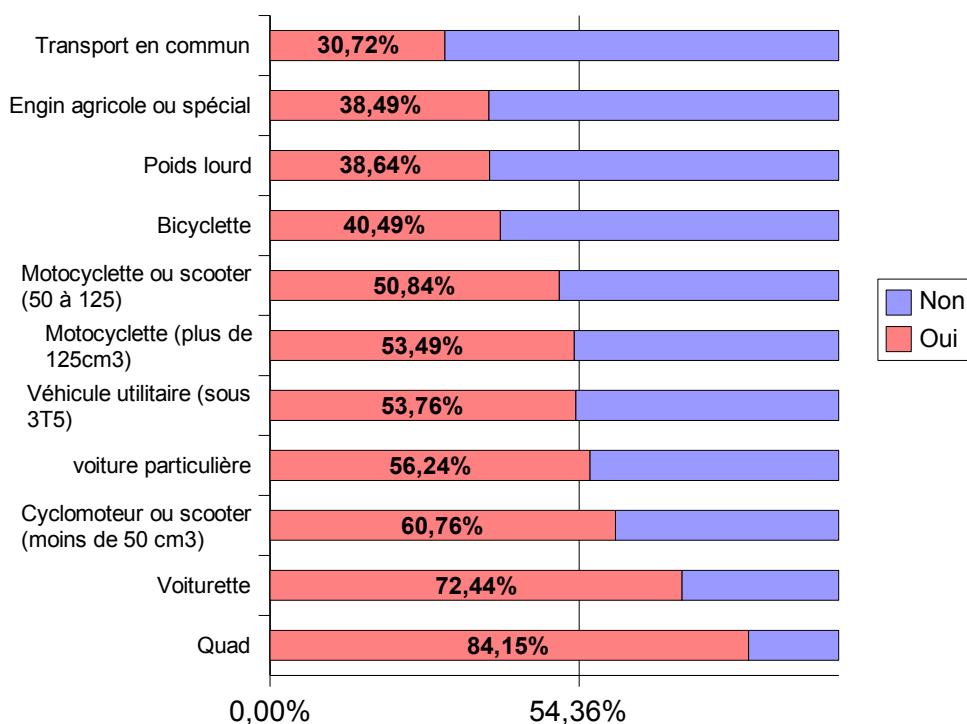
Les voitures particulières représentent les deux tiers des véhicules impliqués dans les accidents. Les deux-roues motorisés sont quatre fois moins représentés, mais ils constituent moins de 2% du trafic.



S'agissant de la responsabilité relevée lors des accidents, on distingue trois grands groupes :

- les conducteurs de véhicules lourds (transports en commun, engins et transports de marchandises) sont responsables dans moins de 40% des cas ; ce constat est corroboré par le faible taux de responsabilité des conducteurs professionnels (33,5%) ;
- les conducteurs des motocyclettes et des scooters nécessitant un permis, comme ceux des voitures, sont responsables dans 50 à 55% des cas ;
- les conducteurs de véhicules motorisés légers (cyclomoteurs, mais également voiturettes et quads) sont souvent considérés responsables.

Responsabilité des conducteurs dans les accidents corporels par catégorie de véhicule impliqué



4.2 Voitures particulières

En 2006, la situation continue à s'améliorer pour la catégorie des voitures particulières : le nombre de tués parmi les occupants de cette catégorie de véhicule a diminué de 20%.

4.3 Deux-roues motorisés

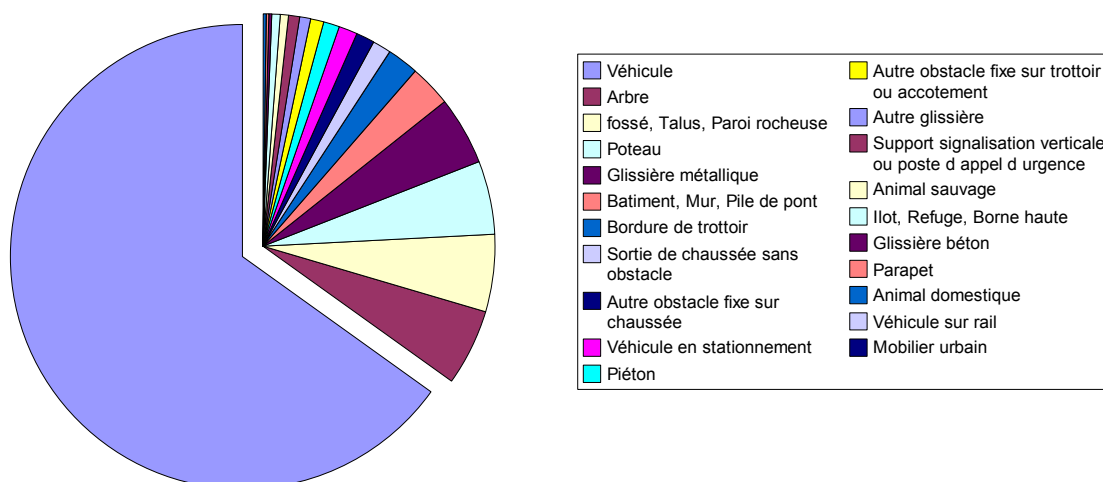
En zone gendarmerie, la situation de cette catégorie d'usagers vulnérables s'est améliorée en 2006 : le nombre de tués a diminué de 14% s'agissant des motocyclistes et de 10% s'agissant des cyclomotoristes.

Cependant, si l'on rapporte les chiffres au parc de véhicules circulant en France, on constate que les cyclomoteurs sont 3 fois plus souvent impliqués dans un accident que les voitures et les motocyclettes 4 fois.

Outre-mer, les deux-roues sont impliqués dans près d'un accident sur deux. En métropole, l'accidentalité des deux-roues motorisés est sur-représentée dans les Pays-de-la-Loire, en PACA, en Franche-Comté (1 accident sur 3). La situation la plus favorable est observée dans le Limousin et en Champagne-Ardenne (impliqués dans 1 accident sur 5).

Dans la majorité des cas, les deux roues motorisés sont entrés en collision avec un véhicule. Dans cette circonstance, la responsabilité était partagée.

obstacles rencontrés par les deux roues motorisés



4.4 Poids-lourds (transports de marchandises)

En 2006, l'accidentalité des poids-lourds est en hausse de près de 14%. En revanche le nombre de personnes tuées dans des accidents impliquant au moins un poids lourd est en très légère baisse : - 1% (le nombre de conducteurs de poids lourds tués est stable).

Près de 570 personnes ont été tuées dans un accident impliquant au moins un poids-lourds (16% du total des tués). Le pourcentage de conducteurs de poids-lourds responsables d'un accident corporel est certes plus faible que la moyenne (38% contre 56% s'agissant des VL), mais, compte-tenu de la masse de ces véhicules, la gravité des accidents est élevée (1 tué pour 4,3 accidents).

9% des accidents ont impliqué 2 poids lourds ou plus.

Période	Accidents	Nbre PL mis en cause	Tués
Evolution 2006/2005	+15,78%	+17,76%	-1,00%

Les poids-lourds sont plus fréquemment impliqués dans les accidents en Champagne-Ardennes, en Ile-de-France et dans le Limousin (1 accident sur 6). Ils sont plus de deux fois moins impliqués Outre-mer (1 sur 15), ainsi qu'en Bretagne, en Midi-Pyrénées, dans les Pays-de-la-Loire et en Lorraine (1 accident sur 12).

Les poids-lourds immatriculés à l'étranger ne sont pas sur-représentés.

4.5 Transports en commun

L'accidentalité liée à des accidents de transport en commun représente un volume assez faible (0,8% des accidents et 1,3% des tués) et diminue. La responsabilité des conducteurs de TC dans les accidents corporels est la plus faible (31%).

Année	Accidents	Nbre TC en cause	Tués
Evolution 2006/2005	-10,8%	-9,6%	-10,0%

4.6 Piétons et Cyclistes

Ces catégories d'usagers très vulnérables représentent une part non négligeable des victimes de la route, qui s'élève à 11% des tués en 2006.

Piétons

Le nombre de piétons impliqués dans les accidents est en diminution (-9%). Le nombre de piétons tués diminue plus encore (-21%).

