

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2007

DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Version du 02/10/2006 à 15:43:39

NOTE EXPLICATIVE

Cette annexe au projet de loi de finances est prévue par l'article **128 de la loi n°2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005**, qui institue huit documents de politique transversale (DPT) relatifs aux politiques suivantes : action extérieure de l'État, politique française en faveur du développement, sécurité routière, sécurité civile, enseignement supérieur, inclusion sociale, outre-mer et ville.

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

■ une **présentation de la politique transversale** et de la manière dont les programmes partenaires participent, aux travers de différents **dispositifs**, à la réalisation des objectifs de la politique transversale ;

■ une **présentation de la stratégie qui a présidé au choix des objectifs et indicateurs de performances** retenus pour la politique transversale, avec, pour chacun de ces objectifs et indicateurs, des commentaires et précisions méthodologiques ;

s'agissant des politiques transversales territorialisées (Outre-mer, Ville), les indicateurs du document de politique transversale seront adaptés de sorte à présenter les données relatives au seul territoire considéré ;

■ un **récapitulatif des programmes concourant à la politique transversale**, permettant en tant que de besoin de se référer aux différents projets annuels de performances pour obtenir des compléments d'information (annexe 1) ;

■ une **présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année considérée (PLF 2007) et l'année en cours (LFI 2006) (annexe 2) ;

pour l'année précédente (2005) en revanche, le tableau relatif à l'effort financier n'est pas systématiquement renseigné, compte tenu de la transition du régime de l'ordonnance organique de 1959 vers le régime LOLF, qui rend difficile la comparaison terme à terme de l'exécution 2005 et des données pour 2006 et 2007.

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

TABLE DES MATIÈRES

LA POLITIQUE TRANSVERSALE	7
Liste des programmes concourant à la politique transversale	8
Présentation de la politique transversale	9
Présentation des programmes concourant à la politique transversale	10
PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE	27
Axe prioritaire	29
Agir sur les comportements	32
Agir sur les infrastructures	42
ANNEXES	47
Table de correspondance des objectifs du DPT et des objectifs des PAP	48
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	49

Sécurité routière

DPT

LA POLITIQUE TRANSVERSALE

LISTE DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme		Responsable	Mission
207	Sécurité routière	Rémy HEITZ Directeur de la sécurité et de la circulation routières	Transports
176	Police nationale	Michel GAUDIN Directeur général de la police nationale	Sécurité
152	Gendarmerie nationale	Guy PARAYRE Directeur général de la gendarmerie nationale	Sécurité
203	Réseau routier national	Patrice PARISÉ Directeur général des routes	Transports
751	Radars (libellé modifié)	Rémy HEITZ Directeur de la sécurité et de la circulation routières	Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route
752	Fichier national du permis de conduire	Bernadette MALGORN Secrétaire générale du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire	Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route
166	Justice judiciaire	Léonard BERNARD DE LA GATINAIS Directeur des Services judiciaires	Justice
140	Enseignement scolaire public du premier degré	Roland DEBBASCH Directeur général de l'enseignement scolaire	Enseignement scolaire
141	Enseignement scolaire public du second degré	Roland DEBBASCH Directeur général de l'enseignement scolaire	Enseignement scolaire
214	Soutien de la politique de l'éducation nationale	Dominique ANTOINE Secrétaire général	Enseignement scolaire
127	Contrôle et prévention des risques technologiques et développement industriel	Luc ROUSSEAU Directeur général des entreprises	Développement et régulation économiques
190	Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat	Régine BREHIER Directrice de la recherche et de l'animation scientifique et technique	Recherche et enseignement supérieur
204	Santé publique et prévention	Didier HOUSSIN Directeur général de la santé	Santé
219	Sport	Dominique LAURENT Directrice des sports	Sport, jeunesse et vie associative
226	Transports terrestres et maritimes	Patrice RAULIN Directeur général de la mer et des transports	Transports

PRÉSENTATION DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

La politique transversale de la sécurité routière est élaborée en Comité interministériel de sécurité routière (CISR) qui regroupe tous les ministères concernés par la sécurité routière. Le CISR, créé par décret du 5 juillet 1972, assure le pilotage stratégique en matière de sécurité routière. Sa mission initiale est de fixer les grandes orientations de la politique du gouvernement et les actions prioritaires.

Il se réunit deux fois par an et la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) assure la préparation des réunions et le suivi de la mise en œuvre des actions par l'ensemble des ministères participant à la lutte contre l'insécurité routière.

Le document de politique transversale (DPT) retrace cette politique de coordination, à travers quinze programmes ministériels.

Le DPT prend en compte les orientations stratégiques suivantes :

- Mieux faire respecter les règles essentielles du code de la route,
- Prévenir les risques routiers par la formation, l'information et la communication.

Cette stratégie se concrétise en un objectif transversal :

« réduire le nombre d'accidents, de personnes tuées et de personnes blessées. »

Pour réaliser cet objectif, il a été retenu deux axes d'intervention :

- Agir sur les comportements,
- Agir sur les infrastructures et les véhicules.

Chacun de ces axes comporte un ensemble d'objectifs opérationnels spécifiques.

Le délégué interministériel à la sécurité routière est chef de file du DPT. Il est responsable, en qualité de directeur de la sécurité et de la circulation routières, du programme Sécurité routière (mission Transports) et du programme Radars (compte d'affectation spéciale contrôle et sanctions automatisés des infractions au code de la route).

Les programmes partenaires comprennent une action « Sécurité routière » et/ou des objectifs et indicateurs correspondants. Il s'agit des programmes :

- Police nationale,
- Gendarmerie nationale,
- Réseau routier national,
- « Fichier national du permis de conduire » du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route. »

Les programmes associés sont les suivants :

- Justice judiciaire,
- Enseignement scolaire public du premier degré,
- Enseignement scolaire public du second degré,
- Soutien de la politique de l'éducation nationale,
- Santé publique et prévention,
- Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat,
- Contrôle et prévention des risques technologiques et développement industriel,
- Transports terrestres et maritimes,
- Sport.

PRÉSENTATION DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE (207)

Le programme « sécurité routière » comprend quatre actions qui sont une segmentation de la politique.

Action 01 Observation, prospective, réglementation et soutien au programme

L'action vise :

- à rechercher, observer et analyser. Il s'agit de connaître et d'étudier les risques qui pèsent dans le domaine du programme à partir d'études, d'expérimentations. Ainsi l'amélioration des conditions de sécurité se fait sur la base de résultats des analyses des accidents, mais aussi à partir d'études dans des domaines tels que la conception des véhicules.

- à diffuser toutes les informations et recommandations utiles susceptibles d'améliorer la connaissance des problèmes de risques routiers et d'en réduire les effets par des modifications de comportements.

Action 02 Démarches interministérielles et communication

Cette action a pour finalités :

- de communiquer par des actions de communication et de mobilisation. Préalablement à la mobilisation de l'opinion publique et des élus locaux, l'efficacité de l'action de l'État dans les domaines de la lutte contre l'insécurité et la délinquance routières doit être renforcée par une stratégie de communication gouvernementale et ministérielle (ministre et préfets) sensibilisant le public et notamment les jeunes aux problèmes de l'utilisation et du partage de la route,

- d'animer et coordonner des actions menées au niveau local par les services déconcentrés, les élus locaux, les associations, les entreprises et les assurances. Le pilotage de ces actions au plan local est assuré par le préfet de département.

Action 03 Éducation routière

L'action a pour objectifs de mettre en œuvre une formation continue à la sécurité routière pour l'ensemble de nos concitoyens, notamment les plus exposés au risque routier que sont les conducteurs novices. Cette mission se décline par :

- la mise en place d'épreuves du permis de conduire significatives imposant une formation de qualité ;

- le suivi du permis probatoire ainsi que l'incitation et le développement des formations post-permis, en partenariat avec les réseaux pertinents ;

- le renforcement, en liaison avec l'éducation nationale, des enseignements de sécurité routière préalables au permis de conduire : Attestation de première éducation à la route (APER) – Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) – Brevet de sécurité routière (BSR) – Attestation de sécurité routière (ASR).

L'action est menée dans le contexte de l'application de directives communautaires applicables dans ce domaine.

Un accent particulier est mis pour favoriser l'accès des jeunes de 16 à 25 ans au permis de conduire avec le dispositif du permis à un euro par jour mis en place en partenariat avec les banques et les écoles de conduite.

Action 04 Gestion du trafic et information des usagers

Agir sur les déplacements correspond :

- aux actions de gestion du trafic, qui permettent d'optimiser l'écoulement du trafic et de réduire les encombrements, en temps normal comme en situation de crise,
- à l'information routière en temps réel, qui constitue un service à l'utilisateur facilitant ses déplacements et lui permettant d'adopter une conduite plus apaisée ;
- à la surveillance automatisée du réseau, qui permet de détecter rapidement les incidents et accidents, et de réduire les délais d'intervention.

Par leur impact sur le bon fonctionnement et la lisibilité du réseau et sur le comportement de l'utilisateur vers une conduite plus apaisée, l'action contribue à l'amélioration de la sécurité routière.

Elle joue également un rôle économique important par leur effet sur la réduction de la congestion du réseau routier.

POLICE NATIONALE (176)

La sécurité de nos concitoyens est une priorité de l'action gouvernementale et des pouvoirs publics : elle est le fondement de toute vie sociale et la garantie en démocratie de l'exercice des droits et des libertés. La mobilisation des services de police, au service des personnes et des biens et contre toutes les formes de délinquance, contribue ainsi directement à la préservation de notre pacte républicain.

Le programme Police nationale comporte une action « Sécurité routière », qui vise à améliorer la sûreté des déplacements routiers par la prévention des conduites à risque et le respect des règles du code de la route.

L'action "sécurité routière" regroupe la police administrative de la route et les missions de police judiciaire liées à la répression des infractions et au traitement des accidents routiers. L'action inclut également les actions de communication et d'information à destination des usagers de la route et des futurs conducteurs (scolaires).

Son objectif est d'améliorer la sûreté des déplacements routiers par la prévention des conduites à risque et le respect des règles applicables aux déplacements routiers.

Elle concerne à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités de compagnies républicaines de sécurité et les services de la préfecture de police.

La délinquance routière doit être considérée comme une délinquance de droit commun et traitée comme telle par l'ensemble des fonctionnaires. Les services de police ne doivent pas cependant limiter leur action à la mise en place d'opérations programmées de contrôles de vitesse ou d'alcoolémie. Ils doivent, plus généralement, veiller à ce que chaque fonctionnaire, dans le cadre de ses missions quotidiennes et sur le ressort territorial qui est le sien, agisse dans le domaine de la sécurité routière par un rôle tant d'éducation et de prévention, en particulier à destination des établissements scolaires, que de répression.

La lutte contre l'insécurité routière nécessite par ailleurs un cadre partenarial et ne peut se limiter à la juxtaposition de mesures isolées, mises en œuvre par chaque force de l'ordre dans sa zone de compétence. Dans le cadre des plans départementaux de contrôles routiers, les directions départementales de sécurité publique partagent ainsi leurs objectifs de lutte contre l'insécurité routière avec les autres services de l'État.

1 Prévention et information routière

Activités concernées : Actions d'information routière auprès du public (établissements scolaires, entreprises), campagnes de prévention sur les dangers de la route et de sensibilisation des usagers (semaines de la sécurité routière).

Finalité recherchée : Améliorer le civisme routier et le respect des règles.

2 Surveillance, contrôle et régulation

Activités concernées : Interventions consécutives à des accidents de la route, contrôles routiers (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture), escortes routières des transports exceptionnels.

Finalité recherchée : Réprimer les infractions aux règles du code de la route. Sécuriser les voies de circulation routière.

Contrôler « plus et mieux »

GENDARMERIE NATIONALE (152)

La deuxième action concerne la lutte contre l'insécurité routière. Cette priorité gouvernementale mobilise l'ensemble des unités de gendarmerie départementale, et notamment les escadrons départementaux de sécurité routière, au service d'un objectif : « diminuer le nombre des personnes tuées ou blessées sur les routes ».

Pour la seule zone de compétence de la gendarmerie, ce sont près de 6 500 vies qui ont été épargnées entre le 1er janvier 2002 et le 31 décembre 2005, par rapport aux chiffres de l'année 2001. Ce résultat est dû en particulier à l'action menée pour prévenir et réprimer les infractions les plus accidentogènes : vitesse, alcool, stupéfiants.

Les indicateurs choisis permettent, d'une part, de suivre l'évolution du nombre d'accidents, tués et blessés (ATB) et, d'autre part, d'évaluer la performance des unités dans la lutte contre ces infractions majeures.

Situation en 2005

Les indicateurs sont de nouveau en baisse :

- nombre d'accidents : - 5,88 %
- nombre de personnes tuées : - 6,16 %
- nombre de personnes blessées : - 6,56 %

Le réseau des routes départementales reste le plus accidentogène (61 % des accidents corporels et 15 morts pour 100 accidents). Même si le réseau autoroutier a enregistré une hausse de l'accidentalité, celle-ci reste dix fois inférieure à celle des routes départementales.

La vitesse excessive est un facteur d'accident majeur, mais dans une proportion moindre qu'en 2004. L'alcool reste responsable de près de 30 % des accidents mortels. En revanche, le port de la ceinture de sécurité s'améliore : la proportion des tués n'ayant pas utilisé cet équipement baisse (22,3 % en 2005 contre 27,75 en 2004).

Activité en 2005

L'effort a été adapté à la cible fixée : moins de 5 000 personnes tuées au niveau national. L'objectif a été atteint grâce à une activité plus importante et mieux ciblée.

