

N° 59

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1989.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi de finances pour 1990, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Roger CHINAUD,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES
(Deuxième partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 18

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

II - Transports intérieurs

3. - Sécurité routière

Rapporteur special : M. Paul LORIDANT

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean-François Pintat, *vice-présidents* ; MM. Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; M. Roger Chinaud, *rapporteur général* ; MM. Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Raymond Bourguine, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gœtschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 895 et annexes, 920 (annexe n° 17), 925 (tome VI) et T.A. 181.

Sénat : 58 (1989-1990).

Lois de finances. Sécurité routière.

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	3
EXAMEN EN COMMISSION	7
NOUVEL EXAMEN EN COMMISSION	8
AVANT-PROPOS	9
INTRODUCTION	11
CHAPITRE PREMIER : LE PROJET DE BUDGET POUR 1990 ...	15
Présentation générale des crédits	15
CHAPITRE II : LA PRIORITE A LA RESORPTION DES "POINTS NOIRS" ET AUX ACTIONS DE SENSIBILISATION	19
I. La résorption des "points noirs"	19
II. Les actions de sensibilisation	21
CHAPITRE III : LA POURSUITE DES AUTRES ACTIONS	29
A. Les actions d'exploitation et d'information routière	29
B. Les actions d'incitation à la sécurité routière	32
C. Les actions de formation des conducteurs	35
CHAPITRE IV : LA SECURITE ROUTIERE : UN DOSSIER INTERMINISTERIEL	39
1. La mobilisation des énergies	40
2. L'amélioration du système répressif et préventif	40
3. L'éducation et la formation des jeunes	41
4. Les actions de sécurité à long terme	42
5. Le financement des dépenses de fonctionnement des unités de gendarmerie affectées à la sécurité routière du réseau autoroutier	44
Relevé des modifications apportées par l'Assemblée nationale en deuxième délibération	45
CONCLUSION	47
ANNEXES	48
- annexe 1	49
- annexe 2	50

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1. Votre commission observe, cette année encore, la progression importante des crédits de la sécurité routière, ce qui traduit le caractère prioritaire que le Gouvernement accorde à la lutte contre les accidents de la route.

Les premiers résultats de cette politique apparaissent prometteurs.

Après la forte progression en 1988 du nombre des accidents corporels (+ 2,7%) et surtout du nombre des tués (+ 7%, soit 10.550 personnes), le nombre des accidents de la route a diminué au cours des six premiers mois de l'année 1989 de 6% par rapport à la même période de 1988.

L'évolution du nombre des tués est aussi en légère diminution de 6,3%, sur cette première partie de l'année, soit 4.684 morts (315 de moins que l'année précédente). A ce rythme, le nombre des tués pourrait se situer en dessous de 10.000 en 1989 (au lieu de 10.548 en 1988) et le nombre des blessés devrait atteindre 230.000 (244.000 en 1988).

Ces chiffres, quoiqu'en baisse, restent toujours dramatiques et exigent le maintien d'un effort permanent des pouvoirs publics.

2. Votre commission note par ailleurs que les crédits de ce projet de budget sont concentrés, comme en 1989, sur :

- la résorption des "points noirs" ;
- les actions de sensibilisation de l'opinion publique.

• Après le quasi doublement des dotations en 1989, le programme pluri-annuel de résorption des "points noirs" se poursuit au même rythme en 1990. Ce programme devrait permettre de supprimer à échéance de 3 ou 4 ans les quelque 200 points encore existants du réseau routier national sur lesquels se reproduisent régulièrement des accidents graves. Ce programme est une **priorité absolue** et doit être poursuivi les années ultérieures, car c'est sur les routes nationales que l'on observe le taux de mortalité le plus élevé. Pour 1990, la dotation prévue permettra de supprimer environ 80 "points noirs", comme cela a été fait en 1989.

• Le développement des actions nationales de sensibilisation de l'opinion publique constitue une autre priorité et demeure un volet indispensable de la politique de sécurité routière.

Il faut en effet "frapper" les consciences car seul un changement profond du comportement des automobilistes peut amener à une diminution significative des accidents de la route.

Un seul chiffre suffit à s'en convaincre : plus de 90% des accidents mortels sont à imputer à l'alcool, à la vitesse et au non-bouclage de la ceinture de sécurité, c'est-à-dire à des fautes de comportement des automobilistes.

L'impact de ces actions de sensibilisation des conducteurs est réel comme le montre par exemple la diminution sensible du nombre des accidents de la route au cours des cinq derniers mois de 1988. La mobilisation progressive de l'opinion a en effet contribué à infléchir l'évolution du nombre des tués ; après avoir augmenté de + 15,9% durant les sept premiers mois de l'année, le nombre des tués a diminué de 4,6% sur les cinq derniers mois.

• Votre commission relève en outre l'effort très important réalisé dans ce projet de budget pour améliorer grâce au projet SIRIUS l'état de la circulation routière en région parisienne, ce qui contribue aussi au renforcement de la sécurité routière. Le coût de ce programme, qui s'étalera sur la durée du plan (5 ans), s'élèvera à près de 250 millions de francs.

3. Votre commission rappelle enfin que, dans la prolongement des orientations arrêtées lors du conseil interministériel en date du 27 octobre 1988, la préparation de quatre mesures importantes commencera à être mise en oeuvre en 1990.

• le permis à points institué par la loi du 10 juillet 1989 sera mis en vigueur à compter du 1er janvier 1992 lorsque le fichier des permis de conduire aura été informatisé en totalité. Il devrait permettre de mieux responsabiliser les conducteurs. Des crédits en ce sens sont prévus au budget de l'Intérieur.

• **Le contrôle technique des véhicules** devrait être mis en oeuvre en 1990. Il vise à soumettre obligatoirement les voitures particulières de plus de 5 ans d'âge à un contrôle périodique tous les 3 ans, avec obligation de réparer les principaux organes de sécurité défectueux (frein, direction, pneus,...) Ce contrôle sera effectué par des opérateurs indépendants de la profession de la vente et de la réparation automobile.

• **La formation des conducteurs** sera renforcée grâce à la poursuite du programme national de formation des 20.000 moniteurs d'auto-école et examinateurs lancé en 1989 ; son financement est assuré à parts égales par l'Etat et les assureurs.

• **La réforme du financement des unités de la gendarmerie nationale** sur le réseau autoroutier. Une contribution financière des sociétés d'autoroutes est prévue à cet effet dans le projet de loi de finances initiale pour 1990 (cf. article 27 du projet de loi de finances). Le Sénat a supprimé cet article lors du débat de première lecture.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a, au cours de sa séance du 9 novembre 1989, procédé à l'examen du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (II. transports intérieurs 3. sécurité routière) pour 1990, sur le rapport de M. Paul Loridant, rapporteur spécial.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial, a tout d'abord observé que la progression importante des crédits de la sécurité routière traduisait la priorité que le Gouvernement accorde à la lutte contre les accidents de la route. Il a par ailleurs constaté que les crédits étaient concentrés, comme en 1989, sur la résorption des "points noirs" et sur les actions de sensibilisation de l'opinion publique, dont il est d'ores et déjà possible de percevoir les premiers résultats.

Le rapporteur spécial s'est également félicité de l'effort réalisé afin d'améliorer, grâce au projet SIRIUS, l'état de la circulation routière en Ile-de-France.

Enfin, il a rappelé la préparation de quatre mesures importantes : le permis à points, le contrôle technique des véhicules, la formation des conducteurs et l'accroissement du nombre d'unités de la gendarmerie nationale sur le réseau autoroutier, pour lequel une contribution financière des sociétés d'autoroutes est prévue par l'article 27 du projet de loi de finances pour 1990.

A l'issue de cette présentation, M. Jacques Oudin a constaté que l'importance des accidents était pour partie fonction de la qualité du réseau routier. Il a déploré l'insuffisance des crédits d'investissement du projet de budget, qui ne permettrait pas la résorption des "points noirs".

M. Bernard Pellarin s'est interrogé sur les modalités de financement des unités de gendarmerie nationale opérant sur les autoroutes.

Après des réponses apportées par le rapporteur spécial, la commission a décidé, à la majorité, de proposer au Sénat l'adoption du budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (II. Transports intérieurs 3. Sécurité routière) pour 1990.

NOUVEL EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné, au cours de sa séance du 17 novembre 1989, les amendements adoptés par l'Assemblée nationale.