Sur les 9 premiers mois de l'année 2006, les piétons ont été impliqués dans 1 448 accidents. 167 ont été tués, 1 006 blessés hospitalisés et seulement 210 ont été blessés sans hospitalisation (1 tué pour 1,2 blessé « léger » contre 1 pour 2,7 en général). Les conséquences corporelles pour les piétons sont donc importantes.

La mortalité affecte moins les jeunes (6% ont moins de 15 ans) que les personnes âgées (44% ont plus de 65 ans).

L'implication des rollers et des trottinettes est assez faible (de janvier à septembre, 1 tué, 35 blessés hospitalisés).

Cyclistes

Le nombre d'accidents impliquant un cycliste est, dans la même période, de 980, entraînant 126 décès. Par rapport à 2005, on enregistre une amélioration, le nombre de tués diminuant de 12%.

5 - L'USAGER : ÂGE, SEXE ET ORIGINE

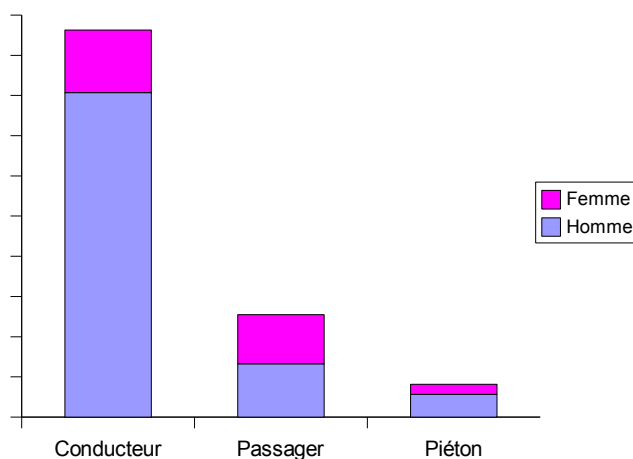
La majorité des responsables et des victimes de l'accidentalité routière sont des hommes, adultes, français et bien souvent originaires du département où se produit l'accident.

Malgré les progrès enregistrés cette année, les jeunes de 18 à 24 ans demeurent sur représentés, notamment la nuit.

5.1 Répartition par sexe

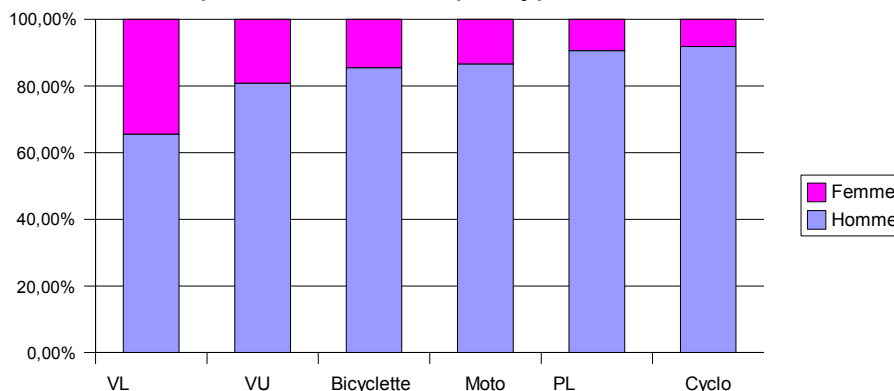
La SOFRES estime le pourcentage de conductrices à 40% (chiffres 2004 – France métropolitaine). Pour autant, en ZGN, les femmes ne représentent que 30% des usagers impliqués dans les accidents et 20% des tués. Elles sont responsables de l'accident dans 51% des cas, contre 55% s'agissant des hommes.

Répartition des tués par sexe



La répartition est également hétérogène selon le type de véhicule.

Répartition des tués par type de véhicule



5.2 Répartition par tranche d'âge

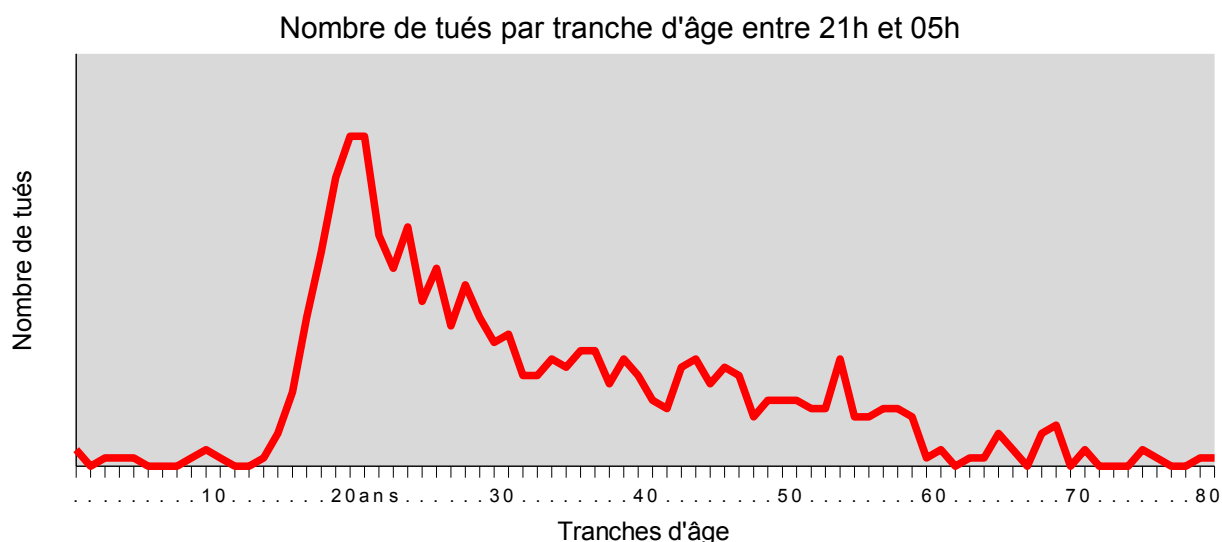
Plus de la moitié des tués est constituée de la population adulte de la tranche d'âge des 25-65 ans.

Le tableau ci-dessous montre que toutes les tranches d'âge ont bénéficié de l'amélioration constatée en 2006, mais que la situation reste hétérogène.

	Moins de 14 ans	14 – 17 ans	18 – 24 ans	25 – 65 ans	Plus de 65 ans
Représentation dans la société	18,0%	4,5%	9,1%	52,0%	16,4%
Représentation dans la mortalité routière	2%	4%	22%	53%	18%
« Risque »	0,1	0,9	2,5	1,0	1,1
Evolution 2006 / 2005	-5%	-24%	-14%	-15%	-15%

Ainsi, l'évolution du nombre de tués dans la classe d'âge 18-24 ans s'inscrit dans la moyenne de la baisse des tués en 2006, mais cela ne suffit pas à réduire le sur-risque encouru par cette catégorie.

Cette représentation disproportionnée atteint un pic durant la nuit, comme le montre le tableau ci-dessous.



5.3 Origine

Département d'origine

73% des véhicules accidentés étaient immatriculés dans le département du lieu de l'accident. 69% des personnes tuées étaient à bord de ces mêmes véhicules. L'accidentalité est donc essentiellement locale.

Types de déplacement

Les accidents signalés à l'occasion d'un trajet domicile-école représentent un volume minime: 2% des accidents et 1% des tués.

Si les accidents mortels surviennent assez rarement à l'occasion d'un déplacement professionnel (4% des tués), ils sont, en revanche, plus fréquents lors des trajets entre le domicile et le lieu de travail (12% des tués).

Les trajets liés aux loisirs représentent 63% des accidents et des tués. Réalisés hors du département d'origine, ils représentent 17% des accidents et 20% des tués.

Véhicules étrangers

Le nombre de véhicules étrangers impliqués dans les accidents mortels ne représente que 4%. Il s'agit essentiellement des véhicules immatriculés dans les pays limitrophes : Allemagne, Grande-Bretagne, Belgique.

S'agissant des poids-lourds, le nombre de véhicules immatriculés à l'étranger et impliqués dans des accidents mortels est de 13%.