Ainsi, les unités de gendarmerie ont accru leur activité en sécurité routière pour atteindre, en 2005, près de 15 % de leur activité missionnelle. Les unités territoriales, dont l'action est capitale sur le réseau secondaire, ont accentué leur activité de près de 10 %. Leur performance a été triplée grâce au contrôle automatisé : aux 965 000 infractions constatées avec les moyens classiques il faut ajouter 1,7 million de messages d'infractions issus des 189 radars embarqués du système de contrôle automatisé opérant en 2005.

La recherche des infractions pour conduite sous l'emprise d'un état alcoolique et sous l'influence de produits stupéfiants a permis de sanctionner davantage de contrevenants (+ 17,61 % pour l'alcool et 2,5 fois plus pour les stupéfiants). Cette politique s'est traduite par une augmentation des rétentions de permis de conduire (+ 6,9 %).

Mesures prévues pour 2006

La gendarmerie poursuit la mise en œuvre des mesures phares de 2005 :

- Equipements : doublement du nombre de radars embarqués du contrôle automatisé ; mise en place de nouvelles jumelles à technologie laser et d'éthylomètres embarqués ; expérimentation, avec la police nationale, des kits de dépistage salivaire de stupéfiants ;
- Coopération européenne : participation aux groupes de réflexion et d'échange de bonnes pratiques ; opérations coordonnées transfrontalières ;
- Communication et actions de prévention partenariales.

Elle va mettre en œuvre de nouveaux outils de description et d'analyse de l'accidentalité. Elle va enfin renforcer la filière sécurité routière et l'expertise de ses personnels : actions de formation, amélioration des outils de communication électronique, mise en œuvre d'actions partenariales avec les autres acteurs et d'audits.

RÉSEAU ROUTIER NATIONAL (203)

Le programme concourt largement à la politique transversale de sécurité routière. En effet, en regroupant les autoroutes et les routes nationales, le réseau routier national constitue l'armature structurante du réseau routier français. Après les transferts liés à la décentralisation, la longueur du réseau routier national atteindra environ 20 000 km, dont 11 870 non concédés, et supportera entre 25 et 30% de la circulation routière totale.

Il constituera ainsi l'ossature du réseau routier français : il supportera en particulier les déplacements de moyenne et longue distance ainsi que les échanges entre les métropoles régionales.

Le transfert aux départements d'une partie significative du réseau routier national permettra d'offrir aux usagers :

- un service de proximité sur les routes transférées ;
- une gestion plus cohérente, par grands itinéraires, du réseau conservé par l'Etat.

Les perspectives d'aménagement et de développement de ce réseau en fonction des impératifs de sécurité routière se caractérisent par la nécessité :

- de répondre à une demande forte de la société concernant l'amélioration de la sécurité, tant au niveau de l'aménagement des routes existantes que de la conception des routes nouvelles ; la réalisation d'un certain nombre de contournements urbains destinés à écarter le trafic de transit de l'espace urbain constituant un des moyens d'agir dans ce sens
- d'assurer un entretien performant, élément décisif pour la pérennité du réseau routier et le maintien d'un bon niveau de service pour les usagers.

Si l'ensemble du programme a des effets induits en matière de circulation et de sécurité routières, deux actions sont plus directement concernées :

Action n° 1 : développement des infrastructures routières

C'est essentiellement par l'aménagement qualitatif que cette action contribue au champ « sécurité routière ».

Il s'agit des investissements dont le but final n'est pas une augmentation de l'offre mais une amélioration de l'infrastructure à capacité constante.

Rentrent dans cette catégorie, les investissements suivants :

- les mises aux normes autoroutières de certains axes déjà aménagés à 2 fois 2 voies ;
- les aménagements ponctuels destinés à améliorer le confort sur les axes non aménagés à 2 fois 2 voies (créneau de dépassement par exemple) ;
- la requalification des autoroutes et voies rapides urbaines.

Action n° 2 : entretien et exploitation

Cette action regroupe l'entretien courant du réseau, l'exploitation de proximité pour un meilleur service aux usagers et les opérations de réhabilitation du réseau.

Deux aspects sont en lien direct avec la sécurité routière :

La gestion de crise et la sécurité civile

Ces activités visent :

- d'une part, à évaluer les risques et à préparer la gestion des crises au moyen de plans préétablis, sous le pilotage de la direction générale des routes (plans d'intervention et de sécurité) ou celui de la direction de la sécurité et de la circulation routière ;

- d'autre part, en période de crise, à contribuer à la coordination de l'action des services publics et à remettre le réseau en état d'être circulé dans les meilleures conditions de sécurité et de délai. Le centre national des ponts de secours participe à cette mission : cet organisme peut en effet dans les situations de crise mettre en place des ponts de secours sur le réseau routier national ou celui des collectivités territoriales..

L'amélioration de la sécurité des infrastructures

Ces activités ont pour objet de traiter les défauts de l'infrastructure en service du point de vue de la sécurité. Elles regroupent des opérations de correction définies à la suite de l'analyse détaillée des accidents (programmes d'aménagements de sécurité et opérations issues de la démarche SURE - sécurité des usagers sur les routes existantes) ainsi que des programmes spécifiques tels que la lutte contre la dangerosité des obstacles latéraux.

RADARS (LIBELLÉ MODIFIÉ) (751)

Ce programme a pour but, en 2007, de conforter les dispositifs du contrôle automatisé et de poursuivre leurs développements.

Pilotage et acteurs :

Le programme « Radars », relevant du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, est placé sous la responsabilité du Directeur de la sécurité et de la circulation routières qui s'appuie sur la Direction du projet interministériel du contrôle automatisé (DPICA).

Bilan 2003-2005

Le déploiement des 1 000 radars automatiques annoncé lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 18 décembre 2002 s'est achevé le 22 décembre 2005 avec la pose du 1 000^{ème} radar. L'objectif que s'était fixé le Gouvernement est donc atteint : 313 radars mobiles et 687 radars fixes sont installés sur le réseau routier.

Au 31 décembre 2005, 17 % des radars sont implantés sur les autoroutes, 60 % sur les routes nationales et 23 % sur les routes départementales.

Pour l'année 2005, 4,2 millions d'avis de contravention ont été envoyés par le Centre National de Traitement de Rennes, qui emploie aujourd'hui 180 personnes. Plus de 90 % des infractions sont des excès de vitesse de moins de 20 km/h et le taux de paiement spontané des amendes s'est stabilisé à 70 %.

Le dispositif de renseignements téléphoniques (centre d'appels) a traité près de 750 000 appels en 2005, soit environ 3 000 appels par jour ouvrable.

25 % de l'ensemble des radars ont subi des actes de vandalisme. Ce taux est en baisse par rapport à l'été 2005. Plusieurs mesures décidées lors de précédents CISR ont permis de limiter les actes de vandalisme : renforcement des vitres, protection des câbles de raccordement et mise en place d'une procédure d'alerte.

Mise en œuvre du « plan 500 » 2006

Le déploiement des radars automatiques se poursuit en 2006 conformément aux engagements du gouvernement. Sur les 500 nouveaux radars qui seront opérationnels en 2006 (300 fixes et 200 mobiles), 100 ont été installés au cours du premier semestre et 400 le seront au cours du second dans le cadre d'un nouveau marché.

Les nouveaux radars déployés flashent indifféremment en approche ou en éloignement, ces derniers permettant de contrôler également les deux-roues.

Les radars mobiles de nouvelle génération, d'un usage plus souple car pouvant être débarqués et installés hors des véhicules, ont pour vocation d'être installés sur des sites d'accès difficile ou à caractère accidentogène.

« Plan 500 » 2007

Le CISR du 6 juillet 2006 a décidé de poursuivre le déploiement du dispositif de contrôle et sanction automatisés en 2007 avec pour objectifs l'amélioration de la couverture du réseau routier, le renouvellement des anciens matériels de contrôle (notamment des dispositifs argentiques), l'équipement d'itinéraires dans une logique d'axe et la diversification de l'outil.

Le « plan 500 » 2007 comprendra 450 dispositifs « vitesse » (250 dispositifs fixes et 200 dispositifs mobiles) et 50 dispositifs « autres infractions » (inter-distances, feux rouges).

Les dépenses du programme recouvrent :

- l'investissement correspondant au déploiement de nouveaux radars et aux développements du centre national de traitement du contrôle automatisé ;
- le fonctionnement du dispositif correspondant à l'entretien du dispositif (maintenance préventive et curative, réparations liées aux actes de vandalisme) et au fonctionnement du centre national de traitement du contrôle automatisé.

FICHER NATIONAL DU PERMIS DE CONDUIRE (752)

Ce programme s'inscrit dans la perspective générale qui est celle du compte d'affectation spéciale dont il relève : conforter le respect du code de la route.

L'objet spécifique du présent programme, à savoir la gestion du droit à conduire ainsi que la modernisation du fichier national de permis de conduire, est financé au moyen d'une partie des recettes des amendes perçues par la voie du système de contrôle et sanction automatisés et affectées au compte portant le présent programme de dépenses.

JUSTICE JUDICIAIRE (166)

La contribution de la mission Justice à la politique transversale de sécurité routière l'est principalement au titre du programme « Justice judiciaire ». Les objectifs généraux retenus pour l'action « Conduite de la politique pénale et jugement des affaires pénales » de ce programme - à savoir « Rendre des décisions de qualité dans des délais raisonnables en matière pénale », « Amplifier et diversifier la réponse pénale », « Améliorer l'exécution des décisions pénales », « Garantir un enregistrement rapide des décisions judiciaires » - participent à un traitement efficace du contentieux routier.

Au cours de l'année 2005, la politique du Garde des Sceaux en matière de circulation routière s'est poursuivie dans le cadre des orientations gouvernementales définies depuis 2002, autour de la prévention des comportements à risque et de la responsabilisation des auteurs d'infractions, notamment par la sévérité accrue des sanctions et l'harmonisation des politiques pénales mises en œuvre.

Les parquets ont su utiliser les adaptations procédurales intervenues depuis 2002 pour améliorer le traitement des infractions à la sécurité routière et absorber le nouveau contentieux créé par la correctionnalisation des conduites sans permis ou sans assurance, en ayant notamment recours à l'exercice de poursuites par ordonnance pénales ou par voie de composition pénale ou en utilisant la comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité.

Par ailleurs, ils n'hésitent pas à adopter une attitude très offensive en matière de poursuites contre les auteurs d'accidents corporels de la circulation routière, commis en état alcoolique, sous l'effet de produits stupéfiants ou du fait d'une faute de conduite très grave (vitesse excessive notamment) : déferrement devant le procureur de la République, réquisitions d'écrou, peines d'emprisonnement ferme pouvant aller jusqu'à plusieurs années.

De plus, afin de traiter les causes de cette délinquance et de participer activement à la politique de prévention voulue par les pouvoirs publics, les parquets ont multiplié les initiatives locales destinées à imaginer de nouvelles alternatives aux poursuites ou des modes particuliers d'exécution des peines.

Ainsi, outre les stages de sensibilisation à la sécurité routière qui sont organisés par un très grand nombre de parquets, ont été développés, à titre d'exemple, des partenariats avec les acteurs médicaux et/ou les associations de lutte contre l'alcoolisme afin d'assurer une meilleure prise en charge des contrevenants et en particulier des récidivistes ; des accords avec les associations afin de faire précéder les audiences d'un temps de formation et de prévention ; des pratiques tendant à la remise systématique d'un éthylotest aux personnes condamnées, voire l'installation d'un tel instrument de contrôle sur le véhicule de certains contrevenants ; des peines de travail d'intérêt général dédiées à la sécurité routière ; la participation de membres de l'autorité judiciaire à des opérations ou des structures de prévention.

Pour garantir l'égalité de traitement des justiciables sur l'ensemble du territoire, et dans un souci de lisibilité et d'efficacité de la répression, il a été demandé aux procureurs généraux de renforcer l'harmonisation des pratiques des parquets de leur ressort dans ce domaine de délinquance, afin que la diversification des procédures ne conduise pas à la disparité des réponses pénales.

Ainsi que le préconisait la circulaire du 28 juillet 2004, les magistrats du siège, auxquels revient la décision finale, ont été associés par les procureurs de la République à la concertation nécessaire à la mise en œuvre d'une politique pénale cohérente, adaptée au contexte local.

Cette mobilisation de l'institution judiciaire dans la lutte contre l'insécurité routière s'est traduite par une activité accrue des juridictions.

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

Il a aussi été demandé aux parquets de prendre toute leur part dans l'organisation, en lien avec l'autorité préfectorale, d'opérations ciblées de contrôle de la vitesse afin de porter une attention particulière aux zones les plus dangereuses ainsi qu'aux catégories d'usagers qui demeurent difficiles à contrôler dans le cadre du C.A.

Depuis décembre 2004, un groupe de travail, piloté par la Direction des Affaires Criminelles et des Grâces a été constitué afin de lutter contre l'impunité transfrontalière. L'approche retenue se veut pragmatique et vise à permettre, via l'engagement de négociations bilatérales, l'identification des titulaires des certificats d'immatriculation, et l'envoi à ces personnes d'avis de contravention dans leur Etat de résidence.

Les négociations ont abouti avec l'Allemagne puisqu'un accord relatif à l'échange de renseignements sur les titulaires du certificat d'immatriculation de véhicules contenus dans les fichiers nationaux d'immatriculation des véhicules dans le but de sanctionner les infractions aux règles de la circulation a été signé le 14 mars 2006. La procédure de ratification de cet accord est en cours. Dès son entrée en vigueur, il permettra un échange de données entre les fichiers nationaux d'immatriculation, ce qui permettra aux autorités françaises de disposer du nom et de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule allemand contrôlé dans le cadre du contrôle sanction automatisé. Cette identification rendra possible l'envoi subséquent d'un avis de contravention.

Un accord de même type est en cours de finalisation avec l'Espagne, et est soumis à consultation interministérielle.