Elle a confirmé sa décision prise lors de sa séance du 9 novembre 1989.

AVANT-PROPOS

En 1989, les crédits de la sécurité routière étaient inscrits au budget des transports et de la mer.

En 1990, les crédits de la sécurité routière sont inscrits au budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer au sein d'une section II -Transports intérieurs et d'une sous-section 3.

Les crédits affectés à la 1ère sous-section -transports terrestres et à la deuxième sous-section -Routes font l'objet de rapports séparés.

Mesdames, Messieurs,

Les premiers mois de l'année 1988 avaient été marqués par une nette recrudescence des accidents de la route et par une augmentation dramatique du nombre de tués. Les chiffres étaient éloquents.

Le nombre de tués s'était élevé, sur les neuf premiers mois de l'année de janvier à septembre, à 7.817 pour 129.869 accidents corporels. Le nombre de blessés avait été de 181.483 dont 43.548 gravement.

Par rapport à la même période de l'année 1987, l'augmentation de l'insécurité routière était de 10,4 % pour le nombre de tués -soit 737 vies humaines perdues en plus-, et de 6 % pour le nombre de blessés et d'accidents.

Face à cette évolution, le Gouvernement avait entrepris, dès le mois d'août, un véritable programme de lutte contre les accidents de la route qui a déclenché une prise de conscience certaine dans l'opinion publique.

Cette mobilisation a incontestablement permis de réduire le nombre des accidents durant la deuxième partie de l'année 1988. Par rapport à la tendance des premiers mois de l'année, près de 900 vies humaines ont été épargnées durant les 5 derniers mois de l'année.

L'année 1988 a cependant connu, en moyenne, une détérioration en matière d'accidents de la route puisque :

- le nombre des accidents corporels s'est élevé à 775.887, soit 2,9 % de plus qu'en 1987.

- le nombre de tués a été de 10.548, soit 7 % de plus qu'en 1987.

- le nombre de blessés s'est accru, lui, de 2,7 % par rapport à l'année précédente (244.042).

L'action entreprise par les pouvoirs publics, notamment dans le cadre du comité interministériel sur la sécurité routière du 27

octobre 1988, a commencé à porter ses fruits en 1989 si l'on se réfère aux statistiques des six premiers mois de l'année. En effet, tous les résultats sont en baisse :

- nombre d'accidents corporels : - 6 %
- nombre de tués - 6,3 %
- nombre de blessés graves - 8,3 %
- nombre total de blessés - 6,7 %

Ces résultats restent cependant encore insuffisants et précaires. Ils ne peuvent masquer la réalité de l'hécatombe : il meurt chaque année en France plus de 10.000 personnes sur les routes et plus de 50.000 personnes sont gravement blessées dont certaines conservent à vie un handicap physique grave.

Les jeunes, pour qui les accidents de la route constituent la première cause de mortalité et de handicaps graves, sont particulièrement touchés. Près de la moitié des tués sur la route sont des jeunes de moins de 25 ans.

Un conducteur moyen français a, en cinquante ans de conduite, un risque sur trois d'être impliqué dans un accident corporel, un risque sur sept d'être blessé et un risque sur cent d'y perdre sa vie.

Le coût des accidents de la route (coût direct pour la sécurité sociale et coût indirect pour les pertes économiques) est évalué à 100 milliards de francs chaque année soit quelque 2000 francs par habitant.

Heureusement, les moyens de lutter contre les accidents de la route existent et sont connus. Ils passent par une meilleure sensibilisation de l'opinion publique, une meilleure prévention des accidents grâce notamment à l'amélioration de l'état du réseau et enfin par un système répressif mieux adapté notamment en cas de récidive.

Les moyens de lutte contre l'insécurité routière ont fait dernièrement l'objet d'un "livre blanc" rendu par la Commission de la sécurité routière mise en place par décision du comité interministériel sur la sécurité routière du 27 octobre 1988.

Les résultats d'une politique de sécurité routière sont certains et sont toujours confirmés par l'expérience. Depuis la mise en oeuvre au début des années 1970 d'une politique active de sécurité routière en France, le nombre de tués a régressé de façon très importante alors même que la circulation sur les routes augmentait continuellement.

Rappelons-nous qu'en 1972, on dénombrait plus de 16.000 morts sur les routes ; ce chiffre est aujourd'hui redescendu à 10.000.

Mais cela reste encore trop et nos pays voisins présentent des bilans plus satisfaisants. La Grande-Bretagne a un nombre de tués moitié moins important que le nôtre ; les Etats-Unis, l'Allemagne, le Japon, l'Italie font mieux que nous sans parler des pays scandinaves.

Il importait donc d'agir et vite.

C'est ce qu'a fait le Gouvernement et c'est ce que traduit, dans le prolongement des actions entreprises les années précédentes, le projet de budget de la sécurité routière pour 1990.

CHAPITRE PREMIER

LE PROJET DE BUDGET POUR 1990

PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Les crédits de la sécurité routière prévus pour 1990 évoluent comme suit :

(en millions de francs)

	1989	1990	Variation (en %)
Dépenses ordinaires (D.O.)	367,48	372,51	+ 1,76
- Titre III - Moyens des services	307,48	327,51	+ 6,51
- Titre IV - Actions d'incitation	60,00	45,00	- 25,00
Dépenses en capital (C.P.)			
- Titre V - Investissements, études et expérimentations	228,30	397,60	+ 74,15
Total général des moyens de paiement (D.O. + C.P.)	595,78	770,11	+ 29,26
Autorisations de programme	412,00	461,90	+ 12,11
Total général des moyens d'engagement (D.O. + A.P)	779,48	834,41	+ 7,05

Les moyens de paiement affectés à la sécurité routière passent de 595,78 millions de francs en 1989 à 770,11 millions de francs en 1990, soit une augmentation de 12,11%.

Appréciés en moyens d'engagement (dépenses ordinaires + auto-risations de programme) les crédits passent de 779,48 millions de francs en 1989 à 834,41 millions de francs en 1990, soit une progression de 7,05%.

- Les dépenses ordinaires affectées aux moyens des services s'élèvent à 327,51 millions de francs en progression de 6,51% et tiennent compte d'une majoration très substantielle de 28,7% des dotations réservées aux moyens d'exploitation et d'alerte (+ 8 millions de francs) et aux actions locales de sécurité routière (+ 10 millions de francs, soit un doublement).

Il est à noter que le plan de réduction des effectifs de la fonction publique n'a pas été appliqué aux effectifs de la sécurité routière. De plus, le corps des inspecteurs du permis de conduire bénéficie d'une mesure de titularisation importante de 150 emplois.

- Les crédits d'incitation en matière de sécurité routière s'élèvent à 45 millions de francs au lieu de 60 millions en 1989, soit une réduction de 25%.

Ces crédits sont affectés pour l'essentiel au financement des contrats passés avec les collectivités locales qui s'étaient engagées les années précédentes à réduire d'au moins 10% par an le nombre des accidents de la circulation (contrats "objectif-10%"). Ces contrats arrivent à présent à échéance et ne sont pas renouvelés, ce qui explique la réduction nette de 15 millions de francs des crédits. Mais de nouveaux contrats avec les collectivités locales seront mis en place, sur des bases nouvelles ;

- Les autorisations de programme sont fixées à 461,90 millions de francs et progressent de façon sensible (+ 12,11%) après une hausse de 46% en 1989.

Les crédits de paiement s'accroissent eux de façon beaucoup plus importante (+ 74%) mais cela fait suite à une réduction, en 1989, qui avait été opérée en raison de l'importance des reports de crédits.

Répartition et évolution des investissements

(en millions de francs)

	1989	1990	Variation (en %)
Actions de sécurité et de circulation	389,7	441,6	+ 13,3
. Résorption des "points noirs"	270	270	-
. autres aménagements routiers	96,7	96,3	-
. SIRIUS	-	52,3	n.s.
. informations routières	2	2	-
. aménagements de pistes pour le permis de conduire	9	9	-
. réseau d'appel d'urgence	12	12	-
Etudes et expérimentations	22,3	20,3	- 8,9
. équipements de sécurité et d'exploitation du réseau routier	6,4	5,2	- 18,8
. aménagement des routes	5,5	4	- 27,3
. réglementation technique des véhicules	6	6	-
. études générales sur la sécurité et la circulation	4,4	5,1	+ 15,9
Total des autorisations de programme (A.P.)	412,0	461,9	+ 12,11
Total des crédits de paiement (C.P.)	228,3	397,6	+ 74,1

La progression des autorisations de programme tient pour l'essentiel à l'inscription d'une dotation nouvelle de 52,3 millions de francs destinée au financement du projet SIRIUS lancé dans le cadre du contrat de plan signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France en 1989. Ce projet vise à améliorer la fluidité du trafic sur les grands axes routiers parisiens, grâce à une information en temps réel des automobilistes.