6 - COMPORTEMENTS ACCIDENTOGÈNES

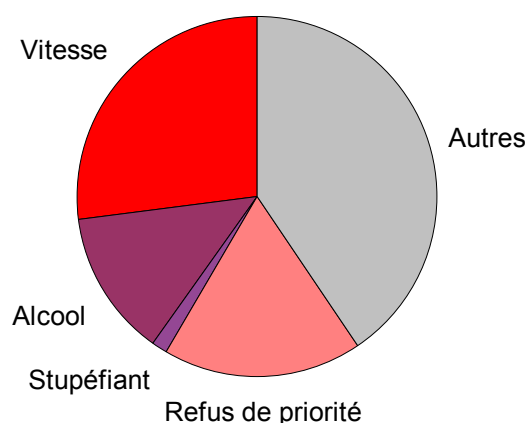
Les causes principales des accidents demeurent la vitesse et l'alcool. Les refus de priorité, les dépassements ou dépassements dangereux et le défaut d'attention (malaise, fatigue, distraction) sont également à l'origine d'une part importante de l'accidentalité. Le défaut de port des équipements de sécurité (ceinture des automobilistes, casque et blouson des motocyclistes), quoique minoritaire, reste très couteux en vies humaines.

Infractions relevées lors des accidents

6.1 Vitesse

La vitesse est toujours responsable d'un accident sur quatre.

Elle contribue en outre à l'aggravation des conséquences des accidents : certains experts estiment que la baisse de la vitesse moyenne observée durant les dernières années est à l'origine de 75% de la réduction du nombre des tués et des blessés aux séquelles les plus lourdes.



6.2 Alcool

L'implication de l'alcool est stable par rapport à 2005. Elle est de 9,17% dans les accidents corporels et de 28% dans les accidents mortels.

6.3 Refus de priorité

Plusieurs indicateurs confirment la part significative des refus de priorité : plus de 12% des accidents sont dus à une infraction de ce type. 9% des tués l'ont été sur un carrefour aménagé.

6.4 Equipements de sécurité

Ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité continue à progresser : 96% des usagers impliqués dans un accident corporel la portaient. Ils sont sortis indemnes dans 43% des cas.

	Total des usagers impliqués	Usagers tués	Usagers sortis indemnes
Ceinturés	96%	5%	43%
Non ceinturés	4%	29%	9%

A l'inverse, près de 30% des d'usagers qui ne portaient pas la ceinture de sécurité ont succombé.

Si 100% des usagers avaient revêtu la ceinture de sécurité, on peut estimer que 375 vies auraient été épargnées en 2006.

Casque

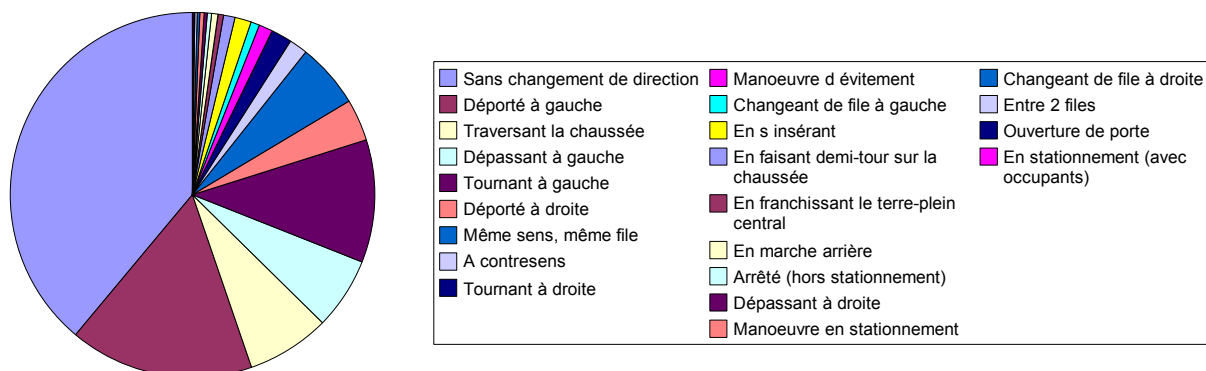
Les chiffres sont moins significatifs s'agissant du défaut de port du casque par les conducteurs de deux-roues : le casque est moins porté que la ceinture (90%), et ses effets sont trop souvent atténués par son mauvais ajustement et par l'absence de protection du tronc.

	Total des usagers impliqués	Usagers tués	Usagers sortis indemnes
Casqué	90%	7%	7%
Non casqué	10%	11%	3%

6.5 Manoeuvres dangereuses

Le graphique ci-dessous illustre les différents types de manoeuvres engagées par les véhicules au moment de l'accident. Parmi celles-ci, on remarque le déportement à gauche (en augmentation par rapport à 2005), que l'on peut associer, dans certains cas, à un défaut d'attention du conducteur.

Manoeuvre précédant l'accident



6.6 Adaptation aux conditions climatiques

Le tableau ci-contre confirme que les conditions atmosphériques ne constituent pas un facteur fondamental d'accidentalité : 80% des accidents mortels surviennent par temps clair (90% s'agissant des deux-roues).

Type condition atmosphérique	Nbre accidents	Nbre tués	Gravité (tué pour X accidents)
Normale	83%	80%	7
Pluie légère	7%	7%	7
Temps couvert	3%	5%	5
Pluie forte	2%	3%	5
Temps éblouissant	2%	2%	7
Brouillard - Fumée	1%	2%	5
Neige - Grêle	1%	1%	8
Vent fort - Tempête	0%	0%	5

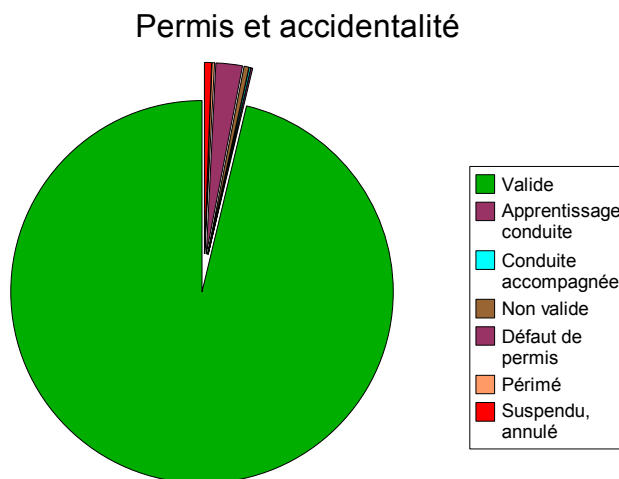
En revanche, alors que 10% des accidents mortels surviennent par temps de pluie, près de 20% des accidents mortels interviennent sur chaussée mouillée : les usagers mesurent mal le risque représenté par la chaussée humide après une averse.

6.7 Permis

En zone gendarmerie, les conducteurs impliqués dans un accident disposaient d'un permis valide dans 96% des cas.

Les accidents mortels impliquant un conducteur accompagné ou en apprentissage de la conduite sont rares (0,14%).

Les accidents mortels impliquant un conducteur sans permis (défaut, suspension, annulation) représentent 3,5% mais leur volume n'augmente pas. Ce taux s'élève à 10%, s'agissant des conducteurs de motocyclettes.