Par ailleurs, une délégation belge devrait se rendre à Paris le 6 juillet 2006 pour engager les négociations en vue d'aboutir à un accord de même type.

Enfin, dans le cadre de la renégociation de l'accord de Berne sur la coopération transfrontalière en matière judiciaire, policière et douanière, un nouveau titre consacré à la sécurité routière a été inséré. Ce titre comprend notamment des stipulations relatives à l'échange de données issues des registres des immatriculations.

Par ailleurs, le ministère de la justice a préparé un projet de loi transposant la décision-cadre de l'Union Européenne du 24 février 2005 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires, qui pourrait être de nature à favoriser le recouvrement des amendes que les contrevenants ne paieraient pas spontanément. Les consultations interministérielles sur ce projet sont en cours.

ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU PREMIER DEGRÉ (140)

Le Président de la République, en faisant de la lutte contre l'insécurité routière une priorité nationale, sollicite tous les services de l'Etat pour faire progresser la sécurité sur les routes.

A ce titre, le ministère de l'Education nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche intègre cette exigence nouvelle en renforçant les mesures relatives à la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire. Les programmes de l'école primaire comme ceux du collège incluent cet enseignement qui revêt un caractère obligatoire.

A l'école

En 2002, une attestation de première éducation à la route ([APER](#)) est mise en place. Elle valide une formation dispensée dans le cadre des programmes de l'école primaire entrés en application cette même année. Elle comporte une grille d'évaluation qui répertorie l'acquisition par les élèves de savoirs et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et à la connaissance de leur justification, en tant que piéton, passager et rouleur.

Délivrée à l'issue de la formation reçue à l'école maternelle puis élémentaire, elle est transmise au collège.

Les outils pédagogiques

Pour faciliter la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière, un ensemble d'outils est mis à la disposition des personnels, qui bénéficient également d'un accompagnement de proximité de la part des correspondants académiques et départementaux « sécurité ».

Toutes les écoles primaires publiques et privées sous contrat sont destinataires d'un livret « la sécurité routière à l'école primaire »

Les instituts universitaires de formation des maîtres (IUFM) ainsi que les corps d'inspection sont également destinataires des deux livrets de préparation.

ENSEIGNEMENT SCOLAIRE PUBLIC DU SECOND DEGRÉ (141)

Le Président de la République, en faisant de la lutte contre l'insécurité routière une priorité nationale, sollicite tous les services de l'Etat pour faire progresser la sécurité sur les routes.

A ce titre, le ministère de l'Education nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche intègre cette exigence nouvelle en renforçant les mesures relatives à la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.

Les programmes de l'école primaire comme ceux du collège incluent cet enseignement qui revêt un caractère obligatoire.

Les moyens mis en œuvre

Les outils pédagogiques

Pour faciliter la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière, un ensemble d'outils est mis à la disposition des personnels, qui bénéficient également d'un accompagnement de proximité de la part des correspondants académiques et départementaux « sécurité ».

Tous les collèges et établissements publics et privés sous contrat préparant à l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) sont destinataires d'un livret de préparation « la sécurité routière dans les disciplines au collège ». Des fiches pédagogiques élaborées par un groupe d'enseignants de chaque discipline avec fiches d'exercices pour les élèves sont mises en ligne progressivement depuis mars 2006 sur le site : www.eduscol.education.fr (fréquenté par les équipes éducatives, les parents et les élèves).

Un réseau de correspondants

Afin de contribuer à la mise en œuvre effective de l'enseignement des règles générales de sécurité dans les établissements scolaires, un correspondant « sécurité » est désigné dans chaque académie par le recteur et dans chaque département par l'inspecteur d'académie.

Dans le cadre du programme national de pilotage, l'ensemble des correspondants a été réuni le 1^{er} février 2006.

Plans départementaux d'actions de sécurité routière

L'ensemble des actions conduites dans un département est regroupé chaque année dans un Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) élaboré sous l'autorité du Préfet.

L'Education nationale est présente, aux côtés des autres acteurs de la sécurité routière (forces de l'ordre, secours, infrastructures, collectivités locales ...) dans tous les PDASR.

2006, une année transitoire

La session 2006 pour le passage des épreuves de sécurité routière constitue une étape intermédiaire avant le déploiement de la nouvelle application.

Le contenu des épreuves, pour tous les niveaux concernés (ASSR1, ASSR2, ASR), a été réalisé à partir des vidéos constituant le volet multimédia de la future application, sous la forme d'un DVD, adressé début mai 2006 à tous les établissements.

Le bilan de l'ASSR 2006 sera connu vers la mi-juillet mais il semble d'ores et déjà très positif.

La circulaire de rentrée 2006 a rappelé la place de l'éducation à la sécurité routière à l'école.

Dans les lycées, l'heure d'éducation civique juridique et sociale (ECJS) pourra être utilisée pour sensibiliser les lycéens aux risques principaux et spécifiques de la jeunesse au premier rang desquels le risque routier. Les conseils de la vie lycéenne seront, d'autre part, invités à se saisir des questions de sécurité routière et à participer aux actions de mobilisation menées par les associations de jeunes.

Plus généralement, dans chaque établissement scolaire (collèges ou lycées), un comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté (CESC), est chargé d'établir un programme d'actions pour développer le plus tôt possible chez les élèves une prise de conscience destinée à favoriser l'adoption de comportements responsables aux plans individuel et collectif.

L'introduction de la sécurité routière dans la formation initiale

Le ministre avait souhaité que les étudiants des IUFM soient sensibilisés, dans le cadre de leur formation initiale, à l'éducation à la sécurité routière.

Le cahier des charges national de la formation des maîtres qui est en cours d'élaboration tiendra compte de cet objectif.

La prise en compte de l'éducation à la sécurité routière dans la note de vie scolaire

Dans les collèges, une note de vie scolaire sera instaurée à la rentrée 2006 qui prendra en compte l'obtention de l'attestation scolaire de sécurité routière de premier ou de second niveau.

La mise en place de professeurs référents sécurité routière dans les établissements

Lorsqu'il existe déjà un correspondant sécurité routière au sein de l'établissement, il sera naturellement la personne référente. La mise en place de l'outil multimédia va nécessairement provoquer une accélération de cette désignation.

Les perspectives d'évolution pour 2007

Suite aux décisions prises lors du comité interministériel sur la sécurité routière du 18 décembre 2002, le ministère de l'Éducation nationale s'est engagé à moderniser les supports d'épreuves des attestations scolaires de sécurité routière.

A partir de janvier 2007 une nouvelle application multimédia permettra une nouvelle organisation des épreuves.

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

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

La mise en œuvre des actions pour l'éducation à la sécurité routière à destination des élèves des établissements scolaires nécessite l'intervention des personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et inspections académiques).

La participation de ces personnels relève du programme « Soutien de la politique de l'éducation nationale ».

Par ailleurs, le Centre Régional de Documentation Pédagogique (CRDP) de Bourgogne contribue au financement de l'édition et de la diffusion des livrets pédagogiques destinés à l'ensemble des enseignants du premier et du second degré, ainsi qu'à l'édition d'une plaquette d'information sur la nouvelle application (200 000 exemplaires).

Cette contribution émane du Centre National de Documentation Pédagogique (CNDP) dont le budget émerge au programme « Soutien de la politique de l'éducation nationale ».

CONTRÔLE ET PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL (127)

Cadre de la contribution du réseau « Direction de l'action régionale, de la qualité et de la sécurité industrielle - Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement » (DARQSI-DRIRE) : le contrôle des véhicules.

La contribution du réseau DARQSI-DRIRE consiste, pour le compte du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (MTETM), à vérifier la conformité des véhicules aux prescriptions du code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

A cet égard, il convient de distinguer deux types de contrôles :

- Les contrôles de premier niveau exercés directement par les agents du réseau des DRIRE.

L'exécution des contrôles techniques périodiques des véhicules poids lourds a été transférée au secteur concurrentiel par le décret du 11 juin 2004. Cette réforme a été mise en œuvre en 2005 dans les 24 DRIRE qui opéraient ces vérifications. Les centres de contrôle ont été vendus à des organismes privés et les agents précédemment affectés à ces missions de contrôle ont été déployés sur d'autres tâches, soit en DRIRE, soit auprès d'autres administrations. Au total, ce sont près de 500 emplois qui ont ainsi quitté, en 2005, l'activité véhicule dans les DRIRE. Les DRIRE assurent désormais la surveillance de ce dispositif (voir § 2 ci-après).

Les DRIRE continuent d'assurer d'autres contrôles de 1^{er} niveau de véhicules qui demeurent dans leur champ de compétence, afin de vérifier leur conformité avec les prescriptions du code de la route :

- près de 50 000 véhicules modifiés ou carrossés présentés à titre isolé, avant leur mise en circulation,
- environ 30 000 visites techniques initiales,
- environ 55 000 identifications de véhicules importés donnant lieu à délivrance d'une attestation,
- et près de 2 500 réceptions par types qui permettent aux constructeurs, importateurs ou transformateurs de vendre ensuite les véhicules en série sur le marché.

- Les contrôles de second niveau des centres de contrôles agréés

Les DRIRE assurent la surveillance de second niveau des organismes privés qui effectuent le contrôle technique périodique des véhicules, soit des voitures particulières, soit des poids lourds :

Depuis 1992, le contrôle technique des véhicules dits "légers" c'est-à-dire des voitures particulières, est assuré par des organismes agréés constitués, pour la plupart d'entre eux, en réseaux. Il s'agit pour les DRIRE de veiller à la qualité du fonctionnement de ces réseaux nationaux et des centres de contrôle technique qui y sont rattachés dans le cadre d'une surveillance de second niveau.

Depuis juillet 2005, une surveillance du même type est exercée par les DRIRE auprès des organismes privés qui ont repris l'activité de contrôle technique des véhicules poids lourds.

Il est à noter que l'externalisation du contrôle des véhicules techniques est allée de pair avec un renforcement des moyens juridiques. Le décret du 11 juin 2004 prévoit désormais en plus des sanctions administratives (suspension ou retrait d'agrément pour l'installation et le contrôleur), la possibilité d'engager la responsabilité pénale de la personne morale. (amende pour contravention de classe 4 ou 5)

RECHERCHE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'HABITAT (190)

La recherche en sécurité routière en France demeure encore largement concentrée dans les laboratoires du ministère chargé des transports et notamment au LCPC¹ (20% de son activité), et à l'INRETS² (50% de son activité).

La recherche que l'on appelle institutionnelle est largement orientée par les contrats quadriennaux des organismes : la conformité de l'activité par rapport au contrat quadriennal, et son excellence sont évaluées par le conseil scientifique des organismes, mais également par la Direction de la Recherche et de l'Animation Scientifique et Technique du ministère chargé des Transports. Cette direction, qui a la charge du programme 190 de la mission recherche, évalue sur la base d'indicateurs LOLF l'action des organismes tels que l'INRETS et le LCPC.

La recherche que l'on appelle incitative s'effectue par le biais du Programme de Recherche Incitative (PREDIT³ : 2002-2007). L'intérêt de cette recherche incitative est d'associer des partenaires nombreux sur ce sujet largement interministériel. C'est un lieu de concertation et de décision qui permet notamment de mobiliser en plus des moyens des ministères (transports, industrie, recherche...) la communauté universitaire et les partenaires industriels.

Le pilotage de la recherche en sécurité routière est donc assuré sur le long terme par les contrats pluriannuels des organismes, mais surtout sur le moyen terme par la recherche incitative (PREDIT³) qui seule permet de constituer des communautés, des réseaux de recherche sur le domaine spécifique de la sécurité routière.

Du point de vue international et en particulier européen, la recherche française en général n'est pas suffisamment présente, notamment lorsqu'on compare les subsides reçus par les Allemands (ramenés à ce qu'ils versent) aux subsides reçus par les Français (le retour sur investissement est deux fois moindre). Les raisons sont multiples, à commencer par le fait que les Français ne prennent que très rarement la tête des projets européens. Ceci est le symptôme d'un sous-dimensionnement des équipes de recherche françaises et des équipes d'appui au montage des projets, mais également d'une absence ou d'une maladresse dans le lobbying effectué.

¹ Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (600 personnes environ)

² Institut National sur la REcherche en Transports et Sécurité (400 personnes environ)

³ Réseau d'Excellence : c'est un réseau de compétence mis en place par la commission européenne pour répondre à des demandes spécifiques de conseil ou d'expertise

Pour ce qui concerne la sécurité routière, grâce à la structuration mise en place par le PREDIT, la France a pu monter des projets (PREVENT, APROSYS...) et des REX³ (HUMANIST...) dans le cadre des PCRD de manière satisfaisante. Toutefois, l'effort de structuration du milieu de recherche pour disposer d'un effet de taille est à poursuivre et à amplifier. Cette construction de réseaux de compétences ayant une communauté d'intérêts s'effectue par un intéressement des chercheurs dans le cadre de projets nationaux, mais également par l'animation produite par le PREDIT.

En somme, la recherche en sécurité routière est plutôt plus efficace au niveau européen que la moyenne de la recherche française, portée et structurée par le réseau du PREDIT qui apporte en moyenne (sur 2002-2005) environ 9,4 Millions d'euros par an.

Quelques résultats et exemples de recherches menées

Usuellement, on distingue deux types de recherches en sécurité routière : celles en relation avec la socio-économie et celles en lien avec la technologie. Pour fixer les idées en matière de technologie, je citerais :

LAVIA : étude de la faisabilité technique de limiteurs automatisés sur les automobiles, et de leur acceptabilité par les usagers éventuels. LAVIA a associé les deux constructeurs français (PSA/Renault), et les deux principaux organismes du MTETM (LCPC/INRETS). Un déploiement est à l'étude par le ministère (mise à disposition de données GALILEO), ainsi que par les constructeurs.