Mais par ailleurs, une dotation de 270 millions de francs identique à celle de l'an dernier est prévue pour la poursuite des actions d'aménagement des routes nationales en vue d'améliorer les points les plus dangereux en matière de sécurité et de circulation routières ("points noirs").

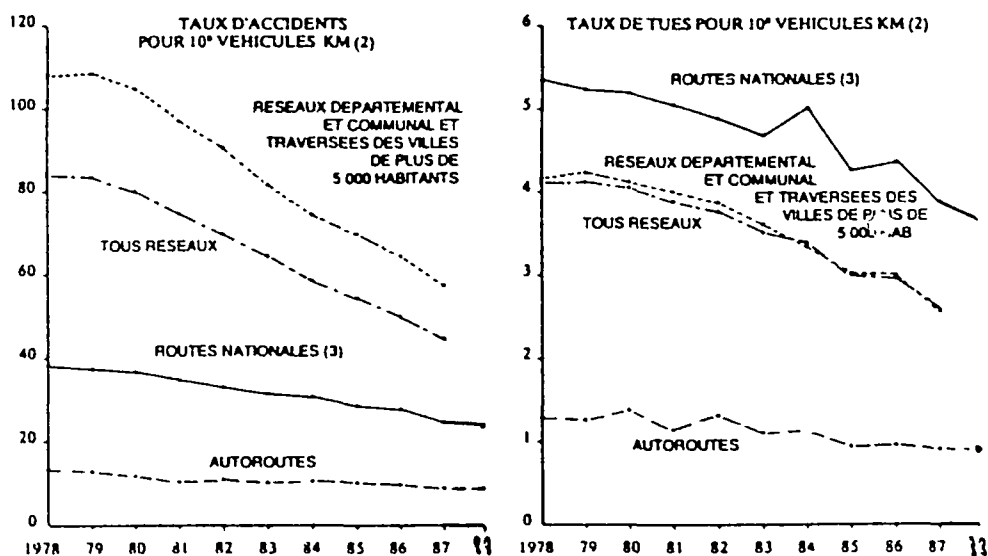
CHAPITRE II

LA PRIORITE A LA RESORPTION DES "POINTS NOIRS" ET AUX ACTIONS DE SENSIBILISATION

I. LA RESORPTION DES "POINTS NOIRS"

La qualité des infrastructures routières constitue un facteur décisif de sécurité routière.

Le taux d'accidents et de tués varie de façon parallèle avec la qualité des infrastructures routières, comme le montrent les tableaux suivants :



TAUX MOYEN DE TUÉS POUR 100 MILLIONS DE VÉHICULES×KM, PAR CATÉGORIE DE VOIES

2 voies largeur 7 m	3 voies largeur 10 m	2×2 voies . doublement sur place d'une route existante	2×2 voies route neuve	autoroutes de liaison
5,6	4,8	3,4	1,8	1,3

Le taux d'accidents et de tués est plus faible sur les liaisons autoroutières, réputées bénéficier des équipements les plus adaptés à la sécurité, que sur les routes nationales et le réseau secondaire présentant de moindres qualités en matière de sécurité.

Une autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route nationale ordinaire et une route neuve trois fois plus sûre. Sur 10.000 tués environ en France chaque année, 500 le sont sur autoroutes.

On estime généralement que la mauvaise conception de l'infrastructure a un lien direct avec les accidents graves dans environ un tiers des cas dont 20% imputables à un défaut de tracé.

D'où la nécessité d'améliorer la qualité du réseau routier du point de vue de sa sécurité.

Or, ce réseau national comporte encore un certain nombre de tronçons sur lesquels se produisent, avec une fréquence anormalement élevée, des accidents graves, ce qu'il est convenu d'appeler les zones d'accumulation d'accidents graves ou dans l'acception courante "les points noirs".

Le nombre de ces "points noirs" s'élève encore à près de 200 malgré leur réduction constante depuis une dizaine d'années sous l'effet des efforts entrepris.

Le projet de budget pour 1989 avait prévu un quasi-doublement (+ 92%) de l'effort précédent, dans le but de faire disparaître ces tronçons dangereux en cinq ans au lieu de dix ans.

Les crédits prévus pour 1990 seront maintenus à 270 millions de francs confirmant la poursuite de l'effort engagé.

(en millions de francs)

Années	Crédits dégagés
1983	130
1984	130,5
1985	201
1986	213
1987	171
1988	140
1989	270
1990	270

En 1988 et 1989, il a été procédé à l'aménagement de plus de 200 points. Pour 1990, la direction de la sécurité routière et de la circulation prévoit de traiter 80 dossiers environ.

Les travaux de sécurité consistent le plus souvent à :

- améliorer l'éclairage;
- améliorer la perception de la route notamment des carrefours;
- modifier les infrastructures;
- effectuer des aménagements lourds.

La liste des "points noirs" sur le réseau national est publiée mais celle relative au réseau secondaire départemental et communal n'est pas encore dressée et des efforts restent à faire de ce point de vue.

Il serait souhaitable enfin qu'un bilan de ces travaux soit effectué régulièrement afin de mieux en apprécier l'impact sur la sécurité.

II. LES ACTIONS DE SENSIBILISATION

A l'autre extrémité du champ de la politique de sécurité routière, les actions de sensibilisation et d'éducation des usagers visent à modifier le comportement des automobilistes et à en prévenir ou corriger les excès.

Ces actions de sensibilisation prennent la forme, le plus souvent, de campagnes d'information nationales (ex.: campagne "Apprenons la rue", "L'alcool au volant", "Bouclage de la ceinture", "Choisissons la vie, changeons de conduite", "Faisons la route ensemble"...).

Cette politique de sensibilisation part du constat, établi à partir des enquêtes scientifiques menées sur plus de 10.000 accidents, et au terme duquel il apparaît que dans plus de 90% (94% exactement) des cas, les accidents mortels reposent sur un facteur humain résultant du tryptique désormais bien connu :

- excès de vitesse 48%
- alcoolisme 30%
- absence de ceinturage 25%.

(N.B.: le total de ces trois causes dépassent 94% car il y a le plus souvent combinaison de plusieurs facteurs comme, par exemple, un conducteur en état d'alcoolémie qui commet un excès de vitesse et/ou qui n'est pas ceinturé)

1. L'alcool au volant

L'alcoolémie est impliquée dans 30% des accidents graves et tue plus de 3.000 personnes par an.

En 1983, le seuil du délit d'alcoolémie est passé de 1,2 gramme/litre de sang à 0,8 gramme. Ce seuil est le plus souvent de 0,5 gramme/litre dans les autres pays européens.

Le risque d'accident mortel d'un conducteur est multiplié par deux entre 0,5 et 0,8 gramme, par 9 entre 0,8 et 1,2 gramme, et par 32 entre 1,2 et 2 grammes par litre.

Parmi les taux d'alcoolémie incriminés dans les accidents, on observe un taux moyen de 1,8 gramme/litre et une proportion de taux supérieur à 2 grammes/litre de 40%.

Ces chiffres sont accablants et le lien entre l'alcool et les accidents de la route est aujourd'hui admis par une très large majorité de la population.

Pourtant, on n'observe pas encore de réelles modifications du comportement des buveurs occasionnels impliqués dans de nombreux accidents. D'où la nécessité de poursuivre les actions de sensibilisation.

2. Les excès de vitesse

En revanche, le lien entre la vitesse et les accidents de la route continue de susciter en France des controverses dans l'opinion publique qui reposent le plus souvent sur une ignorance des faits.

Ainsi, la moitié seulement des conducteurs estime que la vitesse est dangereuse et seuls 17 % des Français admettent la répression sévère des excès de vitesse.

Le livre blanc de la Commission de sécurité routière se montre sévère pour les détracteurs des limitations de vitesse qui appartiennent le plus souvent à quelques catégories de conducteurs.