7 - ACTIVITÉ DES UNITÉS

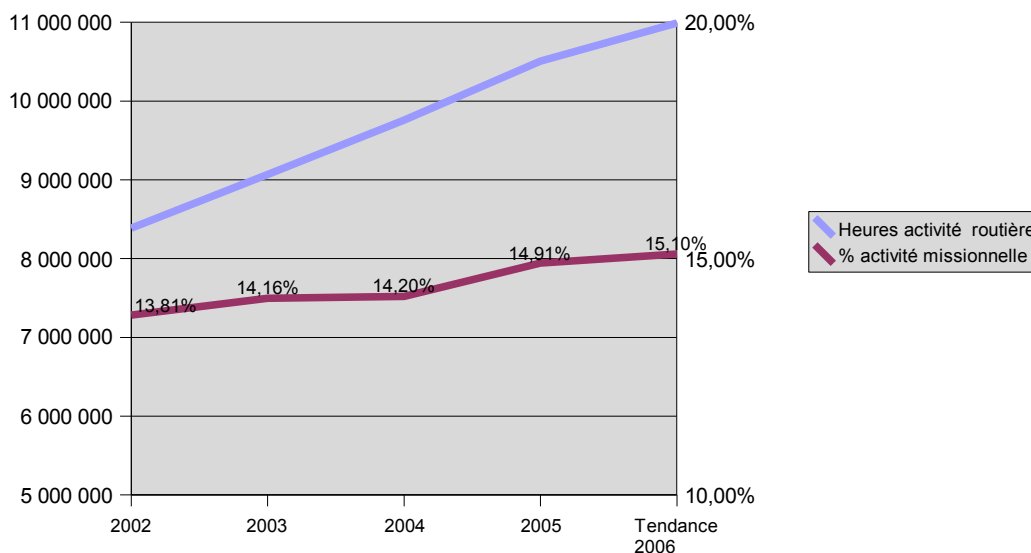
15% de l'activité missionnelle des unités de gendarmerie est consacrée à la sécurité routière. Les résultats dans le domaine de la lutte contre la vitesse excessive ont plus que doublé en 2 ans et la répression de la conduite en état d'ébriété poursuit sa progression (+14%).

La politique de discernement mise en oeuvre par la gendarmerie nationale se traduit par l'augmentation forte du nombre de rétentions de permis de conduire et d'immobilisations de véhicules.

7.1 Activité globale

L'activité des unités a continué à croître, autant en valeur absolue qu'en part de l'activité missionnelle. Cette augmentation concerne les unités spécialisées (+5,1%) comme les communautés de brigades (+6,5%).

Evolution de l'activité sécurité routière (métropole)

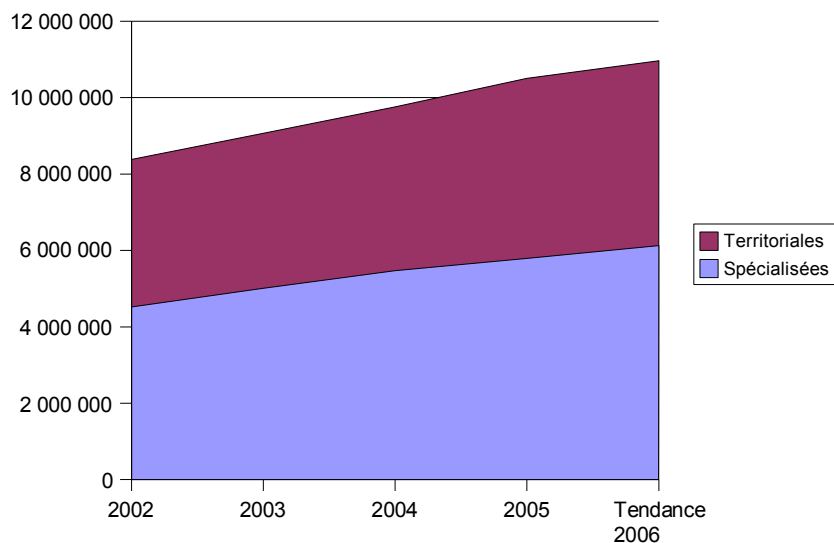


7.2 Répartition par type d'unités

Comme l'indique le diagramme ci-dessous, la croissance de la mission de lutte contre l'insécurité routière est répartie assez équitablement entre unités territoriales et spécialisées, en volume d'heures-gendarmes. En pourcentage, l'activité sécurité routière des EDSR représente 68% de l'activité missionnelle (67% en 2005) et celle des communautés de brigade 8% (7,5% en 2005).

Les écarts sont marqués, en revanche, entre l'outre-mer et la métropole : Dans les DOM, la sécurité routière ne représente en 2006 que 9,07% de l'activité missionnelle des unités et ce taux augmente peu (8,85% en 2005). Les EDSR consacrent 77% de leur activité missionnelle à la sécurité routière, les communautés de brigades 5,36%.

Activité sécurité routière par type d'unités (heures)



Le développement des actions de formation, l'application du discernement et la mise en place d'équipements performants de lutte contre la vitesse et contre la conduite en état d'ébriété produisent leurs effets : les unités territoriales concentrent leurs efforts sur les causes principales de l'accidentalité.

Les unités spécialisées (8 300 militaires au TEA) relèvent plus de la moitié des infractions, et notamment les deux tiers de celles relatives à la vitesse. Les unités territoriales (environ 50 000 militaires) ont renforcé de 16% leur action contre les comportements les plus graves et contribuent, pour plus de la moitié, aux résultats enregistrés par la gendarmerie dans la lutte contre la conduite en état d'ébriété.

	EDSR		Autres unités non spécialisées CR	
	Evol 2006/2005	% du total des résultats	Evol 2006/2005	% du total des résultats
Infractions PR hors stationnement	4,44%	51,97%	7,58%	48,03%
Infractions vitesse (hors CA)	-3,86%	63,92%	16,09%	36,08%
Infractions alcoolémie	12,67%	46,29%	16,04%	53,71%
Infractions ceinture	-1,06%	53,77%	-10,45%	46,23%

7.3 Résultats

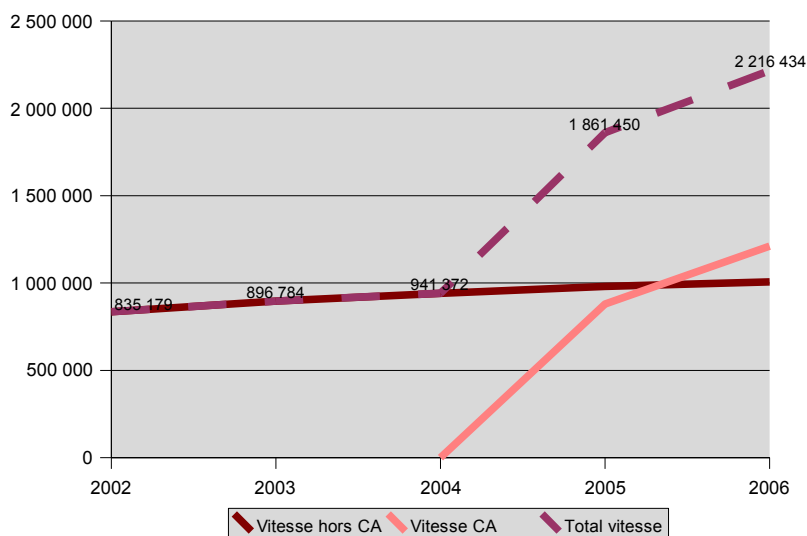
La qualité des résultats obtenus par l'ensemble des unités de gendarmerie en 2006 est illustrée notamment par l'augmentation du nombre de rétentions du permis de conduire et d'immobilisations.

Vitesse

La lutte contre la vitesse excessive constitue une priorité tant pour les unités spécialisées que territoriales.

Ainsi, les contrôles opérés tant au moyen des radar embarqués du contrôle automatisé que des équipements de type « jumelles laser » ont permis de sanctionner 2,5 fois plus d'infractions à la vitesse qu'il y a deux ans.

Infractions à la vitesse



Pour mener cette action, les unités ont essentiellement utilisé, en 2006, les matériels suivants :

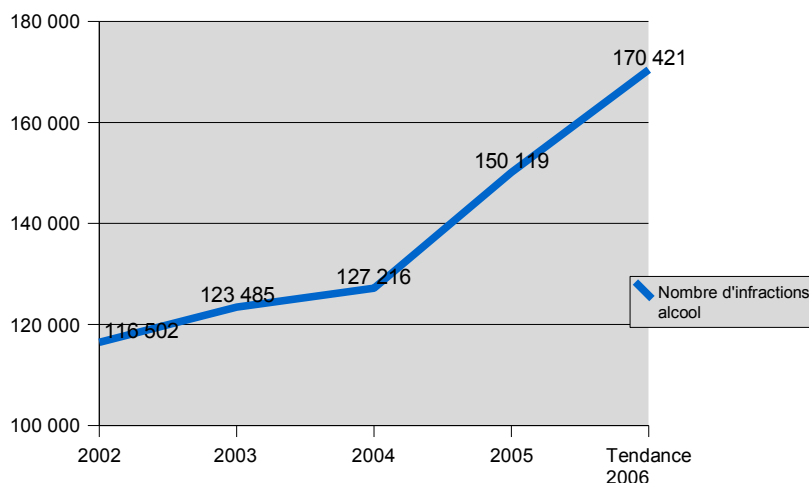
- 1 577 cinémomètres à mesures dans l'axe (« jumelles laser ») ;
- 262 équipements embarqués du contrôle automatisé (189 en fin d'année 2005) ;

Chaque équipement embarqué (ETE) du contrôle automatisé (CA) est employé en moyenne 3 heures 50 min par jour.