SARI : systèmes d'information de bord de voie pour prévenir les conducteurs de difficultés telles que la perte d'adhérence, de visibilité. Des partenariats avec les collectivités territoriales (Conseils Généraux 22, 49 et 91), ainsi qu'avec le privé ont été établis. La phase 2 de SARI associera les constructeurs puisqu'elle touchera l'information embarquée.

Pour ce qui touche à la socio-économie et à la santé, le réseau RESAT, créé par le PREDIT 3, a permis de consolider et de coordonner des communautés scientifiques françaises éclatées autour de la problématique de la vigilance et de l'attention. Quelques projets financés par le biais du PREDIT (DRAST, DSCR, ANR) ont permis d'orienter la recherche, et de la mettre en ordre de marche au niveau européen. Humanist est un REX (réseau d'excellence) fondé par la partie « attention », alors que la partie santé construit le réseau européen à l'aide d'un ERANET. En somme, orienter la recherche sur plusieurs années et de manière cohérente permet d'asseoir une position forte en Europe, et de manière plus générale au niveau international. Des publications dans des revues prestigieuses illustrent la qualité de ce réseau (sur le café, les benzodiazépines...).

Les enjeux de recherche des prochaines années et objectifs de 2007

Les principaux enjeux de la recherche incitative en sécurité routière pour l'an prochain concernent :

l'économie de la sécurité routière : actuellement il n'existe ni communauté scientifique, ni outil pour évaluer l'impact d'une politique publique a priori ;

SARI 2 : les systèmes embarqués pour signaler les difficultés (développement de SARI) ;

les deux-roues motorisés qui ont une part dans l'accidentologie qui croît toujours plus ;

un RESAT européen : le portage au niveau européen du réseau RESAT pour la partie évaluation des substances (pour l'aspect sommeil) utilisées par les conducteurs : médicaments, café, thé...

Eléments de budget

La recherche incitative

La création de l'ANR⁴ a considérablement modifié la répartition des financements dans le cadre des appels à projets du PREDIT. L'ANR est devenu un des financeurs les plus importants du PREDIT dans la recherche que l'on appelle pré-compétitive, c'est à dire celle qui exerce des partenariats public/privé pour produire des connaissances ou des produits utiles à l'industrie.

⁴ Agence Nationale de la Recherche créée en 2005

L'ANR est devenue en 2005 un financeur à part entière dans le champ du PREDIT. Ses domaines de compétence sont liés au partenariat public/privé. La structuration du réseau, repilotage des politiques publiques, et l'expérimentation sur le terrain, sont quant à eux financés par les ministères chargés des transports (DRAST et DSCR⁵), et de la santé.

Sur 2002-2005, et avec quelques fluctuations importantes le financement a été en moyenne de 9,3 millions d'euros pour la recherche incitative en sécurité routière. Pour 2006, il est de 3 millions d'euros environ.

Pour 2007, compte tenu des enjeux de recherche, nous pensons qu'un financement minimum à hauteur de la moyenne des financements devrait être considéré (9 à 10 millions d'euros).

Recherche institutionnelle

La recherche institutionnelle gérée par le LCPC et l'INRETS représente environ 28 millions d'euros pour l'année 2006. Ce chiffre représente la part de subvention versée par l'Etat et consacrée à la recherche institutionnelle en matière de sécurité routière.

Cette subvention est attribuée par le biais du programme 190 de la mission « Recherche et enseignement supérieur ». Ce programme 190 est piloté par la directrice de la DRAST.

SANTÉ PUBLIQUE ET PRÉVENTION (204)

La cohérence des programmes « Santé publique et prévention » et « Sécurité routière » se retrouve logiquement dans la mise en oeuvre des politiques de lutte contre les traumatismes par accidents et violence - dont la violence routière - et l'impact des démarches entreprises dans les axes alcool et toxicomanie.

Ces déterminants caractérisent la politique transversale commune aux ministères de l'équipement et de la santé, qui partagent les mêmes objectifs et indicateurs dans ces trois rubriques (alcool - violence routière - autres pratiques à risques dont cannabis).

Les crédits que consacre le Ministère de la santé à la sécurité routière concernent d'une part les crédits destinés à la lutte contre l'alcool et les autres pratiques à risque et d'autre part ceux destinés au déterminant de santé "Traumatisme par accident et violence (dont violence routière)".

S'agissant des crédits "Alcool" et "Autres pratiques à risques", initialement inscrits dans le programme 204 santé publique et prévention (action "Déterminants de santé"), placé sous la responsabilité du DGS, ils ont été transférés lors du débat parlementaire du PLF 2006 au sein du programme 136 drogue et toxicomanie, dont le responsable est le Président de la MILDT.

Le gouvernement demandera la réintégration de ces crédits au sein du programme SPP dans le cadre du débat du PLF 2007.

S'agissant des crédits "Traumatisme par accident et violence (dont violence routière)", sous-action du programme 2004 SPP qui s'inscrit dans le cadre des cinq plans stratégiques prévus par la loi relative à la politique de santé publique (LPSP), parmi lesquels figure un plan national de lutte pour limiter l'impact sur la santé de la violence, des comportements à risque et des conduites addictives.

Elaboré en 2004, ce plan aborde les relations entre la santé et diverses formes de violences s'adressant à des populations diverses (enfants et adolescents, personnes âgées, handicapées, dépendantes...), dans des cadres divers (famille, milieu professionnel, institutions médico-sociales, prisons, établissements scolaires...)

Un montant de 505 000 euros est prévu pour le financement des kits de prélèvements sanguins destinés à faire la preuve de la présence dans le sang d'alcool ou de stupéfiants.

⁵ Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

SPORT (219)

Le programme sport intègre la sécurité routière dans ses activités. Le ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative intervient directement en tant que membre du Comité Interministériel de la Sécurité Routière et du Conseil national de la sécurité routière.

Il est également co-organisateur des « étapes sportives sur autoroutes » avec la société des autoroutes du sud de la France, opération à laquelle il contribue en 2006 pour 161.194 euros. Par ailleurs, en 2005 le ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative, en liaison avec les ministères chargés de l'Intérieur et des Transports, a mis en ligne sur son site Internet des fiches techniques sur la sécurité des compétitions se déroulant en tout ou partie sur la voie publique. En étroite relation avec le ministère de l'intérieur, il a par ailleurs contribué à la refonte des décrets de 1955 et de 1958 relatifs aux compétitions se déroulant sur la voie publique.

Le ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative intervient indirectement grâce aux relations régulières et approfondies que la direction des sports ainsi que les services déconcentrés (DRDJS et DDJS) entretiennent avec les fédérations françaises du sport automobile, de motocyclisme, de cyclisme, de cyclotourisme et de randonnée pédestre, mais aussi les fédérations affinitaires et multisports, ainsi qu'avec les nombreux clubs qui leur sont affiliés. Il apporte notamment un soutien financier par convention aux activités des fédérations, pour qu'elles mettent en place des actions visant à inciter les jeunes à pratiquer en club et encadrer leurs pratiques. Elles conduisent aussi des actions de prévention en faveur de la sécurité routière.

C'est ainsi que :

- la fédération française du sport automobile (FFSA) organise des opérations d'information et de sensibilisation des jeunes à la sécurité routière, notamment autour de l'activité de karting et du championnat de France de rallye (opération « portes ouvertes des circuits »);
- la fédération française de motocyclisme conduit deux opérations :
 - « ta ville, c'est pas un circuit » (automne 2006), pour inciter les jeunes cyclomotoristes et motocyclistes à un comportement plus sûr en ville (49 villes partenaires en 2005) ;
 - « portes ouvertes des circuits » (opération commune avec la FFSA, mai à octobre 2006), associant campagne de promotion de la sécurité routière (affichage, annonces dans la presse spécialisée) et sessions de découverte de circuit encadrées (roulage, atelier thématique, contrôle technique)
- la fédération de cyclotourisme mène en liaison étroite avec le ministère des actions en faveur de la sécurité en vélo et notamment sur le port du casque à l'entraînement et en promenade. Elle conduit diverses opérations de prévention (dépliant sur « le respect du code de la route en 10 situations vitales pour les cyclistes », réalisation d'un kit sécurité, livre blanc sur les aménagements dangereux à Paris,...).

TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES (226)

Ce programme contribue à la politique de sécurité routière à travers les actions « Régulation, contrôle, sécurité et sûreté des services de transports terrestres » et la partie consacrée à l'inspection du travail des transports de l'action « Soutien au programme ». Les activités d'inspection et de contrôle sont assurées par les personnels de l'inspection générale et par les contrôleurs des transports terrestres.

Les personnels de l'inspection générale du travail des transports consacrent 70 % du temps de travail au contrôle de la réglementation du travail et particulièrement du temps de travail des conducteurs routiers (temps de conduite, temps de repos, durée du travail) et des capacités physiques des conducteurs. Ces activités relevant d'actions en faveur de la sécurité routière sont donc comptabilisées dans les dépenses du ministère de l'Équipement contribuant à la lutte contre l'insécurité routière.

Le contrôle des transports terrestres est notamment réalisé par les contrôleurs des transports terrestres, qui contribuent à améliorer les conditions dans lesquelles s'exercent les différentes professions du monde des transports (transports routiers de marchandises et transports routiers de voyageurs).

A ce titre, ils contrôlent sur route et en entreprise le respect des différentes réglementations applicables et notamment pour ce qui concerne la sécurité routière :

- la vitesse ;

- les poids et dimensions ;
- les interdictions de circulation ;
- les temps de conduite et de repos ;
- le règlement pour le transport de matières dangereuses ;
- les visites techniques ;
- les pneumatiques ;
- le limiteur de vitesse.

Les contrôles sur route sont des contrôles inopinés sur des aires de service et de repos qui nécessitent souvent des aménagements spécifiques, comme l'aménagement de places de parking pour l'immobilisation des poids lourds, l'aménagement de dalles de pesées, l'éclairage pour les contrôles de nuit et la signalisation qui permet au contrôle de se dérouler dans des conditions de sécurité accrues, notamment pour l'interception des véhicules.

the 1990s, the number of people in the UK who are employed in the public sector has increased from 10.5 million to 12.5 million (12% of the population).

There are a number of reasons for this increase. One is that the public sector has become a more attractive place to work. This is due to a number of factors, including the fact that the public sector is now a more diverse and inclusive workplace, and that it offers a more secure and stable environment than the private sector.

Another reason for the increase is that the public sector has become a more important part of the economy. This is due to the fact that the public sector now provides a wide range of services, including health care, education, and social care.

Finally, the increase in public sector employment is also due to the fact that the public sector has become a more important part of the political system. This is due to the fact that the public sector now plays a key role in the delivery of public services, and that it is therefore a more important part of the political system.

There are a number of challenges facing the public sector in the future. One is that the public sector is facing a number of financial challenges, including the fact that it is facing a significant increase in costs and a decrease in income.

Another challenge is that the public sector is facing a number of operational challenges, including the fact that it is facing a significant increase in demand for services and a decrease in resources.

Finally, the public sector is facing a number of political challenges, including the fact that it is facing a significant increase in scrutiny and a decrease in support.

Despite these challenges, the public sector remains an important part of the economy and the political system. It is therefore important that we continue to support the public sector and ensure that it is able to provide the services that we need.

There are a number of ways in which we can support the public sector. One is to ensure that the public sector is able to raise its own income, for example through the introduction of new taxes or the reduction of existing ones.

Another way is to ensure that the public sector is able to reduce its costs, for example through the introduction of new efficiencies or the reduction of existing ones.

Finally, we can support the public sector by ensuring that it is able to attract and retain the best talent, for example through the introduction of new recruitment and retention strategies.

By taking these steps, we can ensure that the public sector is able to continue to provide the services that we need, and that it remains an important part of the economy and the political system.

There are a number of other factors that are influencing the public sector, including the fact that the public sector is becoming more and more important in the eyes of the public, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

Another factor is that the public sector is becoming more and more diverse, and that it is therefore becoming a more important part of the economy.

Finally, the public sector is becoming more and more important in the eyes of the political system, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

There are a number of other factors that are influencing the public sector, including the fact that the public sector is becoming more and more important in the eyes of the public, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

Another factor is that the public sector is becoming more and more diverse, and that it is therefore becoming a more important part of the economy.

Finally, the public sector is becoming more and more important in the eyes of the political system, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

There are a number of other factors that are influencing the public sector, including the fact that the public sector is becoming more and more important in the eyes of the public, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

Another factor is that the public sector is becoming more and more diverse, and that it is therefore becoming a more important part of the economy.

Finally, the public sector is becoming more and more important in the eyes of the political system, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

There are a number of other factors that are influencing the public sector, including the fact that the public sector is becoming more and more important in the eyes of the public, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

Another factor is that the public sector is becoming more and more diverse, and that it is therefore becoming a more important part of the economy.

Finally, the public sector is becoming more and more important in the eyes of the political system, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

There are a number of other factors that are influencing the public sector, including the fact that the public sector is becoming more and more important in the eyes of the public, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

Another factor is that the public sector is becoming more and more diverse, and that it is therefore becoming a more important part of the economy.

Finally, the public sector is becoming more and more important in the eyes of the political system, and that it is therefore becoming a more important part of the political system.

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

La stratégie de la politique transversale de sécurité routière répond à l'objectif de « diminuer le nombre d'accidents, de personnes tuées et de personnes blessées ». Cet objectif traduit la performance globale de la politique de sécurité routière.