"Les opposants les plus déterminés sont les "gros rouleurs", les jeunes et les couches sociales supérieures, possesseurs de voitures sportives et puissantes, qui représentent un conducteur sur cinq, mais près du tiers des kilomètres parcourus. En s'appuyant sur une désinformation bien orchestrée, ces conducteurs rejettent les constats des effets de la vitesse - quelque incontestables qu'ils soient objectivement - et ne se laissent pas intimider par une répression dont la probabilité est actuellement trop faible. Les limitations de vitesse leur apparaissent inopérantes, injustes, voire attentatoires à la liberté. Ils s'estiment bons conducteurs, aptes à maîtriser les conséquences de leur vitesse, libres donc de s'affranchir de règles jugées infondées. Ils considèrent que les progrès récents de la technique automobile autorisent, sans risques supplémentaires, des vitesses plus élevées et veulent ignorer les effets de la "force vive".

Défenseurs d'une vision purement individualiste de l'automobile, niant - au mépris des lois de la physique - le danger des vitesses élevées, ces conducteurs, même s'ils sont souvent adroits, représentent deux fois plus de risque que la moyenne et font courir des dangers à la société en s'opposant aux règles collectives nécessaires à la sécurité d'une circulation de masse.

Ainsi, la conduite automobile d'une frange significative de conducteurs français se caractérise à l'heure actuelle par une agressivité et une nervosité inconnues, voire inconcevables, dans la plupart des autres pays développés (U.S.A., Canada, Angleterre, Pays-Bas,...), dont le style de conduite "calme" privilégie la courtoisie et la tolérance".

Les statistiques sont pourtant tenaces qui font apparaître une corrélation très étroite, indépendamment de la variation du trafic, entre la vitesse et le nombre des accidents ainsi que leur gravité.

On estime que les excès de vitesse sont en relation avec près de la moitié (48%) des accidents mortels et sont donc responsables, à des degrés divers, de plus de 5.000 morts par an sans compter le nombre de blessés dont l'état de gravité croît indiscutablement avec la vitesse.

Le tableau ci-dessous permet d'évaluer le lien entre la vitesse et la gravité de l'accident et confirme les effets élémentaires de la "force vive" :

Evolution du nombre d'indemnes en fonction de la vitesse estimée avant accident (*)

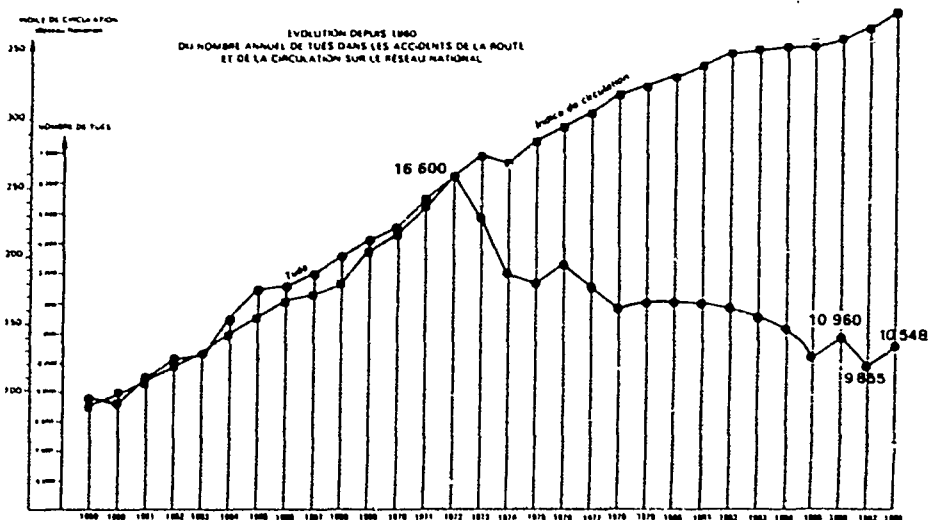
Vitesse avant accident (en km/h)	50-60	80-90	110 et plus
Pourcentage d'indemnes	88,4	78,7	53

(*) La vitesse au moment du choc est bien inférieure à la vitesse à laquelle roulait le véhicule avant l'accident.

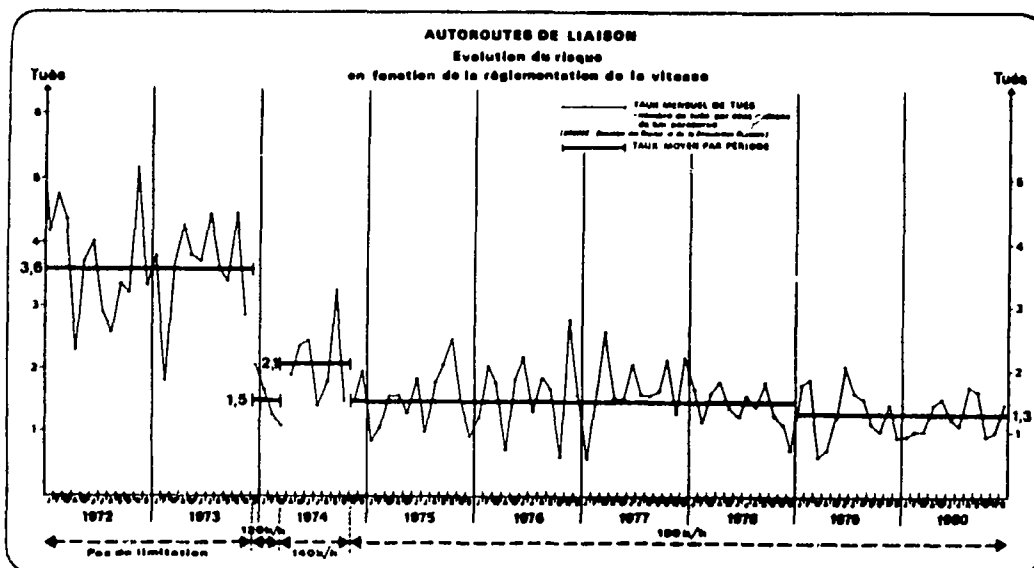
Tous les pays qui ont introduit des limitations de vitesse ont pu observer une réduction parallèle, au-delà des variations conjoncturelles, du taux de mortalité à la suite d'accidents de la route.

L'expérience française est exemplaire de ce point de vue, comme le montrent les graphiques ci-dessous :

Evolution depuis 1960 du nombre annuel de tués dans les accidents de la circulation



Ce graphique montre clairement les évolutions du nombre de tués sur l'ensemble du réseau avant et après l'introduction des limitations de vitesse en 1973.



Ce second graphique fait nettement apparaître la corrélation étroite entre le nombre de tués sur autoroutes et les limitations réglementaires de la vitesse. La limitation à 130 km/h en 1973 aura permis de ramener le taux de tués (en nombre mensuel de tués par cent millions de kilomètres parcourus) de 3,6 avant 1973 à 1,3 après 1973, soit une réduction par trois (1).

Les exemples étrangers confirment ces évolutions.

Les dernières mesures prises par certains Etats américains, et qui ont consisté à relever la limitation de vitesse de 90 à 105 km/h dans le courant de l'année 1987, se sont traduites par une augmentation brutale, de l'ordre de 50%, du nombre des accidents.

Les Etats-Unis d'ailleurs qui ont, dans l'ensemble, adopté les limitations de vitesse les plus strictes, ont le taux d'accidents mortels le plus faible de tous les pays développés (cf. graphique ci-après).

Enfin, s'il est exact que le nombre d'accidents mortels est supérieur en France à celui observé en Allemagne, alors même que ce pays n'a pas adopté de limitation de vitesse, cela tient à plusieurs facteurs.

Tout d'abord, la part du trafic total écoulé par liaisons autoroutières, dont on sait qu'elles offrent un niveau de sécurité supérieur à celui du réseau routier classique, est plus importante en

1. On doit noter que le secrétaire d'Etat chargé de la sécurité routière étudie la possibilité d'une réduction éventuelle de la vitesse autorisée en agglomération urbaine (60 km/h actuellement).

Allemagne qu'en France et le port de la ceinture, y est beaucoup mieux respecté.

Il est par ailleurs inexact d'affirmer qu'il n'existe pas de limitation de vitesse en Allemagne car, en réalité, la vitesse est strictement limitée sur le réseau routier et, en fait ou en droit, limitée sur les deux tiers du réseau autoroutier qui peut schématiquement se décomposer en trois types de liaisons :

- les liaisons en agglomération (un tiers environ) sur lesquelles la vitesse est limitée à 110 km/h ;

- les liaisons du Nord du pays (un tiers aussi) sur lesquelles l'état d'encombrement interdit en pratique des vitesses supérieures à celles autorisées en France (130 km/h) ;

- les liaisons du Sud (Bavière notamment) où l'absence de limitation joue son plein effet.