Alcool

Le nombre d'infractions relevées pour conduite sous l'emprise d'un état alcoolique (CEA) ne cesse de croître (+14% en 2006). En outre, cette augmentation est plus rapide que celle des dépistages (+6,1%), ce qui montre, compte tenu de la relative stabilité de l'implication de l'alcool dans les accidents, que le ciblage s'améliore.

Infractions alcool



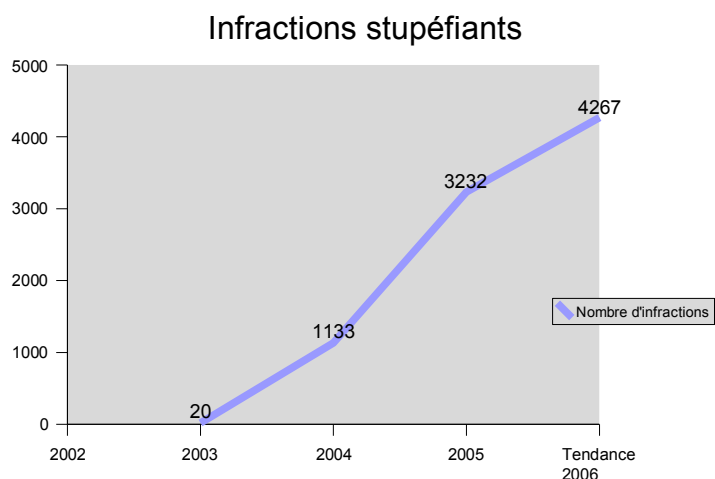
Pour mener cet effort prioritaire, les unités ont disposé en 2006 des matériels suivants :

- 1,5 millions d'éthylotests chimiques et 8 000 éthylotests électroniques ;
- 4 493 éthylomètres, dont 2 188 embarqués.

Stupéfiants

A l'inverse du nombre des dépistages de l'alcoolémie, celui des stupéfiants est minime, en raison de l'inadaptation des moyens de contrôle et du coût engendré par les analyses sanguines.

Le taux de résultats positifs, très élevé (29%), a augmenté de 35% en 2006.

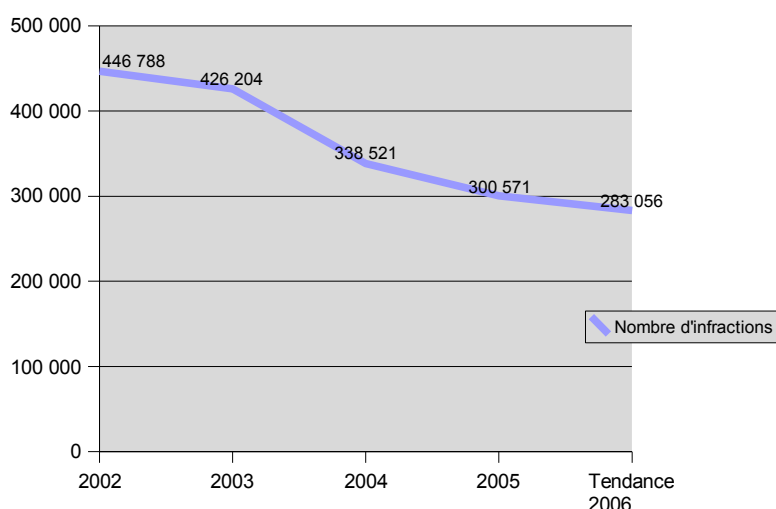


Non respect des priorités

Le nombre d'infractions relevées augmente de 14%, conformément aux prescriptions du plan d'action 2006 qui désigne cette catégorie comme l'une des priorités.

Défaut de port des équipements de sécurité

défaut de port de la ceinture

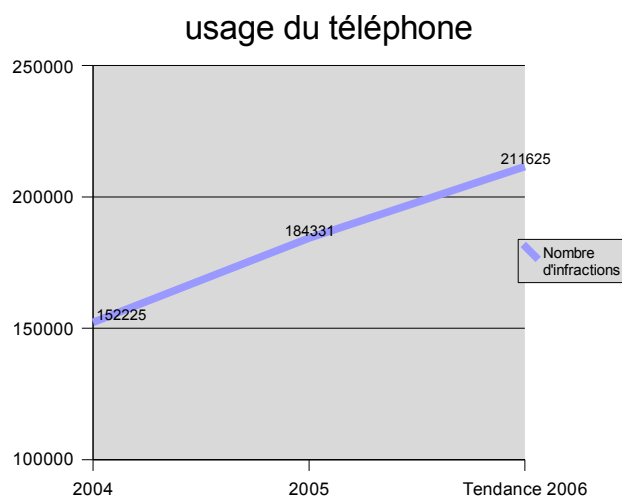


Le nombre d'infractions pour défaut de port de la ceinture de sécurité, qui diminuait constamment depuis 2002, en raison de l'amélioration des comportements dans ce domaine, a tendance à se stabiliser.

En revanche, conformément aux directives gouvernementales qui prescrivaient une intensification des contrôles des deux-roues motorisés, le nombre d'infractions relevées pour défaut de port du casque augmente de 5%.

Usage du téléphone au volant

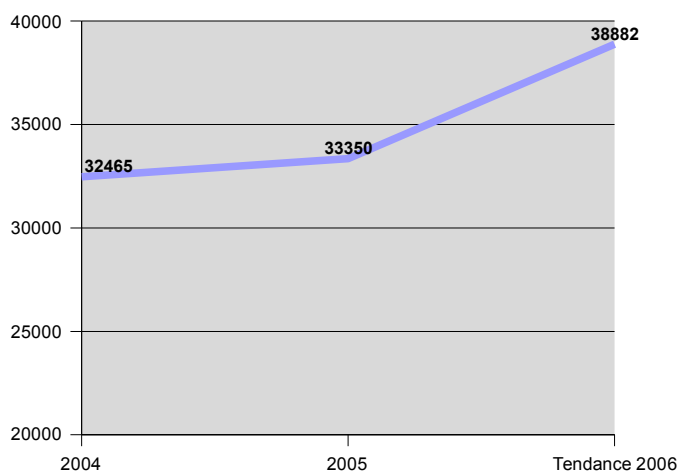
Depuis 2004, le nombre de contraventions relevées pour cet usage est en hausse constante.



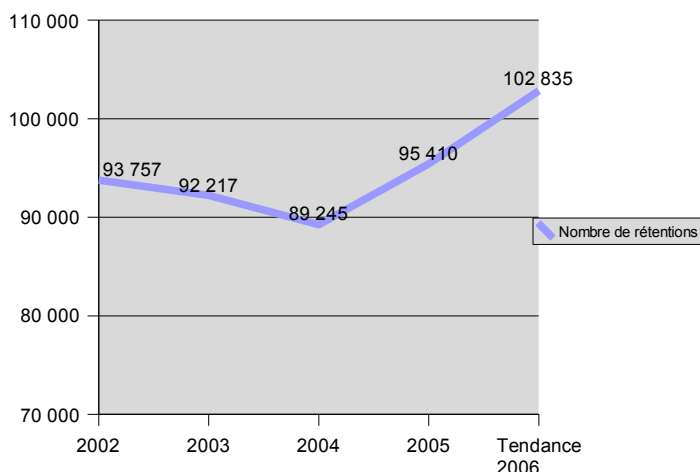
Conduite sans permis

Dans cette catégorie, le nombre d'infractions constatées pour conduite d'un véhicule malgré l'invalidation du permis de conduire résultant du retrait de la totalité des points a augmenté de 43% en 1 an et doublé en 2 ans.