La politique de sécurité routière a pour but de lutter contre l'insécurité routière par une nouvelle culture de l'usage de la route et du véhicule et en faisant émerger la sécurité routière comme une valeur. L'action porte sur les trois composantes que sont l'usager, la route et le véhicule :

- 1) pour l'usager de la route, l'action s'appuie :
 - sur la formation, qui est conçue comme un véritable continuum éducatif depuis l'école et tout au long de la vie,
 - sur la communication, pour mobiliser l'ensemble des acteurs sur le plan national et local,
 - sur le contrôle et la sanction, qui viennent montrer l'utilité et la nécessité du respect des règles ;
- 2) pour la route, la gestion du trafic, l'amélioration de la signalisation et l'information des conducteurs sont aussi des éléments contribuant à réduire l'insécurité routière ;
- 3) pour le véhicule, la réglementation technique doit permettre de renforcer sa sécurité mais aussi d'accroître l'aide à la conduite en utilisant de nouveaux dispositifs tels que le limiteur de vitesse.

Ces actions doivent se fonder sur une meilleure connaissance de l'accidentologie et le développement des nouvelles technologies.

Pour l'ensemble de l'année 2005, le bilan de l'insécurité routière s'élève à 87 026 accidents corporels, 5 543 personnes tuées et 111 653 personnes, ce qui représente par rapport à 2004 des baisses de 0,9 % pour les accidents corporels, de 3,7 % pour les personnes tuées et de 0,3 % pour les personnes blessées. Après la baisse de 2002 (-6,2%), la baisse exceptionnelle de 2003 (-20,9 %) puis celle de moindre envergure de 2004 (-8,7 %), c'est la quatrième année consécutive que l'on assiste à une diminution du nombre de personnes tuées.

Le principal élément d'explication de l'évolution de l'accidentalité en 2005 semble avoir été la baisse globale des vitesses par rapport à 2004 en rase campagne due en grande partie aux radars automatiques implantés sur ce réseau. La part du CSA dans la diminution des accidents et des victimes de la route est de l'ordre de 75%. Font exception à cette évolution globale les autoroutes de liaison qui ont connu une hausse des dépassements de la vitesse limite.

Des progrès inégalement partagés :

Les progrès enregistrés ne profitent pas à tous les usagers de la route de la même façon. Si les conducteurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires sont les principaux bénéficiaires de la chute de la mortalité routière (environ -10% du nombre de personnes tuées), les résultats se sont sensiblement dégradés pour les autres catégories d'usagers, particulièrement vulnérables en milieu urbain :

- les cyclistes : + 0,6 %
- les motocyclistes : + 1,3 %
- les cyclomotoristes : + 3,8 %
- les usagers de poids lourds : + 4,7 %
- les piétons : + 8 %

Avec, au total, 1 236 personnes qui ont trouvé la mort sur la route en 2005, les conducteurs et passagers de deux-roues motorisées sont les usagers les plus exposés au risque routier. Après une année de stagnation en 2004, le nombre de jeunes de 18 à 24 ans tués sur les routes a diminué de 6,9 % accentuant le contraste avec l'augmentation de 12,6 % du nombre de jeunes tués entre 15 à 17 ans.

Les principales baisses du nombre de personnes tuées en 2005 par rapport à 2004 sont constatées sur les autoroutes urbaines (-22,5 %) et les routes nationales (-9,9 %). Les autoroutes de liaison ou inter-urbaines, connaissent, pour leur part, un accroissement de la mortalité (+16,7 %) ; néanmoins, ces dernières avaient connu d'excellents résultats en 2004 (-34,5 %).

Plus de la moitié des accidents corporels surviennent en agglomération ; le nombre de personnes tuées en agglomération en 2005 s'établit à 1 664, en augmentation de 7,3% par rapport à 2004.

La baisse des vitesses, amorcée depuis 2000, s'est prolongée jusqu'en 2005 essentiellement grâce à un changement de comportement des usagers. Ainsi, les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse autorisée ont diminué pour les véhicules de tourisme (18,9 % en 2005 contre 21,9 % en 2004) et les poids lourds (18,6 % en 2005 contre 20,5 % en 2004). Ce n'est pas le cas des motocyclettes pour lesquelles une hausse de la vitesse est constatée (41,8 % contre 40,9 % en 2004).

Pour autant, le dépassement des limitations de vitesse, tous réseaux confondus, même s'il est en retrait en 2005, reste un comportement trop répandu : près de 45 % des automobilistes, plus de 50 % des conducteurs de poids lourds et 60 % des motocyclistes, roulent encore trop vite.

509 vies auraient pu être sauvées en 2005, si tous les occupants de voitures avaient bouclé leur ceinture de sécurité à l'avant comme à l'arrière, ce qui représente 9,6 % des personnes tuées : pour la première fois, nous passons sous le seuil des 10 %.

En conséquence, les axes d'intervention porteront sur :

- la lutte contre la mortalité des jeunes ;
- le respect de la règle ;
- la réduction de la mortalité des conducteurs de deux roues motorisés.

L'action en faveur des jeunes se traduit notamment par trois mesures :

1. Assurer une meilleure identification des jeunes conducteurs : apposition du « A » à l'avant comme à l'arrière du véhicule,
2. Renforcer les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants à la sortie des discothèques,
3. Moderniser les outils pour améliorer la formation à l'école.

Par ailleurs, le dispositif du permis à 1 euro par jour, mis en place fin 2005, a pour but de faciliter l'accès à l'examen du permis de conduire.

Le respect de la règle s'améliore grâce à la prise de conscience des usagers de la route et à l'engagement soutenu des forces de l'ordre dans la lutte contre les infractions et contre les comportements dangereux.

Consacrant environ 12 % de leur activité à cette mission prioritaire, la police et la gendarmerie nationales sont résolument investies dans la lutte contre les infractions les plus graves et contre les comportements dangereux.

C'est aussi par la poursuite du déploiement des radars que s'exerce la lutte contre les excès de vitesse. Ce nouveau système, symbole de la nouvelle politique de sécurité routière, est en grande partie à l'origine de la profonde modification des comportements observés sur la route. On peut lui attribuer un rôle déterminant dans la baisse des vitesses enregistrées depuis deux ans. Il convient donc aujourd'hui de conforter le dispositif et d'amplifier son efficacité par le lancement en 2007 d'une troisième phase de déploiement portant sur 500 nouveaux radars fixes et mobiles.

Le recul de la mortalité des conducteurs de deux roues motorisées s'organise à travers les contrôles des cyclomoteurs et des mesures de lutte contre le débridage des deux roues motorisées.

Enfin, plus généralement, la mobilisation des acteurs se poursuit, par exemple, par la signature d'une charte de la sécurité routière entre l'Association des Maires de France et l'Etat, déclinée au niveau départemental par les préfets et les associations départementales et par le développement des maisons de la sécurité routière.

En conclusion, le document de politique transversale (DPT) traduit la mobilisation du gouvernement dans la lutte contre l'insécurité routière, de façon coordonnée, depuis la définition des objectifs jusqu'à l'évaluation de leur réalisation. La performance globale de la politique interministérielle est alors mesurable au moyen des indicateurs et des valeurs-cibles retenus.

AXE PRIORITAIRE

OBJECTIF TRANSVERSAL DE L'AXE PRIORITAIRE

OBJECTIF n° 1 : Réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes (du point de vue du citoyen)

- Programme Sécurité routière (207)
- Programme Police nationale (176)
- Programme Gendarmerie nationale (152)
- Programme Radars (libellé modifié) (751)

Cet objectif traduit la performance globale de la politique transversale. Il n'est donc pas spécifique au programme « Sécurité routière ». Mais il indique de façon cohérente et globale l'impact du programme « Sécurité routière » et des activités conduites en la matière par le programme « Réseau routier national » et par les programmes « Police nationale » et « Gendarmerie nationale ».

Les indicateurs retenus sont :

- le nombre annuel de personnes tuées à un mois :

Cet indicateur interministériel de l'accidentologie donne un éclairage particulier sur la sinistralité de la route. Il présente un impact social fort, utilisé dans la communication gouvernementale, et permet des comparaisons avec les autres pays notamment européens.

- le nombre annuel de personnes blessées hospitalisées à plus de 24 heures :

Cet indicateur d'accidentologie interministériel a été introduit à partir de janvier 2005 pour s'aligner sur les standards européens. Il présente en plus l'avantage d'être beaucoup plus fiable que l'indicateur du nombre d'accidents corporels qui dépend fortement de la qualité du recueil, un certain nombre d'unités des forces de l'ordre ayant tendance à déclasser les accidents corporels légers en accidents matériels.

INDICATEUR 1.1: Nombre annuel des tués à un mois (France métropolitaine et départements d'outre-mer) / Programme Sécurité routière (207)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Nombre	5 753	< 5 521	5 543	< 5 265	< 5 002	< 4 250

Précisions méthodologiques :

Les prévisions réalisées en 2005 ont été extrapolées à partir du nombre de tués à six jours en utilisant un coefficient correcteur de 1,057. Ce coefficient correcteur ayant été récemment revu à 1,069, la prévision 2005 a été corrigée en conséquence.

Source des données :

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

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est ainsi constitué et géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Sécurité routière

DPT PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

INDICATEUR 1.2: Nombre annuel de blessés hospitalisés à plus de 24 heures (France métropolitaine et départements d'outre-mer) / Programme Sécurité routière (207)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Nombre	non disponible	non disponible	40 792	< 41 170	< 39 112	< 36 200

Précisions méthodologiques :

Les blessés hospitalisés sont des victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures. La France n'a adopté la définition internationale du blessé hospitalisé que depuis le 1er janvier 2005. En conséquence, la série ne peut être reconstituée avant 2005 et la valeur pour 2005 constitue une approximation compte tenu de certaines confusions faites entre la définition du blessé hospitalisé et celle du blessé grave. De ce fait, le nombre de blessés hospitalisés ne sera correctement connu qu'à partir de 2006.

Sources des données : ONISR.

INDICATEUR 1.3: Nombre des accidents, des tués et des blessés (ATB) en zone Police / Programme Police nationale (176)

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
évolution du nombre d'accidents	%	-2,10	-1,45	+ 1,55	-0,5 à -3	-1 à -3	en baisse
nombre d'accidents	Nombre	59 024	58 168	59 939	Entre 58 140 et 59 639	-	en baisse
évolution du nombre de tués	%	-5,78	-6,25	-0,41	-1 à -4	-2 à -5	en baisse
nombre de tués	Nombre	1 447	1 357	1 441	Entre 1 369 et 1 426	-	en baisse
évolution du nombre de blessés	%	-2,99	-1	+ 3,49	-0,5 à -2,5	-1 à -4	en baisse
nombre de blessés	Nombre	72 328	71 605	74 855	Entre 72 983 et 74 480	-	en baisse

Précisions méthodologiques :

Le décompte des ATB (Accidents /Tués /Blessés) est fourni par les services d'ordre et collationné par l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)

Le nombre de tués de l'année 2004 a été affecté d'un coefficient multiplicateur de 1,069 (1447 tués en 2004 au lieu de 1354) pour prendre en compte les tués à 30 jours et non seulement à 6 jours (la comptabilisation à 30 jours, à l'instar des autres pays européens, est entrée en vigueur le 1er janvier 2005).

Source des données : Tout accident corporel de la circulation routière doit faire l'objet d'un BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel de circulation), rempli par le service de police compétent géographiquement. Les BAAC sont centralisés par les services de police et sont ensuite envoyés à l'ONISR.

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est constitué et gérée par l'ONISR.

INDICATEUR 1.4: Nombre des accidents, des tués et des blessés (ATB) / Programme Gendarmerie nationale (152)

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
Nombre d'accidents	Nombre	28 777	27 127	27 087	entre 26 991 et 26 313	entre 25 386 et 24 873	-
Nombre de tués	Nombre	4 371	3 980	4 102	entre 3 940 et 3 821	entre 3 731 et 3 617	-
Nombre de blessés	Nombre	39 413	37 466	36 828	entre 37 278 et 36 529	entre 34 483 et 33 438	-
Evolution du nombre d'accidents	%		-5,28	-5,88	entre -0,5 et - 3	entre -1 et -3	En baisse
Evolution du nombre de tués	%		-7,78	-6,16	entre -1 et -4	entre -2 et -5	En baisse
Evolution du nombre de blessés	%		-5,21	-6,56	entre -0,5 et - 2,50	entre -1 et -4	En baisse

Indicateur associé : IS3 = Nombre d'ATB (métropole et DOM)

Cet indicateur, partagé avec la police nationale dans le document de politique transversale "Sécurité Routière", mesure l'évolution, d'une année sur l'autre, du nombre des accidents corporels de la circulation routière, des tués et des blessés constatés par la gendarmerie. Il traduit l'évolution de l'insécurité routière constatée par la gendarmerie. Pertinent pour connaître le nombre de vies épargnées d'une année sur l'autre, cet indicateur montre également le résultat final de l'action conduite par la gendarmerie, centrée essentiellement sur la prévention et la répression, ainsi que par tous les autres acteurs, institutionnels ou associatifs, de la lutte contre l'insécurité routière qui se traduit par des actions dans les domaines de l'éducation, de la communication, de l'ingénierie des routes et des véhicules. Il doit évoluer à la baisse.

Les chiffres indiqués sont ceux publiés par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) après consolidation. Les cibles fixées en 2006 et 2007 marquent la volonté affirmée de passer sous la barre des 4 000 tués (zone police et gendarmerie) à la fin de l'année 2007.

INDICATEUR 1.5: Pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les flashes des radars / Programme Radars (751)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%	47,9	50	49	60	70	80

Source des données : DPICA

Précisions méthodologiques : il s'agit de l'écart entre le nombre d'infractions détectées par les flashes émis par les radars et le nombre d'avis de contravention envoyés aux contrevenants. Cet écart est aujourd'hui relativement important ; il est essentiellement dû à des difficultés d'identification du titulaire du certificat d'immatriculation (environ 50 %). S'ajoutent d'autres facteurs, tels que la qualité des photos et la lecture des plaques. Les processus de traitement font l'objet de constantes améliorations, afin de diminuer cet écart. Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent par ailleurs plus de la moitié de cet écart. Ce problème, qui ne peut être réglé que par des accords bilatéraux entre États, fait actuellement l'objet d'études et de concertation avec les pays frontaliers. C'est ainsi que des accords ont été signés avec le Luxembourg et l'Allemagne.