3. Le port de la ceinture

La nécessité du port de la ceinture de sécurité reste encore, comme pour la vitesse, l'objet de controverses au sein de l'opinion publique alors que rien ne permet d'en contester objectivement l'utilité en cas d'accident.

Son impact sur la réduction des tués ou sur la gravité des blessures des victimes est très élevé. On estime que près de 2.000 décès et 10.000 blessures corporelles sont évités chaque année du fait du ceinturage des passagers des voitures accidentées. Sans ceinturage, le nombre de morts serait donc de l'ordre de 12.000 au lieu de 10.000 observés en moyenne.

La proportion de tués parmi les conducteurs ceinturés est plus de deux fois inférieure à celle des conducteurs non ceinturés et plus de trois fois pour les places avant.

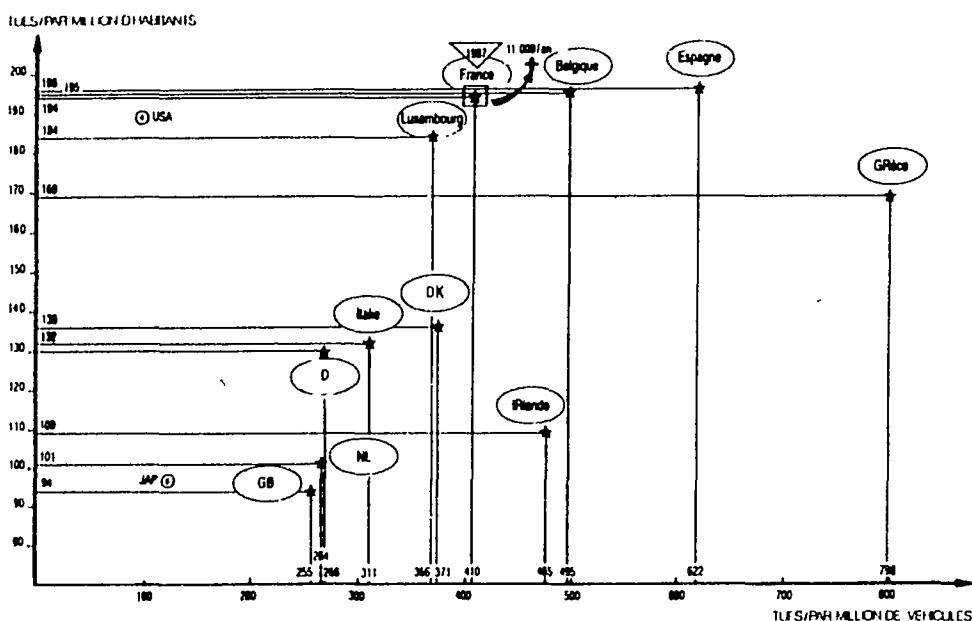
La multiplication des campagnes en faveur du port du ceinturage et l'accroissement des contrôles ont incontestablement porté leurs fruits pour ce qui concerne le réseau de rase campagne (90 % des automobilistes sur autoroute sont ceinturés). En revanche, le port de la ceinture en ville est nettement moins bien respecté (taux de ceinturage de 50 % seulement) alors que c'est en ville que la ceinture fait le plus souvent la différence entre l'accident corporel grave et l'accident léger.

*

* *

La poursuite d'une meilleure sensibilisation de l'opinion publique française face aux problèmes de sécurité routière est donc indispensable car la France figure encore en mauvaise position par rapport aux autres pays développés malgré la réduction du nombre de tués ces dernières années.

Le tableau ci-dessous met en évidence le niveau élevé d'insécurité routière que la France partage, au sein des pays développés, avec la Grèce, l'Espagne et la Belgique (partie droite du graphique). Les pays disposant du niveau de sécurité (ceux figurant dans la partie gauche du graphique) le plus élevé sont les Etats-Unis et le Japon, pays qui ont adopté - et ce n'est pas un hasard - les politiques les plus rigoureuses en matière de sécurité routière.



Le projet de budget pour 1990 consacre la poursuite de l'effort en faveur de la communication engagé l'année précédente grâce à une dotation de 55 millions de francs allouée au Délégué interministériel à la sécurité routière, en progression de 20 % par rapport à l'année précédente.

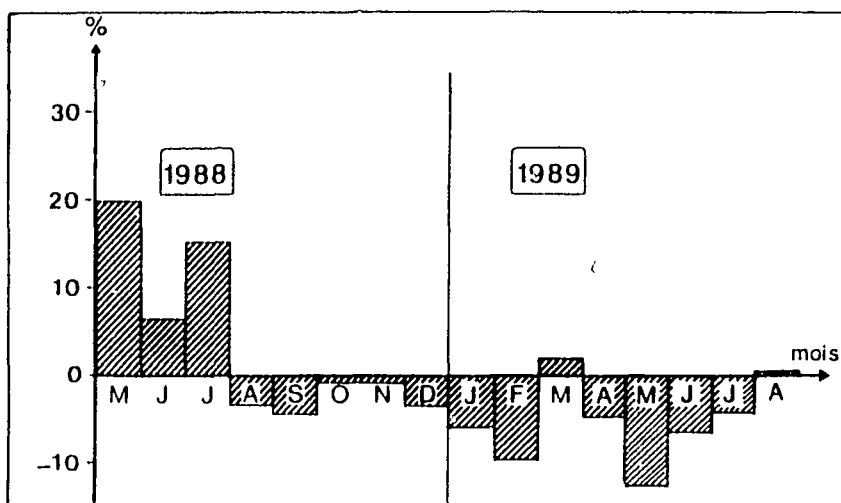
Celle-ci inclut notamment un **doublement des dotations en faveur des actions locales de sécurité routière mise en oeuvre par les Préfets**. Une mesure nouvelle de 10 millions de

francs est prévue à cet effet portant le montant des crédits de 12 à 22 millions de francs.

Cette progression est satisfaisante même si, dans l'absolu, le montant des crédits de communication et d'information reste encore faible au regard des enjeux.

L'efficacité de ces actions de sensibilisation, dès lors qu'elles sont régulières et associées à des contrôles renforcés sur les routes, n'est, en effet, guère discutable comme le montre le graphique ci-après faisant apparaître la réduction sensible du nombre de tués sur la route dès le second semestre de 1988 :

Evolution mensuelle du nombre de tués dans les accidents de la circulation par rapport au même mois de l'année précédente (mai 1988 à août 1989)



CHAPITRE III

LA POURSUITE DES AUTRES ACTIONS

A. LES ACTIONS D'EXPLOITATION ET D'INFORMATION ROUTIERE

La direction de la sécurité et de la circulation routière mène, dans le cadre de ses missions, des actions visant à l'exploitation et l'information routière. Ces actions visent à améliorer la circulation routière et constituent, de ce point de vue, un élément très important de prévention des accidents.

Les crédits de fonctionnement affectés à ces programmes s'élèvent en 1990 à 92 millions de francs, en hausse de 9,5 % par rapport à 1989 grâce à l'inscription d'une mesure nouvelle de 8 millions de francs.

1. L'exploitation routière

En ce qui concerne les autoroutes non concédées et les voies assimilées, la politique en la matière comprend des mesures concernant surtout les déplacements quotidiens domicile-travail ainsi que les trajets de week-end et consistant en la mise en oeuvre et la gestion d'équipements dynamiques (à indication variable dans le temps) dont le but est de permettre aux usagers d'adapter leur conduite aux conditions réelles de circulation.

Ces équipements contribuent à l'amélioration :

- de la sécurité par l'optimisation de l'écoulement du trafic et par l'aide que les équipements apportent en matière de surveillance du trafic ;

- de la fluidité du trafic par les contrôles d'accès à ces voies et par la signalisation variable.

Par ailleurs, une exploitation appropriée du réseau routier national en rase campagne à l'occasion des grandes migrations saisonnières est mise en oeuvre.

Les itinéraires BIS, par exemple, permettent de détourner des grands axes une partie du trafic.

L'entreprise de rénovation de la signalisation des 8.000 kilomètres de BIS, programmée depuis plusieurs années, est quasiment terminée. Des aménagements ponctuels d'infrastructure ont été également réalisés.