Infractions apparentées à la conduite sans permis



Rétentions



Le nombre de 100 000 rétentions de permis de conduire est dépassé en 2006.

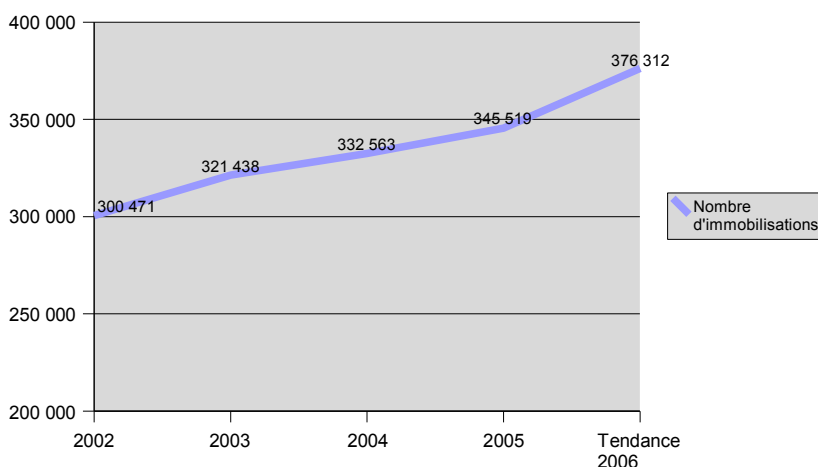
Ce chiffre est significatif d'une activité orientée vers la recherche des infractions les plus graves (notamment alcool et vitesse), donc d'un bon discernement.

Elles sont à 57% réalisées par les EDSR. Les BRI, qui ne représentent que 2% des effectifs spécialisés, en réalisent environ 8% (la BRI de Tours en réalisant 600 sur une année).

Immobilisations

Le nombre d'immobilisations de véhicules est également à la hausse (+8%).

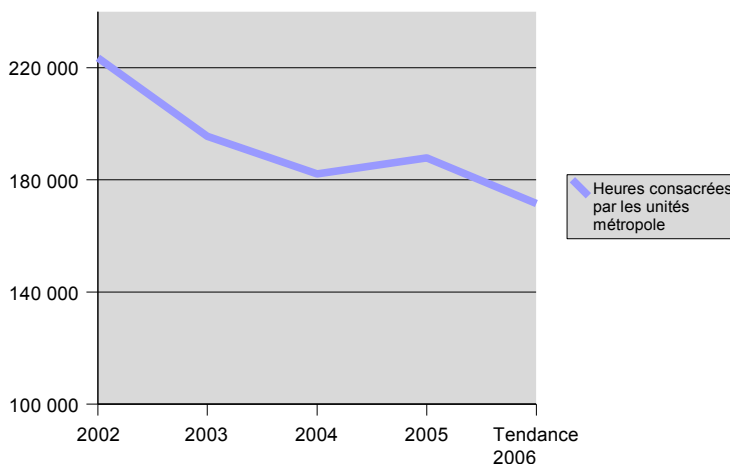
Immobilisations



Prévention

La prévention est le parent pauvre de l'activité des unités. Elle diminue de plus de 10% cette année et représente à peine 1,5% de l'activité sécurité routière.

activité prévention



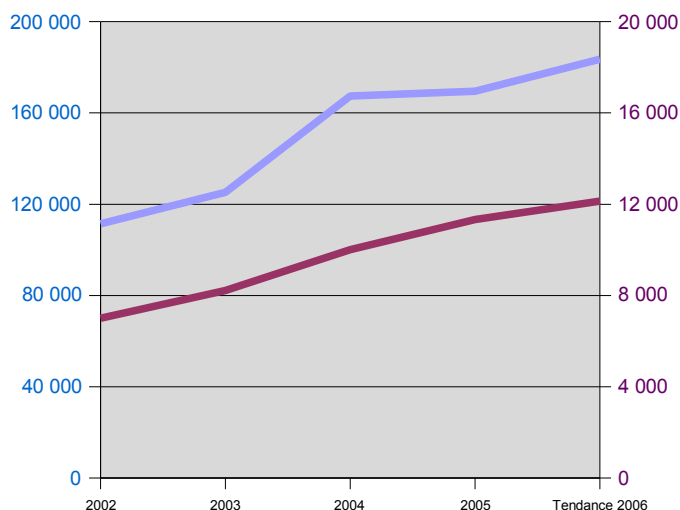
7.4 Missions connexes de circulation routière

Plusieurs types de missions connexes pénalisent lourdement le fonctionnement des unités.

Escortes de convoi

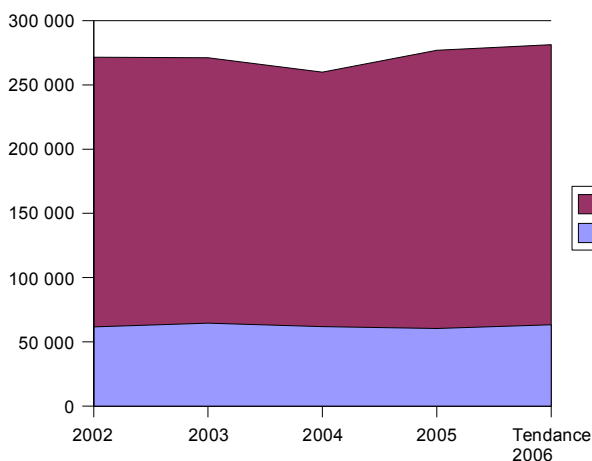
Les escortes ne représentent que 2% de l'activité circulation routière des unités, mais 4,5% de celle des BMo, essentiellement concernées. Dans certaines régions (par exemple celles traversées par les convois d'éoliennes), ces missions consomment 10% du temps des BMo. En outre, les chiffres ne montrent ni la charge administrative représentée par la préparation des escortes, ni la désorganisation des services programmés provoquée par des changements fréquents de programmation de ces escortes.

escortes de convois



Courses cyclistes

heures consacrées aux épreuves sportives



L'activité consacrée aux épreuves sportives est modérée et sa part dans l'activité circulation routière diminue (2,57% contre 3,24% en 2002). Les EDSR y contribuent pour un cinquième.

CONCLUSION

L'objectif de réduction du nombre des tués fixé par le MIAT a été atteint en 2006 grâce à l'investissement très important des unités et à la mise à leur disposition d'équipements performants, tels les radars du contrôle automatisé.

La rupture de tendance observée au mois de septembre montre néanmoins que les résultats sont fragiles. La consolidation des progrès passe par la concentration des efforts sur les causes principales d'accidents et par une action mieux ciblée dans les départements qui n'ont pas atteint les résultats attendus.

ANNEXE 4

GUIDE D'AUTO-EVALUATION

POUR LES PREFETS

DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE

QUESTIONNAIRE D'AUTO- DIAGNOSTIC DES POINTS FORTS ET DES POINTS FAIBLES DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE

1 . ACTUALISATION ET PARTAGE DU DIAGNOSTIC

1.1 - QUALITÉ DU DIAGNOSTIC GLOBAL

A-t-on désigné un service chargé de l'actualisation du diagnostic ?	Oui/non
Les données sont-elles présentées de manière homogène ?	
Y a-t-il un bilan annuel des observations ?	
L'actualisation statistique se prolonge-t-elle par une actualisation de l'analyse des causes ?	
Les enquêtes ECPA sont-elles utilisées pour nourrir cette analyse ?	
A défaut d'enquêtes approfondies, a-t-on mis en place un recueil systématique des informations connues des différents services (forces de l'ordre, équipement, gestionnaire de la voirie, SDIS) sur les circonstances de chaque accident grave ?	
Ces observations conduisent elles à une analyse des évolutions de l'accidentologie par type de public et de véhicule ?	
Les facteurs locaux de risques routiers sont-ils identifiés en fonction de leur importance ?	
Y a-t-il consolidation sur plusieurs années afin de dégager les grandes tendances ?	