AGIR SUR LES COMPORTEMENTS

OBJECTIF TRANSVERSAL

OBJECTIF n° 2 : Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière (du point de vue du citoyen)

Programme Sécurité routière (207)

Les gains effectifs dans la lutte contre l'insécurité et la délinquance routières ne seront consolidés que par un changement de comportement des usagers de la route. L'efficacité de l'action de l'Etat dans cette lutte nécessite une stratégie de communication interministérielle et ministérielle sensibilisant le public et notamment les jeunes aux problèmes d'utilisation et de partage de la route.

En complément d'une modification du comportement résultant d'une sanction, la communication institutionnelle nationale propose une attitude responsable de l'usager par des actions de prévention et de formation. La communication explique la règle, pour que l'usager la connaisse et la respecte naturellement. La communication joue donc sur un registre complémentaire à la répression pour installer une nouvelle norme sociale.

De même, tout en s'inscrivant dans la politique définie au niveau national, pilotée par le préfet, l'action interministérielle locale a pour but de conduire une politique préventive de sécurité routière avec l'ensemble des acteurs locaux (Etat, collectivités locales, associations...). La mobilisation de l'opinion publique, des élus se décline au niveau local dans le cadre des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière), des PPRR (plans de prévention des risques routiers)...

Ainsi, les efforts porteront sur les axes suivants :

- Assurer en permanence la communication interministérielle et ministérielle dans les domaines de la lutte contre l'insécurité et la délinquance routières.
- Développer la politique interministérielle locale dans le cadre des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière) et des PPRR (plan de prévention du risque routier).
- Développer les partenariats avec les mondes professionnel et associatif.

Les indicateurs retenus sont :

- Evolution de l'opinion et des comportements (baromètre gouvernemental).

A partir des baromètres existants, tous les 6 mois, il est mesuré l'évolution du sentiment des Français sur la sécurité routière. Ceux-ci permettent de mesurer des tendances. Les questions posées permettront de connaître l'évolution de l'impact de l'action de communication en sécurité routière.

Pour caractériser l'indicateur, il est proposé de retenir 7 questions du baromètre gouvernemental (cf. tableau suivant).

- Evolution des accidents routiers mortels du travail dans les entreprises ayant signé une charte de prévention du risque routier (rapportée au nombre de salariés concernés).

Cet indicateur est construit en liaison avec la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) et les CRAM. Il vise notamment à mesurer l'efficacité du partenariat conduit avec les entreprises ayant signé une charte de prévention du risque routier encouru par les salariés.

INDICATEUR 2.1: Evolution de l'opinion et des comportements (baromètre gouvernemental) / Programme Sécurité routière (207)

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
% des personnes interrogées déclarant ne pas respecter les limites de vitesse.	%	28	27	23	26	23	20
% des personnes interrogées déclarant mettre leur ceinture de sécurité à l'arrière.	%	73	75	78	77	78	81
% des personnes interrogées déclarant respecter les taux d'alcoolémie autorisés	%	87	87	80	89	84,5	89
% des personnes interrogées déclarant ayant connaissance de l'évolution de la réglementation routière	%	56	56	60	58	60	63
% des personnes interrogées déclarant ayant souvenir des campagnes de communication	%	90	90	78	90	84	90
% des personnes interrogées trouvant efficaces les campagnes de communication	%	67	70	72	72	72	75
% des personnes interrogées déclarant avoir adopté un nouveau comportement sur les routes suite aux campagnes de communication sur la sécurité routière vis à vis des règles du code de la route	%	60	64	73	68	73	76

Précisions méthodologiques :

Sources des données : enquête « baromètre gouvernemental » menée par le SIG (octobre 2005).

Méthodologie d'enquête : l'enquête se déroule deux fois par an, en février et septembre auprès d'un échantillon de 1000 personnes âgées de plus de quinze ans, interrogées à leur domicile en face à face.

Réponses prises en compte pour chaque question :

- question n°1 : « souvent, de temps en temps »
- question n°2 : « oui »
- question n°3 : « systématiquement, le plus souvent, parfois »
- question n°4 : « très bien, assez bien »
- question n°5 : « oui »
- question n°6 : « très efficaces, assez efficaces »
- question n°7 : « oui, tout à fait, oui, un peu, très peu »

INDICATEUR 2.2: Evolution des accidents routiers mortels du travail dans les entreprises ayant signé une charte de prévention du risque routier / Programme Sécurité routière (207)

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Evolution des accidents routiers mortels du travail dans les entreprises ayant signé une charte de prévention du risque routier (rapportée au nombre de salariés concernés)							

Précisions méthodologiques :

Cet indicateur est en cours de construction puisque l'observatoire s'installe en 2006. En 2007, une expérimentation sera lancée permettant la mise en place d'un indicateur totalement opérationnel pour 2008.

Sources des données : statistiques émanant de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, de la CNAMTS et des CRAM.

Certaines données ne sont disponibles que pour les entreprises dont les salariés relèvent du régime général d'assurance maladie, soit : 17,505 millions de salariés représentant environ les 2/3 de l'ensemble des personnes actives. Une extension à l'ensemble des travailleurs sera étudiée ultérieurement. Les données de l'année N sont disponibles en mai de l'année N+1 pour celles fournies par l'observatoire, en novembre de l'année N+1 pour celles fournies par la CNAMTS.

Définitions :

L'« accident du travail lié à la route » se définit comme un accident de trajet « domicile – travail », ou un accident pendant un déplacement effectué dans le cadre de l'activité professionnelle.

OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF n° 3 : Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie (du point de vue du citoyen, de l'usager et du contribuable)**Programme Sécurité routière (207)**

Il s'agit de créer les conditions optimisées nécessaires à l'obtention du permis de conduire par la mise en œuvre :

- d'une formation et d'un outil pédagogique adaptés ;
- d'une qualité d'accueil des candidats ;
- de l'optimisation des délais d'attente de la convocation aux examens du permis de conduire.

L'objectif est qu'une majorité de candidats réussissent lors de la 1^{re} présentation à l'examen du permis de conduire avec, pour conséquences, un coût maîtrisé de l'examen pour l'administration et une amélioration de la qualité de la formation entraînant une diminution significative de la sinistralité des conducteurs novices.

Les leviers d'actions sont :

- Le contrôle pédagogique: ce contrôle s'effectue par les Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR) sur les établissements de conduite (EC). Les IPCSR contrôlent que le Plan National de Formation est bien mis en œuvre et que les EC procèdent à un bon enseignement permettant un taux de réussite élevé.
- Gestion des places d'examen : par la mise en place d'une nouvelle méthode de répartition des places d'examen, les meilleurs EC obtiennent plus facilement des places d'examen. Cette sélection par la qualité doit permettre un taux de réussite plus élevé.
- Durée de l'épreuve : celle-ci résulte d'une directive européenne qui est actuellement mise en œuvre, soit 35 minutes au lieu de 22 minutes.

Les indicateurs retenus sont :

- Pourcentage des auto-écoles ayant un taux de réussite en première présentation au permis de conduire B inférieur à 50 %.

La progression du taux de réussite, en première présentation à l'examen du permis de conduire B, révèle une meilleure formation dispensée par les auto-écoles et a pour conséquence une approche beaucoup plus sécuritaire des jeunes conducteurs.

De plus, en augmentant le taux de réussite en première présentation à l'examen du permis de conduire B, de nouvelles places sont disponibles pour les autres candidats. Il en résulte une baisse des délais de présentation à l'examen.

- Dépense moyenne d'un examen pratique du permis de conduire pour l'administration relevant du Ministère des Transports.

Il est proposé de réduire la dépense moyenne d'un examen du permis de conduire pour l'administration.

- Nombre de conducteurs ayant moins de deux ans de permis impliqués dans un accident corporel sur le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel.

On observe depuis dix ans une hausse régulière de la part de conducteurs débutants. L'objectif est d'inverser cette tendance.

- Ecart entre le taux de réussite en première présentation au permis de conduire des écoles de conduite participant au dispositif du permis à 1 euro par jour (écoles conventionnées) et le taux de réussite en première présentation au permis de conduire des écoles de conduite.

Afin de permettre la lisibilité de l'évolution de la performance de la réussite aux épreuves pratiques du permis de conduire, il semble pertinent de prendre en compte la performance des écoles de conduite conventionnées. En effet, les établissements qui ont fait le choix de signer la convention « permis de conduire à un euro par jour » ont accepté de se soumettre à une charte de qualité, elles ont une propension supérieure à améliorer les taux de réussite. Car il est indéniable qu'une amélioration des taux de réussite est un bon indicateur de l'amélioration de la qualité de l'enseignement dispensé.

Dès lors, il est possible de prendre comme indicateur l'écart de taux de réussite entre les écoles de conduite conventionnées et l'ensemble des écoles.

INDICATEUR 3.1: Pourcentage des auto-écoles ayant un taux de réussite en première présentation au permis de conduire B inférieur à 50 % / Programme Sécurité routière (207)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%	41	35	43,79	32	40	30

Précisions méthodologiques :

Pour 2003, le taux de réussite pour le permis B en 1^{re} présentation à l'examen s'élève à 55,1%

Pour 2004, le taux de réussite pour le permis B en 1^{re} présentation à l'examen s'élève à 53,3%.

41% des auto-écoles (4 334 auto-écoles) sur les 10 571 recensés ont un taux de réussite inférieur à 50% du nombre des reçus à l'examen en première présentation.

De fin 2003 à mai 2006, le déploiement du nouvel examen pratique de la conduite à 35 minutes (directive de l'Union Européenne) a également des conséquences sur le taux de réussite en première présentation. Compte tenu de ce facteur, il convient d'ajuster les prévisions.

Sources des données : Données issues de la DSCR à partir du système d'information « Euclide-Aurige », renseigné par les IPCSR en DDE, assurant un suivi d'activité en temps réel de l'ensemble du domaine du permis de conduire.

INDICATEUR 3.2: Dépense moyenne d'un examen pratique du permis de conduire pour l'administration relevant du Ministère des Transports / Programme Sécurité routière (207)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
€ courant / permis	26	27	25	28	24	24

Précisions méthodologiques :

Sources des données : DSCR et DDE.

Le coût moyen intègre la part de la masse salariale correspondant aux activités d'examen, les frais de déplacement, de fonctionnement et de formation initiale et continue. Il est calculé sur l'ensemble des permis moto, lourd et permis B.

INDICATEUR 3.3: Nombre de conducteurs ayant moins de 2 ans de permis impliqués dans un accident corporel sur le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel / Programme Sécurité routière (207)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%	18,4	18,2	18	17,9	17,8	17,5

Précisions méthodologiques :

Le calcul a été effectué sur l'ensemble des conducteurs de voiture de tourisme impliqués dans un accident corporel. Les conducteurs sans permis et les conducteurs dont la date d'obtention du permis n'est pas renseignée ne sont pas comptabilisés comme conducteurs débutants.

Sécurité routière

DPT PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

INDICATEUR 3.4: Ecart entre le taux de réussite en première présentation au permis de conduire des écoles de conduite participant au dispositif du permis à 1 euro par jour (écoles conventionnées), et le taux de réussite en première présentation au permis de conduire des écoles de conduite / Programme Sécurité routière (207)

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Ecart de réussite en première présentation	%				+1,42	+2,92	en hausse
Taux de réussite en première présentation au permis de conduire des écoles de conduite conventionnées	%				52,15	sans objet	sans objet
Taux de réussite en première présentation au permis de conduire de l'ensemble des écoles de conduite	%				50,73	sans objet	sans objet

Précisions méthodologiques :

La cible de résultat n'a pas été indiquée. En effet, l'ensemble des données chiffrées a été établi à partir d'une simulation donnant une tendance à partir de la connaissance globale des taux de réussite. Pour un calcul de la cible 2010, il est nécessaire de connaître le nombre des écoles de conduite conventionnées en 2006. Ce nombre évolue et ne sera stabilisé qu'en 2007. Le dispositif « permis à 1 € par jour » est opérationnel depuis septembre 2005. Il est nécessaire d'avoir au moins une année de recul.

Sources des données : DSCR et DDE.

OBJECTIF n°4 : Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé en termes de respect des règles du code de la route (du point de vue du citoyen et du contribuable)

■ Programme Radars (libellé modifié) (751)

INDICATEUR 4.1: Évolution des vitesses moyennes / Programme Radars (751)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
km/h	85	84	83	82	82	80

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

Précisions méthodologiques :

Depuis plusieurs années, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière fait réaliser des mesures de vitesse sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes nationales, routes départementales, voies urbaines). Ces données représentent environ 200 000 observations par an réalisées à partir de 362 points d'observation, et font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site internet de l'Observatoire (« l'observatoire des vitesses ») ainsi que dans le cadre du bilan annuel. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers, sur les différents réseaux routiers français urbains et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

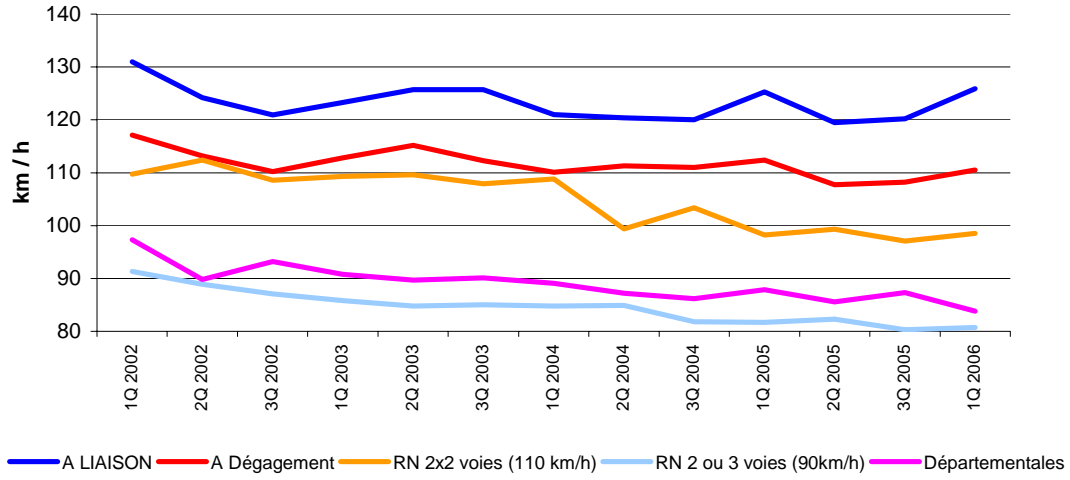
Les mesures de vitesse exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de l'Observatoire par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée

Ces relevés sont totalement indépendants de ceux pratiqués par les forces de l'ordre.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Si tous les automobilistes respectaient les limitations de vitesse, la vitesse moyenne baisserait à 77 km/h.