Les opérations PALOMAR consistent à optimiser la régulation du trafic sur les grands fuseaux conduisant de Paris vers le Sud-Est par des actions de type : incitations à utiliser les itinéraires BIS, contrôles d'accès, déviations...

Elles sont mises en activation programmée lors des vacances d'été et d'hiver, mais peuvent l'être aussi à la demande lors d'événements importants.

La première opération PALOMAR-Nord a débuté en 1982 dans les régions Bourgogne et Franche-Comté (axes A 6, A 31, A 36 et itinéraires associés).

Une deuxième opération PALOMAR-Centre, a été décidée en 1986 en région Rhône-Alpes.

Pour l'été 1987, ont été mis en place deux plans PALOMAR-Sud, l'un pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (A 8, N 7...), l'autre pour la région Languedoc-Roussillon (A 9, N 9, N 113...).

Enfin, pour l'été 1989, un plan PALOMA-Bordeaux, a été mis en place dans le département de la Gironde pour optimiser la traversée de l'agglomération bordelaise.

2. L'information routière

Celle-ci repose sur trois actions fondamentales : le recueil, le traitement et la diffusion des informations.

A côté du recueil traditionnel par les unités du terrain (Gendarmerie, Police, Equipement, sociétés d'autoroutes, Météorologie nationale...) est poursuivie une politique de recueil de données automatisées : c'est ainsi qu'a été mis en place un système national et que les études se poursuivent pour son interconnexion avec les systèmes régionaux et départementaux. Des expérimentations ont démarré en 1989.

Le traitement de ces informations est ensuite effectué dans les centres d'information routière pour lesquels est mise en oeuvre une politique de construction de locaux fonctionnels et d'équipement en moyens informatiques de gestion des informations.

La diffusion, enfin, de ces informations, se fait dans le cadre des campagnes :

- **d'information préventive**, surtout avec la campagne BISON-FUTE comprenant une action auprès des entreprises pour un meilleur étalement des congés, la distribution de la carte BISON-FUTE à plus de deux millions et demi d'exemplaires ainsi que les conseils sur les jours et heures de départ les plus favorables ;

- **d'information en temps réel** diffusée notamment par les centres d'information routière auprès des médias aidés par le magazine vidéographique ANTIOPE-ROUTE visible en particulier en 60 points d'accueil le long des grands itinéraires ainsi que par le magazine 36-15 Route. Cette information est diffusée dans les 91 points d'accueil BISON-FUTE. De plus, des panneaux variables ou bornes sont installés surtout sur les autoroutes.

Pour l'avenir, en dehors de la recherche d'une amélioration constante de l'efficacité de ces moyens, la France, précurseur en la matière, oeuvre activement au sein de l'Europe par une participation très importante aux programmes EUREKA, PROMETHEUS ET DRIVE.

3. Le projet SIRIUS

Le contrat de plan Etat-Région en Ile-de-France a prévu le lancement d'une opération d'amélioration de la circulation en région parisienne de grande envergure : le projet SIRIUS.

Il s'agit d'un dispositif d'information en temps réel des automobilistes visant à améliorer la fluidité du trafic sur les grands axes autoroutiers parisiens.

Le coût total du projet, dont la mise en oeuvre s'étalera sur la durée du plan, est fixé à 245 millions de francs.

Pour 1990, la contribution financière de l'Etat à ce projet est prévue à hauteur de 52,3 millions de francs en autorisations de programme et de 17 millions de francs en crédits de paiement.

A la pointe du progrès technique en matière de contrôle de la circulation, ce projet constituera un élément de renforcement de la sécurité routière en Ile-de-France et aura, de surcroît, un "effet-vitrine" très favorable pour les industriels français chargés de concevoir l'opération.

B. LES ACTIONS D'INCITATION A LA SECURITE ROUTIERE

Ces actions visent à associer les collectivités locales et autres partenaires à la lutte contre les accidents de la route.

Le projet de budget pour 1990 permettra notamment la poursuite du programme REAGIR et le financement, sous une forme modifiée, du programme "objectif - 10 %".

1. REAGIR

Le programme REAGIR (réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier), a été décidé, après l'accident de Beaune, lors du comité interministériel de la sécurité routière du 13 juillet 1982 et généralisé depuis le 1er mai 1983 à l'ensemble du territoire.

Ce programme instaure, pour les accidents mortels ou très graves de la circulation (environ 10.000 par an), une enquête technique approfondie effectuée au niveau départemental, sous l'autorité directe du Préfet, par une équipe pluridisciplinaire d'inspecteurs départementaux de sécurité routière (I.D.S.R.) regroupant des représentants de l'ensemble des services concernés (Police, Gendarmerie, personnel des services techniques municipaux, médecins des services d'urgence, etc...), des représentants des élus locaux et des membres qualifiés d'associations locales de prévention.

Le nombre de ces enquêtes effectuées à bref délai après l'accident, s'élève aujourd'hui à environ 15.000 et permettent un traitement informatique de leurs résultats.

Ce programme présente une utilité essentielle car il permet :

- d'acquérir une meilleure connaissance des causes réelles des accidents ;
- de mobiliser les citoyens, les élus, les milieux professionnels et associatifs et les services locaux au service de la sécurité routière à l'échelon de leur vie quotidienne ;
- de préparer des programmes locaux de prévention adaptés à la réalité des accidents observés ;
- de poursuivre l'informatisation des données permettant d'orienter à terme les grandes actions de sécurité routière (12.000 enquêtes ont été traitées par voie informatique à ce jour).

Il est à la base de toute politique efficace de sécurité routière et constitue un élément décisif de décentralisation et de mobilisation des partenaires associés au niveau local dans la lutte contre les accidents de la route, là où ils se produisent.

Il constitue notamment un outil précieux pour les commissions départementales de la sécurité routière créées en 1986.

Les moyens financiers consacrés au programme REAGIR reposent tout d'abord sur les crédits de personnel et de fonctionnement des administrations gestionnaires des inspecteurs départementaux de sécurité routière ; pour le ministère des Transports et de la mer, il s'agit de personnels d'administration centrale, des directions départementales de l'équipement et des centres d'études de l'équipement.

Par ailleurs, le délégué interministériel à la sécurité routière dispose de crédits pour le fonctionnement des plans départementaux d'actions de sécurité routière à hauteur de 2,5 millions de francs pour 1989 et 1990.

Un financement de 2 millions de francs a d'autre part été prévu pour l'élaboration du nouveau système informatique de gestion de la base de données sur le budget 1989.

2. Objectif - 10 %

Pour lutter plus efficacement contre les accidents de route, les pouvoirs publics s'appuient depuis plusieurs années sur forte mobilisation de l'ensemble des partenaires et notamment celle des collectivités locales.

Les actions engagées par les élus locaux ont montré leur rôle essentiel pour l'amélioration de la sécurité routière.

La participation des collectivités locales à la politique de l'Etat se concrétise par leur association à l'élaboration du plan départemental d'actions de sécurité routière.

Pour renforcer ses relations avec les collectivités locales, le Gouvernement a décidé de leur proposer une nouvelle définition des contrats objectif - 10 % en remplacement des anciens contrats venant à échéance.

Ces contrats, mis en oeuvre à compter du 1er janvier 1990, bénéficieront d'une dotation budgétaire de 42 millions de francs. Ils se concrétiseront par l'élaboration de programmes annuels d'actions de sécurité routière financés à parité par l'Etat et les collectivités.

Les contrats sont proposés à toutes les collectivités d'au moins 30.000 habitants : département, commune, groupement ou association de communes.

Le programme d'action, objet du contrat, peut contenir toute mesure susceptible d'améliorer la sécurité routière : analyse des données et diagnostic, infrastructure, éducation, formation, information, surveillance et contrôles, alerte et secours.

Afin de privilégier les actions portant sur le comportement du conducteur, les dépenses relatives à l'infrastructure (étude ou aménagement) et celles d'équipement pour l'alerte ou les secours seront globalement plafonnées à 50 % du montant du contrat.

Le programme aura une durée maximale de trois années.

Les contrats entre l'Etat et les collectivités locales seront signés annuellement à partir de 1990 et renouvelables au maximum deux fois sur les années 1991 et 1992.

La méthode partenariale d'élaboration doit avoir pour effet d'intégrer ces contrats dans les plans départementaux d'actions

de sécurité routière et de rechercher, le cas échéant, une cohérence avec les autres contrats Etat-collectivités.