Vérifiez que les caractéristiques de l'accidentologie locale dégagées par ce diagnostic sont cohérentes avec ce qui ressort des données départementales de l'observatoire national

Caractéristiques de l'accidentologie locale	Analyse locale	Analyse de l'observatoire national
Gravité *		
Types de véhicules		
Age du conducteur		
Itinéraires, points sensibles		
Périodes sensibles		
Causes des accidents		
Evolutions sur 5 ans		

* plus ou moins de tués/nombre d'accidents

Pouvez-vous, à partir de ces analyses, caractériser les comportements accidentogènes les plus fréquents dans le département afin de définir les cibles prioritaires de la politique locale ?

Comportement accidentogène dominant	
Evolution des comportements	
Publics cibles prioritaires	
Points de contrôles prioritaires	
Périodes de contrôles	

1.2 DÉCLINAISONS INFRA-DÉPARTEMENTALES DU DIAGNOSTIC GLOBAL

L'Etat pour les routes dont il est gestionnaire a-t-il un diagnostic d'itinéraire ?	Oui/non
Le conseil général a-t-il mis en place une démarche de diagnostic par itinéraire dont il a la charge ?	
Dispose-t-il à cet effet des analyses des services de l'Etat sur les circonstances des accidents ?	
A-t-on établi la liste des zones d'accumulation des accidents ?	
Les maires sont-ils systématiquement destinataires de ces informations pour les accidents graves se produisant dans leur secteur ?	
L'Etat a-t-il proposé aux maires, notamment ceux qui sont le plus concernés par l'insécurité routière, de conduire des diagnostic locaux de sécurité routière ? (cf. expertise gratuite de la DDE au titre de l'ATESAT pour les petites communes)	
Le résultat de ces diagnostics locaux sont-ils connus du chef de projet ?	

Au final, quels sont les principaux problèmes d'environnement ?

Causes liées à l'environnement	Nature du problème
Problèmes de voirie	
Problèmes de trafic	
Problèmes de signalisation	
Cohérence des règles de conduite	

1.3 ACTUALISATION ET APPROFONDISSEMENT DU DGO

Le DGO a-t-il précisé les enjeux prioritaires de la politique locale ?	Oui/non
Ces enjeux sont-ils cohérents avec ceux qui ressortent de l'analyse actualisée ?	
Les enjeux ont-ils chacun été approfondis en groupe de travail ?	
Ces groupes ont-ils permis de réunir l'ensemble des acteurs concernés par l'enjeu (associations de prévention, représentants des élus, services administratifs concernés) ?	
Les procureurs ont-ils validé ces réflexions ?	
Avez-vous proposé au Président du conseil général et au Président de l'association de maires de co-signer le DGO ?	
A qui le DGO est-il communiqué ?	

Vérifiez qu'il y a cohérence entre les cibles prioritaires et les enjeux du DGO et que ces enjeux sont déclinés en actions concrètes

	Piste du DGO	Orientations d'actions opérationnelles	Importance au vu du diagnostic
1.		1.1	
		1.2	
		1.3	
2.		2.1	
		2.2	
		2.3	
3.		3.1	
		3.2	
		3.3	
4.		4.1	
		4.2	
		4.3	

1.4 PARTAGE DU DIAGNOSTIC

Quelqu'un a-t-il été chargé de la communication sur le diagnostic ?	Oui/non
En dehors de la communication grand public (internet...), le diagnostic est-il partagé avec les élus (conseil général, association des maires, et le cas échéant les maires les plus concernés) ?	
Les sous-préfets en ont-ils connaissance pour ce qui les concernent ?	
Le diagnostic est-il partagé au moins une fois par an avec les principales associations oeuvrant pour la prévention de l'insécurité routière ?	
Idem pour les procureurs	

Au final, les principaux partenaires de la sécurité routière partagent-ils une connaissance commune des enjeux prioritaires du département ?

Partenaires informés tout au long de l'année	
Partenaires informés annuellement	
Partenaires amenés à échanger	
Modalités d'information du chef de projet sur les conclusions de ces échanges	

⊗ Appréciation sur le dispositif de diagnostic

	Points forts	Points faibles	Pistes d'amélioration
Qualité de l'analyse			
Déclinaison infra départementale			
Effort d'approfondissement			
Effort de partage			

2. ADEQUATION DES ACTIONS DE PREVENTION (comportements dangereux)

2.1- LE PDASR

Une personne en particulier est-elle chargée d'examiner les projets ?	Oui/non
Y a-t-il un appel à projet sur les bases des enjeux du DGO ?	
Le chef de projet est-il sollicité pour la sélection des dossiers ?	
De nouvelles associations sont-elles sollicitées (associations de jeunes, de seniors...)?	
Y a-t-il un dispositif de suivi de réalisation des actions ?	
Les intervenants ont-ils tous connaissance de l'ensemble des actions sélectionnées ?	
Y a-t-il un effort de mise en réseau des intervenants ?	
Y a-t-il un effort d'évaluation de l'efficacité des actions ?	
Les associations de prévention sont-elles amenées à réfléchir ensemble et avec d'autres partenaires compétents (services de l'Etat notamment), sur leur mode d'action ?	

Vérifiez la cohérence et la réactivité du PDASR

Sur nb total d'actions	% actions se rapportant à cette cible			% actions nouvelles	% actions évaluées
	Année n-2	Année n-1	Année n		
Enjeu DGO				Année n	Année n
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					

2.2 L'IMPLICATION DES SERVICES PUBLICS

L'inspection académique a-t-elle une vision d'ensemble des projets des établissements ?	Oui/non
Est-elle impliquée pour développer ces projets d'établissements ?	
Des efforts sont-ils prévus pour la formation des enseignants (cf. circ. DISR janv 2004) ?	
La DDJS mène-t-elle des actions concrètes pour mobiliser ses réseaux jeunesse sport, et associations ?	
Idem pour la DDASS et / ou le conseil général pour ses réseaux insertion, prévention des addictions et personnes âgées ?	
Les inspecteurs du travail de la DDTEFP sont-ils sensibilisés au problème de l'insécurité routière ?	

Comparez l'engagement des services publics dans la politique locale de sécurité routière

Services ayant désigné un correspondant	
Services présents en réunion de travail	
Services conduisant des actions concrètes avec son réseau	
Services concernés mais absents	

2.3 LE DÉVELOPPEMENT DU PARTENARIAT

La CRAM a-t-elle été sollicitée pour établir un diagnostic sur le risque routier en entreprise ?	Oui/non
Le chef de projet a-t-il connaissance des actions de sensibilisation qu'elle conduit ?	
Les consulaires sont-ils aussi amenés à sensibiliser les entreprises ?	
Les établissements de nuit ont-ils signé une charte de prévention ?	
A-t-on désigné une personne (ou un service) pour suivre l'application de cette charte ?	
Les associations de jeunes en ont-elles connaissance ?	
Y a-t-il une réflexion avec ces associations (ou les jeunes du CDJ) sur l'impact de cette charte ?	
Les auto-écoles ont-elles été sensibilisées sur l'accidentologie des jeunes conducteurs ?	
La réflexion se prolonge-t-elle avec les inspecteurs du permis de conduire ?	
Si les deux-roues motorisés présentent une dangerosité particulière dans le département, des contacts ont-ils été pris avec les vendeurs de cyclomoteurs et motos ?	
La réflexion sur l'accidentologie se prolonge-t-elle avec les assureurs locaux ?	

Mesurez l'implication des partenaires professionnels

Nombre d'entreprises très concernées par le risque routier	
% de ces entreprises engagées dans une démarche de prévention	
Partenaires professionnels concernés par les enjeux locaux	
Parmi eux, partenaires ayant engagé des actions concrètes	

2.4 LES ACTIONS DE PRÉVENTION DES ÉLUS

Avez-vous connaissance des actions de prévention du conseil général ?	Oui/non
Y a-t-il concertation en amont des deux programmations pour favoriser les complémentarités ?	
Le chef de projet, ou le coordonnateur, ont-ils connaissance des efforts de prévention des élus ?	
Inversement, qui est chargé d'informer les élus des programmations du PDASR ?	
L'association des maires est-elle associée à la réflexion ?	
A-t-on envisagé avec elle une charte départementale ou communale de prévention routière ?	
Les sous-préfets sont-ils mobilisés pour inciter, si nécessaire, les élus à entreprendre des actions ?	
Ont-ils suffisamment d'information pour le faire ?	
Les services ressources pour concevoir des actions de prévention sont-ils mobilisés ?	