Evolution des vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme



INDICATEUR 4.2: Évolution des excès de vitesse de plus de 30 km/h et de plus le 40 km/h / Programme Radars (751)

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Excès de vitesse de plus de 30 km/h	%	1,45		1,03	1,00	0,98	0,91
Excès de vitesse de plus de 40 km/h	%	0,37		0,25	0,24	0,23	0,20

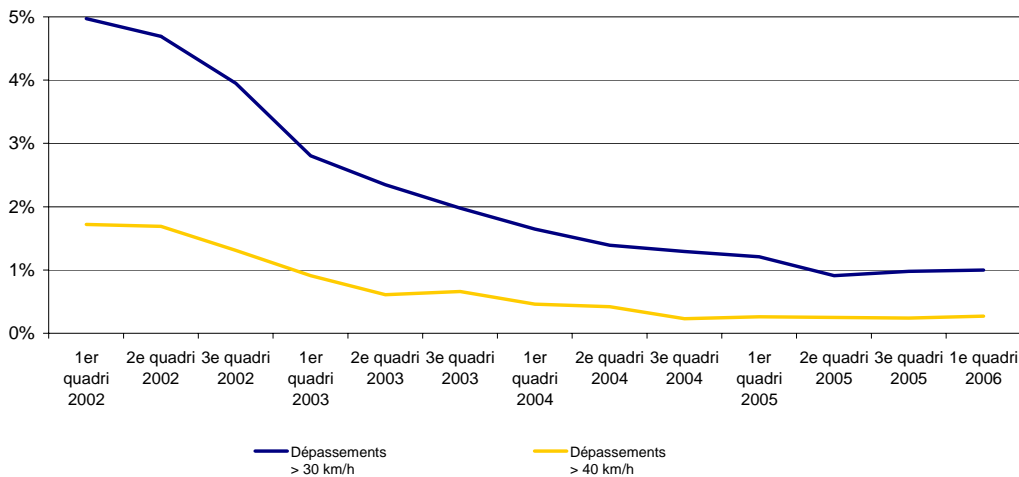
Source des données : Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Précisions méthodologiques :

Pour mesurer les vitesses, 362 points d'observation (285 le jour, 77 la nuit) représentatifs du réseau routier français ont été retenus. Les enquêteurs - environ 50 - se rendent successivement sur tous les points à observer suivant une répartition prédéfinie des jours dans le mois et des tranches horaires, puis tous les quatre mois sur les mêmes points à la même heure et au même type de jour de la semaine. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les types de jours et toutes les tranches horaires entre 9h30 et 16h30 le jour et entre 22h00 et 02h00 la nuit. La quasi totalité des mesures de jour, ainsi que la totalité des mesures de nuit sont donc réalisées pendant les heures creuses. Par ailleurs, étant donné que chaque point d'observation nécessite une séquence de mesures par sens et par voie, ce sont plus de 2 000 sessions d'observations qui sont pratiquées chaque année et 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

**Évolution des excès de vitesse
de plus de 30 km/h et de plus de 40 km/h**



INDICATEUR 4.3: Dépense moyenne relative à la gestion d'un radar / Programme Radars (751)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2007 Cible
Million €	0,31	0,25	0,12	0,12	0,06	0,06

Source des données : DPICA.

Précisions méthodologiques : Ce calcul reflète une tendance. Les radars sont mis en service progressivement depuis novembre 2003. La base de calcul s'établit dans un rapport entre le montant des dépenses engagées et le nombre de radars installés au 30 septembre de l'année N (pour tenir compte du fait qu'il s'écoule environ 2 mois entre l'installation et la mise en production effective des dispositifs).

OBJECTIF n° 5 : Renforcer l'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière (du point de vue du citoyen)

- Programme Police nationale (176)
- Programme Gendarmerie nationale (152)

La police nationale et la gendarmerie nationale sont des acteurs essentiels de la politique de sécurité routière. Elles contribuent par **leurs missions de prévention et leurs actions de contrôle, ciblées sur les zones les plus accidentogènes**, à améliorer les comportements et prévenir la commission des infractions les plus coûteuses en vies humaines. Les indicateurs retenus permettent de rendre compte de la politique menée en ce domaine et visent plus particulièrement les causes principales de l'accidentologie (vitesse, alcoolémie et stupéfiants).

La conduite en état d'ébriété a un effet important sur l'accidentologie : elle était impliquée en 2005 dans 10% des accidents corporels et 28,1 % des accidents mortels. Le respect par l'ensemble des conducteurs des seuils légaux permettrait donc de baisser de 28% environ le nombre des tués. L'implication de l'alcool dans les accidents est particulièrement observée durant les nuits des fins de semaine, aux abords des lieux festifs. L'objectif des forces de l'ordre sera donc de compléter le contrôle de masse par des opérations ciblées sur les zones et périodes à risque.

La consommation de drogues est également un enjeu important de sécurité routière. Certaines polices européennes estiment que les stupéfiants sont impliqués dans près de 15% des accidents mortels. S'inscrivant dans l'esprit de la loi 2003-87 du 2 février 2003 qui a créé un nouveau délit pour conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, les forces de l'ordre effectuent des contrôles selon un ciblage très précis, d'autant plus nécessaire que la procédure est complexe (pour les automobilistes contrôlés, le dépistage est urinaire puis, en cas de résultat positif, sanguin ; les analyses urinaire et sanguine nécessitent des réquisitions à médecin et des structures adaptées). L'augmentation du nombre de contrôle est avant tout conditionné par la mise en place d'outils fiables et maniables (dépistage salivaire), projet que les directions générales ont lancé conjointement en 2005.

La vitesse représente la cause principale des accidents de la circulation. Même s'il est en net retrait en 2005, le dépassement des limitations de vitesse reste un comportement très courant puisqu'il concerne, tous réseaux confondus, près de 50% des automobilistes, 50% des conducteurs de poids lourds et plus de 60% des motocyclistes. La lutte contre la vitesse excessive doit donc représenter l'un des axes d'effort principaux des forces de l'ordre, qui peuvent appuyer leur action sur les équipements embarqués du contrôle automatisé.

Les indicateurs ci-après rendent compte de ces 3 axes d'effort.

INDICATEUR 5.1: Taux de dépistage positif d'alcoolémie / Programme Police nationale (176)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
%	5,63	5,9	5,82	6,2	6,21	en hausse

Précisions méthodologiques :

Les données comprennent les dépistages d'alcoolémie réalisés à l'occasion d'opérations de contrôles programmées (dépistages préventifs au moyen d'éthylotests), à la suite d'accidents routiers (souvent au moyen de prises de sang) ou après la constatation inopinée d'infractions routières. En 2005, 1 376 882 dépistages d'alcoolémie ont été effectués par la Police nationale ; 80 162 d'entre eux se sont révélés positifs, soit 5,82%.

Sécurité routière

DPT PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

Sources des données : DCSP, DCCRS et PP

INDICATEUR 5.2: Taux de dépistage positif d'alcoolémie / Programme Gendarmerie nationale (152)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
%	1,46	1,47	1,58	1,48	1,6	1,6

Cet indicateur permet de mesurer la part des contrôles positifs, c'est-à-dire débouchant sur la constatation d'une infraction, sur le total des contrôles effectués sur la route en matière d'alcoolémie.

L'importance du risque lié à l'alcool, ainsi que la performance des nouveaux équipements de détection et de contrôle, militent pour une politique de contrôle de masse ; en 2005 la gendarmerie a effectué plus de 9 millions de dépistages d'alcoolémie; ce choix explique les taux obtenus.

Dans un premier temps, l'indicateur devra évoluer à la hausse afin de rendre compte de l'efficacité des ciblage. Ultérieurement, la diminution du nombre des infractions constatées reflètera, à travers l'évolution du comportement des usagers, l'efficacité de la politique suivie.

Précisions méthodologiques :

Sources des données : Service des opérations et de l'emploi (SOE)

Explications sur la construction de l'indicateur : cet indicateur s'obtient en divisant le nombre de contrôles positifs d'alcool par le nombre de contrôle total.

Cette valeur doit être mise en perspective avec l'importance du réseau routier couvert par la gendarmerie (environ 95% du réseau routier national).

INDICATEUR 5.3: Taux de dépistage positif de produits stupéfiants / Programme Police nationale (176)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
%	ND	ND	ND	ND		

Précisions méthodologiques :

Des kits salivaires en cours d'expérimentation au ministère de l'intérieur devraient permettre à terme des dépistages beaucoup plus nombreux. Cet indicateur sera renseigné à compter du PLF 2008.

Sources des données : DCSP, DCCRS, PP

INDICATEUR 5.4: Taux de dépistage positif de produits stupéfiants / Programme Gendarmerie nationale (152)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
%	19,61	22	30,67	33	34	>34

Cet indicateur permet de mesurer la part des contrôles positifs, c'est-à-dire débouchant sur la constatation d'une infraction, sur le total des contrôles effectués en matière de stupéfiants. A l'inverse des contrôles d'alcoolémie, les dépistages de stupéfiants sont ciblés et réalisés dans des cas très précis : le taux obtenu est donc élevé. Le dépistage salivaire, dont l'expérimentation a débuté en 2005, devrait permettre de multiplier le nombre de contrôles dans les années à venir, avec pour conséquence la baisse de ce taux mais l'augmentation du nombre des usagers contrôlés.

Précisions méthodologiques :

Sources des données : service des opérations et de l'emploi (SOE)

Explications sur la construction de l'indicateur : cet indicateur s'obtient en divisant le nombre de contrôles positifs de stupéfiants par le nombre de contrôle total.

INDICATEUR 5.5: Nombre d'infractions vitesse par heure de fonctionnement des systèmes embarqués de contrôle automatisé / Programme Gendarmerie nationale (152)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
Nombre/heure	ND	ND	7,69	>7,69	8	8

Cet indicateur permet de mesurer, sur une année donnée et en tendance sur plusieurs années, la part des contrôles positifs, c'est-à-dire débouchant sur le signalement d'une infraction, sur le total des heures de fonctionnement des radars embarqués du système de contrôle automatisé. Il permet de rendre compte de l'efficacité en matière de lutte contre la vitesse excessive. Il doit évoluer à la hausse dans un premier temps puis diminuer parallèlement à la baisse des vitesses moyennes.

Précisions méthodologiques :

Sources des données : service des opérations et de l'emploi (SOE)

Explications sur la construction de l'indicateur : cet indicateur s'obtient en divisant le nombre d'infractions vitesse relevées par les radars embarqués du système de contrôle automatisé par le nombre d'heures de fonctionnement de ces mêmes radars.

INDICATEUR 5.6: Nombre d'infractions vitesse relevées hors contrôle automatisé par heure-personnel de contrôle / Programme Gendarmerie nationale (152)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
Nombre/heure	0,51	0,52	0,51	0,53	0,5	0,5

Cet indicateur permet de mesurer, sur une année donnée et en tendance sur plusieurs années, la part des contrôles positifs, c'est-à-dire débouchant sur la constatation d'une infraction, sur le total des heures personnel consacrées à l'activité sécurité routière. La notion d'heures gendarmes rend compte de la réalité de l'engagement de la gendarmerie en matière de sécurité routière. Il doit évoluer à la hausse dans un premier temps puis diminuer parallèlement à la baisse des vitesses moyennes. En 2005, la gendarmerie a constaté près d'un million d'infractions à la vitesse (hors contrôle automatisé), en métropole et outre-mer.

Précisions méthodologiques :

Sources des données : service des opérations et de l'emploi (SOE)

Explications sur la construction de l'indicateur : cet indicateur s'obtient en divisant le nombre de contrôles positifs radar (hors contrôle automatisé) par le nombre d'heures gendarmes consacrées à l'activité sécurité routière.