La contribution annuelle de l'Etat sera calculée sur la base de 1 franc par habitant. Le montant maximum de cette contribution sera plafonnée à 800.000 francs.

Le montant minimum sera de 50.000 francs pour les collectivités ayant une population comprise entre 30.000 et 50.000 habitants et de 300.000 francs pour les départements.

La contribution de l'Etat n'excèdera pas celle de la collectivité co-contractante.

L'Etat versera à la collectivité une prime de 0,5 franc par habitant si le nombre d'accidents corporels sur le territoire considéré a été réduit :

- d'au moins 10 % entre l'année de référence (précédent la signature du contrat) et la première année du contrat ;
- d'au moins 15 % entre l'année de référence (précédent la signature du premier contrat) et la deuxième année du contrat.

Cette prime, qui devra naturellement être affectée à des actions relatives à la sécurité routière, sera comprise entre 25.000 francs et 400.000 francs.

C. LES ACTIONS DE FORMATION DES CONDUCTEURS

Le projet de budget de la sécurité routière pour 1990 comprend une dotation de 201,4 millions de francs (+ 3,2 %) affectée à la formation des conducteurs, dont :

- 149,2 millions de francs pour le personnel du service des examens du permis de conduire ;
- 52,2 millions de francs pour les moyens de fonctionnement et d'investissement du service ainsi que pour les actions à caractère pédagogique et de recherche.

Il convient au préalable d'observer qu'au titre de la priorité accordée à la formation, le corps d'inspecteurs du permis de conduire (887 emplois) n'a pas été soumis, cette année encore, au plan

de réduction des effectifs de 1,5 % de la fonction publique et une importante mesure de titularisation de 150 emplois d'inspecteur est prévue (70 emplois 1989).

La politique en faveur de la **formation des conducteurs** comporte trois volets faisant suite aux décisions prises au comité interministériel de la sécurité routière du 11 février 1987 et du 27 octobre 1988. Elle constitue un **volet essentiel de l'action en faveur de la sécurité routière** car les impératifs de sécurité doivent être ressentis dès l'apprentissage de la conduite par les jeunes conducteurs. Trop souvent encore, le permis de conduire n'est perçue que comme une obligation d'obtenir une autorisation administrative.

1. L'élaboration du programme national de formation à la conduite

Ce programme, défini par l'arrêté du 23 janvier 1989, a pour but de définir et préciser les contenus et objectifs pédagogiques nécessaires à l'apprentissage de la conduite. Il recense toutes les connaissances et le savoir-faire à acquérir pendant la formation pour que le conducteur débutant devienne un conducteur sûr.

Il constitue une référence pédagogique unique pour les élèves, les formateurs et les examinateurs et améliore l'efficacité de la conduite.

Le programme national de formation à la conduite a été soumis au Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (C.S.E.C.A.O.P.) le 15 avril 1988 et a été approuvé.

Pour la mise en oeuvre de ce programme, un guide du formateur a été élaboré. Par ailleurs, des dossiers thématiques destinés à apporter des connaissances plus approfondies sur les grands thèmes de sécurité routière ont été réalisés. Ils visent à la fois l'éducation, la formation et le perfectionnement des conducteurs.

Afin de diffuser ce nouvel enseignement aux 20.000 moniteurs de conduite, une action de formation a été entreprise au dernier trimestre 1989, d'une durée d'un mois. A l'issue de cette formation, les 20.000 moniteurs auront été formés de façon décentralisée dans le cadre d'un module de quatre jours. Cette action est prise en charge pour moitié par les pouvoirs publics et pour moitié par les trois familles d'assurances (Fédération française des sociétés d'assurances (F.F.S.A.), Groupement des sociétés d'assurances à caractère mutuel (G.S.A.C.M.), Mutualités agricoles).

Enfin, les conditions de la formation initiale de tous les automobilistes seront équivalentes à celles de l'apprentissage anticipé de la conduite et conformes ainsi au programme national de formation à la conduite.

A ce titre, il est prévu l'obligation d'un livret d'apprentissage contenant les quatre étapes de synthèse de la formation initiale de l'apprentissage anticipé de la conduite.

2. La généralisation progressive du processus de l'apprentissage anticipé de la conduite

L'apprentissage anticipé de la conduite (A.A.C.) ouvert aux adolescents à partir de l'âge de 16 ans, a été expérimenté depuis le mois de juin 1984 dans les deux départements des Yvelines et de l'Essonne.

Cette expérience a été étendue à vingt nouveaux départements en 1986 et le principe de sa généralisation décidé par le comité interministériel de la sécurité routière le 11 février 1987. Les circulaires ministérielles du 3 mai 1988 et du 26 septembre 1988 ont rendu cette généralisation effective pour l'ensemble des départements métropolitains et d'outre-mer.

Pour la mise en application de la généralisation de cette filière de formation, des réunions d'information ont eu lieu dans tous les départements métropolitains et d'outre-mer pour sensibiliser les divers partenaires à cette opération : forces de l'ordre, auto-écoles, secteurs de l'assurance et secteurs associatifs.

Aujourd'hui, plus de 30.000 jeunes suivent cette filière de formation. Deux types d'action ont été mis en oeuvre et seront poursuivis en 1990 :

a) la promotion de l'A.A.C. : une campagne nationale de promotion sous la forme d'un spot publicitaire diffusé sur l'ensemble des chaînes de télévision s'est déroulée en février et en mars 1989. 5 millions de dépliants ont été adressés aux préfetures, auto-écoles et sociétés d'assurances.

Cette campagne a été relayée au niveau local dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (P.D.A.S.R.).

Enfin, une campagne d'information complémentaire a été menée à l'échelon national au dernier trimestre 1989.

b) l'amélioration de la mise en oeuvre de l'A.A.C. : une action de formation de l'ensemble des enseignants de la conduite, dans le cadre du programme national de formation à la conduite défini par l'arrêté du 23 janvier 1989 a été menée.

3. Enseignement de la sécurité routière en milieu scolaire

La sécurité routière fera l'objet d'un enseignement systématique dans les écoles normales d'instituteurs et dans la formation initiale et continue de tous les enseignants ayant la responsabilité de l'éducation aux règles de sécurité routière dans les écoles primaires, les collèges et les lycées.

L'attestation scolaire de la sécurité routière (A.S.S.R.) en fin de classe de 5ème, sera réactualisée et généralisée.

En 1988, une campagne organisée conjointement par le ministère des Transports et de la mer et le ministère de l'Education nationale s'est fixée pour objectif de sensibiliser l'ensemble des enseignants (700.000 agents) aux enjeux de la politique de sécurité routière décidée par le Gouvernement.

Des documents d'accompagnement ont mis l'accent sur l'importance du rôle du corps enseignant et sur le caractère inter-disciplinaire des enseignements liés à la sécurité routière.

Cette opération intitulée "Apprenons la rue" a eu un impact important dans de très nombreux établissements scolaires.

Par ailleurs, les "plans départementaux d'actions de sécurité routière" ont donné lieu à de nombreuses actions menées en milieu scolaire sous l'autorité de l'inspecteur d'Académie en liaison avec l'ensemble des partenaires concernés.

Enfin, des journées de sensibilisation à la sécurité routière sont programmées dans la formation initiale des inspecteurs départementaux de l'Education nationale. Des stages sont également organisés en liaison avec la direction de la sécurité et de la circulation routières à l'attention des correspondants académiques chargés de développer l'éducation routière en milieu scolaire.

CHAPITRE IV

LA SECURITE ROUTIERE : UN DOSSIER INTERMINISTERIEL

Si le budget de la sécurité routière regroupe des crédits exclusivement consacrés à la sécurité routière, ce domaine requiert aussi des moyens d'autres ministères mis en oeuvre sur leur budget propre.

Ainsi, par exemple, les contrôles préventifs et répressifs effectués sur les routes relèvent des budgets de l'Intérieur (Police) et de la Défense (Gendarmerie); le contentieux du ministère de la Justice; certaines actions de formation en milieu scolaire du ministère de l'Education nationale; la gestion des permis de conduire du ministère de l'Intérieur...

La politique de la sécurité routière relève donc nécessairement d'une action interministérielle qui permet, en outre, d'en renforcer l'impact sur l'opinion publique dans la mesure où elle mobilise les énergies et compétences de l'ensemble du Gouvernement.

Le plus souvent, les programmes d'action interministérielle sont décidés dans le cadre des comités interministériels.