Au final, les orientations opérationnelles préventives dégagées par le diagnostic sont-elles toutes correctement mises en œuvre et suivies ?

Cibles prioritaires	Partenaires mobilisés	Adéquation des actions	Partenaires à mobiliser
1.			
2.			
3.			
4.			

⊗ Appréciation sur le dispositif de prévention :

	Points forts	Points faibles	Pistes d'amélioration
Cohérence du PDASR			
Mobilisation des réseaux			
Mobilisation des professionnels			
Mobilisation des élus			

3. ADEQUATION DES ACTIONS : L' ENVIRONNEMENT DU CONDUCTEUR

Le suivi des actions de corrections des infrastructures et des aménagements est-il organisé ?	Oui/non
A-t-on engagé une démarche de mise en cohérence des limitations de vitesse ?	
A-t-on engagé des actions de corrections des problèmes de signalisation ?	
A-t-on mis en oeuvre des mesures de gestion du trafic ?	

⊗ **Appréciation sur les aménagements de voirie et de trafic**

Causes liées à l'environnement	Points forts	Points faibles	Pistes d'amélioration
Problèmes de voirie			
Problèmes de trafic			
Problèmes de signalisation			
Cohérence des règles de conduite			

4. ADEQUATION DU VOLET REPRESSIF

4.1 L'ORGANISATION DES CONTRÔLES

Y a-t-il un plan de contrôle départemental ?	Oui/non
Ce plan intègre-t-il tous les moyens de contrôle ?	
Les procureurs ont-ils été associés à son élaboration ?	
En sont-ils signataires ?	
Les plans de contrôle des forces de l'ordre sont-ils communiqués au chef de projet ?	
Ces plans déclinent-ils correctement le plan départemental ?	
Y a-t-il un effort de complémentarité des contrôles entre services ? (cf effet report de trafic pour éviter les contrôles) ?	
Les unités spécialisées (brigades motorisées) agissent-elles en cohérence avec les plans de contrôle des unités ?	
Y a-t-il des polices municipales chargées de réprimer les infractions à la sécurité routière ?	
Y a-t-il concertation sur les interventions de ces polices municipales avec les élus concernés ?	

4.2 LA MISE EN OEUVRE DES CONTRÔLES

Les unités régionales (police) sont-elle sollicitées ?	Oui/non
Ces unités interviennent-elles ?	
Si oui, interviennent-elles en cohérence avec le plan de contrôle départemental ?	
Y a-t-il des tableaux de bord pour suivre l'évolution des taux de contrôle ?	
Y a-t-il une analyse de l'évolution des taux de sanction ?	
L'emplacement des radars fixes et mobiles est-il cohérent avec les zones accidentogènes ?	
Avez-vous connaissance des difficultés éventuelles rencontrées par les forces de contrôle ?	

Vérifiez l'engagement des personnels, la bonne utilisation des matériels de contrôle, et la cohérence de l'action répressive

	Police nationale	Gendarmerie
% potentiel horaire	/ ref nationale =	/ ref nationale =
% activité unités spécialisées	/ ref nationale =	/ ref nationale =
Taux de sanction CSA	/ ref nationale =	/ ref nationale =
Taux moyen de sanction radar mobile	/ ref nationale =	/ ref nationale =
Cibles prioritaires des contrôles		
Difficultés concrètes		

4.3 LA MISE EN OEUVRE DES SANCTIONS

Y a-t-il cohérence entre les sanctions administratives et les sanctions pénales ?	Oui/non
Y a-t-il un suivi des délais administratifs de traitement des sanctions administratives (sous- préfetures y comprises) ?	
Avez-vous connaissance des orientations de la politique pénale locale ?	
Avez-vous annuellement une discussion avec le parquet pour partager vos observations ?	
Y a-t-il différenciation des peines et accélération des procédures pour les cas simples ?	
Y a-t-il des problèmes de cohérence entre les parquets ?	
Y a-t-il des difficultés entre parquets et forces de l'ordre pour la mise en œuvre des sanctions ?	
Y a-t-il des problèmes avérés d'engorgement des tribunaux ?	

Vérifier la cohérence de l'action pénale avec les enjeux locaux

	Parquet 1	Parquet 2
Traitement de l'enjeu prioritaire 1		
Traitement de l'enjeu prioritaire 2		
Traitement de l'enjeu prioritaire 3		
Relations avec force de l'ordre		

⊗ Appréciation sur le dispositif de sanction

	Points forts	Points faibles	Pistes d'amélioration
Organisation des contrôles			
Mise en oeuvre des contrôles			
Sanctions administratives			
Sanctions pénales			

5. LA COMMUNICATION

A-t-on désigné une personne chargée d'élaborer le plan de communication sécurité routière ?	Oui/non
A-t-on précisé les publics concernés par ces actions ?	
A-t-on vérifié la cohérence des cibles du plan avec les enjeux prioritaires ?	
A-t-on associé à l'élaboration de ce plan les élus ?	
A-t-on présenté ce plan aux médias ?	
A-t-on informé les médias du diagnostic local (cibles actualisées) ?	
Les médias relayent-ils bien les projets de communication ?	
A-t-on prévu avec les parquets et les forces de l'ordre les actions de communication conjointes sur les contrôles ?	
A-t-on présenté l'ensemble des projets d'actions de communication aux sous-préfets ?	
Y a-t-il un effort de communication au niveau infra-départemental ?	

Vérifiez que la politique de communication atteint les cibles prioritaires

Cibles prioritaires	Types d'actions prévues	Fréquence de la communication	Adéquation pour toucher la cible
1.			
2.			
3.			
4.			

⊗ **Appréciation sur le dispositif de communication :**

	Points forts	Points faibles	Pistes d'amélioration
Communication Etat			
Communication Elus			
Communication de circonstance			

6. ORGANISATION DU PILOTAGE DE LA PLSR

Le chef de projet a-t-il formalisé les responsabilités confiées au chargé de mission ?	Oui/non
Le chef de projet donne-t-il annuellement des objectifs au coordonnateur ?	
Le coordonnateur a-t-il les compétences requises pour atteindre ces objectifs ?	
Le rôle de chaque instance partenariale ou interservices est-il clairement défini ?	
Ces instances sont-elles réunies avec un ordre du jour précis ?	
Le principaux décideurs (Directeur départemental de la sécurité publique, Commandant du groupement de la gendarmerie départementale, Directeur départemental de l'équipement, Président du conseil général, Procureurs) sont-ils personnellement impliqués dans le suivi des actions relevant de leur compétence ?	

Au final, l'organisation du pilotage a-t-elle permis de réaliser les actions préconisées à la suite du diagnostic ?

Orientations d'actions opérationnelles	Service pilote	Services associés	Etat d'avancement
1.1			
1.2			
1.3			
2.1			
2.2			
2.3			
3.1			
3.2			
3.3			
4.1			
4.2			
4.3			
(Autres orientations éventuelles)			

⊗ **Appréciation sur le dispositif de diagnostic :**

	Points forts	Points faibles	Pistes d'amélioration
Coordination			
Instances			
Implication des chefs de services			

7. DIAGNOSTIC GLOBAL ET ACTIONS A ENVISAGER

En reprenant chacune des pistes d'amélioration identifiées pour remédier aux points faibles précisez quel service doit en assurer le suivi

DIAGNOSTIC	Pistes d'amélioration	Service chargé du suivi
Qualité de l'analyse		
Déclinaison infra-départementale		
Effort d'approfondissement		
Effort de partage		
ACTIONS PREVENTION		
Cohérence du PDASR		
Mobilisation des réseaux		
Mobilisation des professionnels		
Mobilisation des élus		
ACTIONS ENVIRONNEMENT		
Problème de voirie		
Problème de trafic		
Problème de signalisation		
Cohérence des règles de conduite		
REPRESSION		
Organisation des contrôles		
Mise en oeuvre des contrôles		
Sanctions administratives		
Sanctions pénales		
COMMUNICATION		
Communication Etat		
Communication Elus		
Communication de circonstance		
ORGANISATION PILOTAGE		
Coordination		
Instances		
Implication des chefs de services		