INDICATEUR 5.7: Indice d'efficacité des opérations de contrôle de vitesse sur les infractions à la vitesse relevées dans les zones accidentogènes / Programme Police nationale (176)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2008 Cible
%	ND	ND	4,88	6,1	6,2	en hausse

Précisions méthodologiques

Il s'agit de la prise en compte de tous les types de contrôle : systèmes embarqués de contrôle automatisé pour lesquels les résultats sont disponibles dans l'infocentre informatique géré par la direction du projet interministériel pour le contrôle automatisé (DPICA) ; systèmes conventionnels dont les données, pour la sécurité publique sont extraites du logiciel "contrôles spécifiques vitesse/alcoolémie (CSPVITAL)

Les données relatives aux heures fonctionnaires dédiées à tous les types de contrôle sont exploitables depuis la main courante informatisée (MCI) pour tous les services relevant de la sécurité publique

Source de données : DCSP, DCCRS et Préfecture de Police

Mode de calcul :

Nombre d'infractions vitesse relevées dans les zones accidentogènes par heure fonctionnaire dédiée au contrôle – tout type d'appareils de contrôle hors radars fixes de contrôle automatisé

AGIR SUR LES INFRASTRUCTURES

OBJECTIF TRANSVERSAL

OBJECTIF n° 6 : Garantir la sécurité des déplacements routiers et améliorer la fluidité du trafic routier (du point de vue de l'utilisateur)

Programme Sécurité routière (207)

L'objectif de l'action « Gestion de trafic et information des usagers » consiste « à garantir la sécurité des déplacements routiers et améliorer la fluidité du trafic routier » :

- par une surveillance automatisée du réseau national et de son état de viabilité, complétée par la mission de « patrouillage » effectuée par les agents,
- par une « veille » permettant l'anticipation sur les événements perturbant,
- par des actions de gestion de trafic permettant d'optimiser l'écoulement du trafic et de réduire les encombrements notamment aux heures de pointe de trafic (guidage des usagers sur des itinéraires plus fluides, régulation des vitesses ou des accès sur les autoroutes, information des usagers sur les temps de parcours, interventions plus rapides sur incident ou accident,...) sur le réseau national, mais aussi en prenant en compte la complémentarité avec les réseaux des autres gestionnaires, en particulier en situation de crise de circulation,
- en assurant l'information des usagers, prévisionnelle et en temps réel, pour leur permettre de préparer, d'adapter leur déplacement et leur comportement de conduite (conduite apaisée).

L'action se traduit par la mise en œuvre et le maintien sur le réseau routier national qualifié d'excellence, des moyens nécessaires à une gestion de trafic et à une information des usagers, toutes deux en temps réel, à l'amélioration de la fonction d'information routière au niveau national et régional, et à la gestion du trafic tout réseau en cas de crise.

Les indicateurs retenus sont :

- Temps perdu dans les encombrements sur les réseaux de voies rapides urbaines des deux principales agglomérations françaises.

- Rapport des taux de satisfaction comparés des usagers sur les actions de gestion du trafic et d'information routière sur les autoroutes gratuites et à péage.

INDICATEUR 6.1: Rapport des taux de satisfaction comparés des usagers sur les actions de gestion de trafic et d'information routière sur les autoroutes gratuites et à péage. / Programme Sécurité routière (207)

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
% des usagers interrogés satisfaits des services suivants d'information des usagers (radios, dépliants, messages variables...)	(ratio)	ND	ND	0,92	0,92	0,92	0,92

Précisions méthodologiques :

Les usagers expriment une attente pour des services d'information routière de qualité. La satisfaction apportée à cette attente est mesurée dans le cadre grâce aux résultats des questions insérées à la demande de la Direction Générale des Routes (DGR) dans l'enquête annuelle « conditions de vie et aspirations des français » du CREDOC (Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie). Cette enquête, réalisée en face-à-face auprès d'un échantillon représentatif d'usagers d'environ 2 000 personnes sélectionnées selon la méthode des quotas, permet de suivre les progrès enregistrés. Mise au point en 2004 par le CREDOC, elle comporte notamment les questions suivantes :

« Etes-vous satisfait du service d'information à l'usager sur les autoroutes gratuites ? »

« Etes-vous satisfait du service d'information à l'usager sur les autoroutes à péage ? »

L'objectif est de rapprocher le niveau de service offert sur les autoroutes gratuites de celui offert sur les autoroutes à péage, dans une logique de continuité d'itinéraire. Le manque de recul sur cette enquête (1 an) rend fragiles les prévisions chiffrées pour les années suivantes. Les sociétés d'Autoroutes continuant de leur côté à investir pour améliorer le niveau de service, il paraît raisonnable de se fixer une cible de ratio stable pour 2007.

Sources de données : CREDOC

INDICATEUR 6.2: Temps perdu dans les encombrements sur les réseaux de voies rapides urbaines des deux principales agglomérations françaises / Programme Sécurité routière (207)

	Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Paris	Heures X Km	688 000		710 000	745 500	782 775	782 775
Lyon	Heures X Km	74 000		73 000	75 000	80 000	80 000

Précisions méthodologiques :

Cet indicateur ne peut être calculé que lorsqu'une surveillance précise et continue des niveaux de trafic est possible ; ceci explique la restriction géographique actuelle de l'indicateur aux agglomérations de Paris et de Lyon, seules aujourd'hui suffisamment équipées en moyens automatiques de recueil de données de trafic. Au fur et à mesure du déploiement des équipements automatiques, l'indicateur pourra être étendu sur les autres grandes agglomérations et sur les axes interurbains.

L'objectif de l'action est d'atténuer l'aggravation de la congestion du trafic due à l'augmentation régulière de ce dernier. L'évolution de l'indicateur devra donc être interprétée en fonction de l'accroissement du trafic.

Par ailleurs, l'évolution principale sur le trafic obtenue par les systèmes de gestion de trafic a lieu lors de la mise en service complète de ces derniers. Un rendu compte de chaque mise en service complète de systèmes de gestion de trafic d'agglomération sera ainsi réalisé dans le cadre du RAP pour mettre en évidence cet impact.

Sources de données : DSCR

OBJECTIF CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF n° 7 : Accroître la sécurité des déplacements sur le réseau routier national (du point de vue de l'usager)

Programme Réseau routier national (203)

La sécurité routière est une priorité nationale. Tous les acteurs du domaine doivent apporter leur contribution à cet objectif.

Afin de mesurer la performance atteinte pour cet objectif par la politique menée par la seule direction générale des routes sur le réseau routier national, il est nécessaire d'isoler l'effet lié à la réalisation d'infrastructures nouvelles ou à l'aménagement des infrastructures existantes.

Les indicateurs retenus mesurent, pour les opérations mises en service dans l'exercice, les gains théoriques de sécurité exprimés en « vies humaines épargnées » et rapportés éventuellement à l'investissement. La méthode consiste à comparer le nombre de victimes prévisible après mise en service du nouvel investissement au nombre de victimes constaté sur une période historique de référence.

Sécurité routière

DPT PRÉSENTATION STRATÉGIQUE

INDICATEUR 7.1: Nombre de vies « épargnées » par les aménagements de sécurité, rapporté au million d'euros investi / Programme Réseau routier national (203)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
Vies/M€			0,36	0,36	0,36	0,36

Précisions méthodologiques :

Sources des données : Fichier accidents géré par le SETRA pour le calcul du taux de tués par catégorie de voies.

Explication sur la construction de l'indicateur :

L'objectif de cet indicateur est de privilégier dans la programmation les opérations les plus efficaces sur le plan de la sécurité.

Compte tenu du rendement décroissant des opérations visées (on commence en général par réaliser les opérations qui permettent d'épargner le plus grand nombre de vies pour le coût le plus faible), la fixation comme cible 2010 de la valeur 2005 est particulièrement ambitieuse.

Le périmètre de cet indicateur recouvre les aménagements de sécurité, notamment les opérations relevant des plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS) et de la démarche SURE. Il est calculé à partir de ratios théoriques par le réseau technique du ministère selon la nature des aménagements. Le gain entre la situation « avant » et « après » aménagement est calculé pour une année pleine en s'affranchissant de la date de mise en service.

Champ : Réseau non concédé.

INDICATEUR 7.2: Nombre de tués à 30 jours et blessés hospitalisés de plus de 24 heures sur le réseau routier national rapporté au nombre de tués à 30 jours et blessés hospitalisés de plus de 24 heures sur l'ensemble des réseaux / Programme Réseau routier national (203)

Unité	2004 Réalisation	2005 Prévision	2005 Réalisation	2006 Prévision	2007 Prévision	2010 Cible
%	8,5		8,2	8,2	8,2	8,2

Précisions méthodologiques :

Sources des données : Fichier accidents géré par le SETRA et alimenté par les données fournies par la police et la gendarmerie nationale.

Explication sur la construction de l'indicateur :

Cet indicateur permet d'apprécier le résultat des actions menées spécifiquement sur l'infrastructure du réseau routier national pour améliorer la sécurité.

Compte tenu du bon niveau de sécurité sur le réseau conservé par l'Etat et des caractéristiques de ce réseau, le maintien en 2010 de la valeur de l'indicateur prévue pour 2006 constitue un objectif ambitieux.

Il convient de souligner les trois points suivants :

- l'indicateur s'appuie sur les nouvelles définitions du tué et de la gravité : la valeur 2004, année pour laquelle avaient été pris en compte les tués à 6 jours et blessés graves, a été recalculée sur la base de coefficients correcteurs ;

- les valeurs des indicateurs des années 2004 et 2005 ont été recalculées en fonction du périmètre du réseau routier national au 1er janvier 2006 de façon à ce qu'elles puissent être comparées.

- compte tenu de la modification importante du réseau intervenant en 2006 et 2007, les données prévisionnelles figurant dans le tableau ci-dessus sont fondées sur des extrapolations et non sur une analyse de l'accidentalité sur le réseau conservé par l'Etat. Ces valeurs sont donc à considérer avec précaution et seront ajustées dans le PAP annexé au PLF 2008 ;

Champs : Réseau non concédé et concédé.

ANNEXES

TABLE DE CORRESPONDANCE DES OBJECTIFS DU DPT ET DES OBJECTIFS DES PAP

N° de l'objectif du DPT	Nom du programme	Code du programme	N° de l'objectif du PAP
1	Sécurité routière	207	1
1	Police nationale	176	3
1	Gendarmerie nationale	152	3
1	Radars	751	1
2	Sécurité routière	207	2
3	Sécurité routière	207	3
4	Radars	751	1
5	Police nationale	176	7
5	Gendarmerie nationale	152	7
6	Sécurité routière	207	4
7	Réseau routier national	203	1

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme ou de l'action		Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
207	Sécurité routière			316 089 881	316 089 881	334 603 912	334 603 912
01	Observation, prospective, réglementation et soutien au programme			55 714 628	55 714 628	62 908 470	62 908 470
02	Démarches interministérielles et communication			53 857 471	53 857 471	51 279 715	51 279 715
03	Éducation routière			93 415 906	93 415 906	114 354 403	114 354 403
04	Gestion du trafic et information des usagers			112 426 126	112 426 126	106 061 324	106 061 324
05	Contrôle automatisé (ancien)			675 750	675 750	0	0
176	Police nationale			550 777 114	550 777 114	555 486 003	555 486 003
03	Sécurité routière			550 777 114	550 777 114	555 486 003	555 486 003
152	Gendarmerie nationale			689 167 214	689 167 214	735 401 691	735 401 691
02	Sécurité routière			689 167 214	689 167 214	735 401 691	735 401 691
03	Police judiciaire et concours à la justice						
203	Réseau routier national			321 000 000	294 000 000	215 000 000	203 000 000
01	Développement des infrastructures routières			30 000 000	20 000 000	0	0
02	Entretien et exploitation			291 000 000	274 000 000	215 000 000	203 000 000
751	Radars (libellé modifié)			131 000 000	131 000 000	116 000 000	116 000 000
01	Radars			131 000 000	131 000 000	116 000 000	116 000 000
166	Justice judiciaire			220 020 000	220 020 000	233 640 000	233 640 000
02	Conduite de la politique pénale et jugement des affaires pénales			220 020 000	220 020 000	233 640 000	233 640 000
140	Enseignement scolaire public du premier degré			32 278 000	32 278 000	32 628 000	32 628 000
02	Enseignement élémentaire			32 278 000	32 278 000	32 628 000	32 628 000
141	Enseignement scolaire public du second degré			27 072 000	27 072 000	27 789 000	27 789 000
01	Enseignement en collège			27 072 000	27 072 000	27 789 000	27 789 000
214	Soutien de la politique de l'éducation nationale					584 000	584 000
01	Pilotage et mise en œuvre des politiques éducatives et de recherche					320 000	320 000
07	Établissements d'appui de la politique éducative					264 000	264 000
127	Contrôle et prévention des risques technologiques et développement industriel			22 500 000	22 500 000	22 800 000	22 800 000
02	Contrôles techniques de sécurité et de métrologie			22 500 000	22 500 000	22 800 000	22 800 000
190	Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat			31 057 000	31 057 000	32 500 000	32 500 000
01	Recherche et développement dans le domaine du génie civil et de l'aménagement			8 400 000	8 400 000	8 000 000	8 000 000
03	Recherche et développement dans le domaine des transports			22 657 000	22 657 000	24 500 000	24 500 000
204	Santé publique et prévention					505 000	505 000
02	Déterminants de santé					505 000	505 000

Sécurité routière

DPT | ANNEXES

Numéro et intitulé du programme ou de l'action		Exécution 2005		LFI 2006		PLF 2007	
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
219	Sport			160 000	160 000	180 000	180 000
01	Promotion du sport pour le plus grand nombre			160 000	160 000	180 000	180 000
Totaux				2 341 121 209	2 314 121 209	2 307 117 606	2 295 117 606

Précisions méthodologiques :

* Les montants de crédits contribuant au financement d'actions de sécurité routière ont été calculés en prenant en compte les crédits liés à l'activité de sécurité routière (intervention et investissement), les crédits de personnel ainsi que les crédits de fonctionnement des services hors immobilier (les crédits alloués à l'hébergement de la Gendarmerie étant notamment non sécables pour une activité de sécurité routière).

Réseau routier national (203) :

Aucun crédit n'est prévu en 2007 pour l'action 01 « développement des infrastructures routières » : ses ressources sont constituées uniquement de fonds de concours en provenance des collectivités territoriales dans le cadre des investissements contractualisés et de l'Agence de financement des infrastructures de France.

Pour l'action 02 « entretien et exploitation », l'écart de crédits entre 2006 et 2007 prend en compte l'impact financier de la décentralisation des routes nationales d'intérêt local aux départements.