En raison de la recrudescence des accidents de la route durant le premier semestre de 1988, le Gouvernement a arrêté, lors d'un très important comité interministériel en date du 27 octobre 1988, toute une série de mesures visant à réduire l'insécurité routière.

Ce programme s'articule autour de quatre thèmes :

- la mobilisation des énergies, tant au plan local qu'au plan national, grâce notamment au renforcement de

l'information et au renforcement du rôle du Préfet en matière de sécurité routière ;

- l'amélioration du système répressif et préventif grâce notamment au renforcement des moyens des forces de police et de gendarmerie et à l'amélioration du régime des sanctions ;

- l'éducation, la formation et la sensibilisation des jeunes aux problèmes de la sécurité routière ;

- les actions de sécurité à long terme grâce notamment au contrôle technique des véhicules et à l'organisation du permis à points.

Plusieurs de ces orientations ont commencé à être mises en oeuvre dès 1989.

1. La mobilisation des énergies

Ce programme vise en premier lieu à renforcer le rôle des Préfets, en liaisons avec les Procureurs de la République, en matière de contrôle de la politique de sécurité routière mise en oeuvre au plan local, notamment dans le cadre de l'élaboration des Plans départementaux d'actions et de sécurité routière. Une instruction du Premier ministre en date du 29 décembre 1988 a été adressée aux Préfets pour leur rappeler l'étendue de leur rôle dans ce domaine.

Par ailleurs, ce programme a permis une réactivation des incitations financières de l'Etat aux actions de réduction du nombre des accidents menées par les collectivités locales dans le cadre d'une procédure contractuelle (objectif - 10 %).

En outre, des actions sont menées pour améliorer l'information sur la sécurité routière dans le domaine notamment des condamnations judiciaires relatives aux infractions routières, des statistiques relatives aux accidents et à l'alcoolémie des usagers.

Enfin, le Gouvernement a entendu mettre un terme aux pratiques des interventions en vue de l'annulation des procès-verbaux d'infraction.

2. L'amélioration du système répressif et préventif

Ce programme a prévu tout d'abord un renforcement sur le réseau autoroutier des effectifs des unités de la police de la route grâce à l'affectation de 800 appelés supplémentaires aux unités

spécialisées de la gendarmerie et de la police nationale. Cette affectation est en cours. Simultanément, un plan d'équipement a été mis en oeuvre (éthylomètres, appareils de contrôle de vitesse, voitures banalisées...) sur trois ans dès 1989.

Une contribution financière des sociétés d'autoroutes a été obtenue.

Par ailleurs, les Préfets ont été chargés, dans le cadre d'une répression pédagogique, de proposer aux autorités judiciaires d'adapter les sanctions envers les contrevenants graves aux règles de la sécurité routière en les remplaçant par l'obligation de remplir des tâches d'intérêt collectif ayant un rapport avec la sécurité routière (travail en hôpital, assistance aux blessés...).

En outre, la loi du 10 juillet 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions a prévu une augmentation substantielle du montant des amendes pour les contraventions les plus graves ainsi que pour les amendes forfaitaires. La dernière augmentation datait de 1985.

De même, une différenciation des sanctions selon les comportements a été introduite.

Enfin, la loi a prévu le recouvrement immédiat des amendes forfaitaires à un taux minoré afin de conférer à l'exécution immédiate de la sanction un caractère pédagogique.

3. L'éducation et la formation des jeunes

Ce programme visant essentiellement à promouvoir l'apprentissage anticipé de la conduite déjà généralisée en France a commencé à être mis en place avec les circulaires de 1988 (cf. chapitre III).

Des dispositions devraient être prises pour promouvoir cet apprentissage anticipé des jeunes habitants dans les quartiers défavorisés.

Enfin, l'enseignement de la sécurité routière sera renforcé avec notamment l'introduction d'un module de formation à la sécurité routière dans la formation initiale et continue des personnels de l'Éducation nationale.

4. Les actions de sécurité à long terme

a) Le contrôle technique des véhicules

Ce programme contient deux mesures essentielles qui sont parmi les plus novatrices et dont le retentissement sur le public est le plus important. Elles ont fait l'objet de décisions dès 1989.

Les décisions prises en 1985 dans le domaine du contrôle technique des véhicules en service ont constitué un premier pas, puisque désormais **tout véhicule de plus de cinq ans d'âge fait l'objet, lors de sa vente, d'une obligation de contrôle dont les résultats doivent être portés à la connaissance de l'acheteur.** Toutefois, ce système de contrôle technique est aujourd'hui incomplet au regard des objectifs de sécurité routière car il ne concerne qu'une part minoritaire du parc et n'entraîne pas obligatoirement la réparation des véhicules défectueux.

En juillet 1988, le Conseil de la Communauté économique européenne a adopté une directive, complémentaire de celle de 1977, étendant le contrôle périodique aux camionnettes de plus de 4 ans d'âge, tous les deux ans, avec mise en place au plus tard le 1er janvier 1993 dans les Etats membres. L'extension de la directive de Bruxelles aux voitures particulières n'est prévue que pour une étape ultérieure, aujourd'hui non définie.

Compte tenu de la situation actuelle du contrôle des véhicules en service en France et des décisions prises à Bruxelles, le Comité interministériel de la sécurité routière a demandé le 27 octobre 1988 aux ministères concernés d'élaborer pour la fin 1989 un projet d'extension du contrôle technique sur la base d'un contrôle périodique assorti d'une **obligation de réparer les principaux organes de sécurité (pneus, freins, direction,...)** et effectué par des opérateurs indépendants de la profession de la vente et de la réparation d'automobiles. **Les voitures particulières de plus de 5 ans d'âge seront soumises à ce contrôle périodique tous les 3 ans.** Le régime applicable aux camionnettes serait celui défini par la directive communautaire. Le démarrage du contrôle aura lieu en 1990.

Les travaux préparatoires à l'élaboration des textes réglementaires ont fait apparaître la nécessité d'une phase transitoire où le nombre des véhicules contrôlés et la sévérité du contrôle devront être modulés afin de rendre ce contrôle économiquement et socialement acceptable dans sa phase de démarrage.

Par ailleurs, certaines objections juridiques ont été prises en compte par l'adoption le 10 juillet 1989 d'une disposition législative prévoyant l'indépendance des contrôles et la possibilité d'organiser la profession en réseaux.

Sur ces bases, la mise au point de l'ensemble des textes réglementaires se poursuit, en liaison avec les parties concernées, de façon à permettre leur publication dès la fin de l'année 1989.

Cette mesure devrait toucher les quelque 16 millions de véhicules de plus de cinq ans d'âge.

Toutefois, la mise en oeuvre de cette obligation devrait être progressive car le coût d'une introduction brutale de la mesure serait de l'ordre de 30 milliards de francs à raison d'un coût unitaire du contrôle de 200 F, ce qui est difficilement envisageable à tout point de vue.

b) Le permis à points

L'objectif du permis à points qui vient d'être institué par la loi du 10 juillet 1989 est double : pédagogique et dissuasif. Ce système améliore la progressivité des sanctions et permet de traiter différemment le conducteur qui commet occasionnellement une erreur de conduite, et celui qui ignore constamment les règles élémentaires du code de la route. Le premier aura un permis "fragilisé" et sera donc incité à un respect plus rigoureux de la réglementation, le second verra son permis annulé et devra donc le repasser.

Les principes de fonctionnement sont les suivants :

1. Le permis est doté, lors de sa délivrance, d'un capital de points, dont le montant sera fixé par décret ;

2. chaque infraction grave (alcool, vitesse excessive, non respect d'un feu rouge...) est affectée d'un certain nombre de points de démérite) ;

3. La condamnation pour l'une de ces infractions entraîne automatiquement le retrait des points correspondants ;

4. lorsque le capital de points est épuisé, le permis est annulé, et la personne doit attendre six mois avant de le repasser ;

5. en l'absence d'infractions pendant trois ans, le capital de points initial est reconstitué ; il peut l'être également, au moins partiellement, si le conducteur se soumet à une formation spécifique

comportant un programme de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route. Cette disposition renforce l'aspect pédagogique du système ;

6. Le barème des points sera également fixé par décret. Il est actuellement envisagé que le capital points soit épuisé après :

- deux délits (alcool, délit de fuite ou homicide involontaire par exemple),
- trois ou six contraventions selon leur gravité.

Le permis à points ne modifie en rien les dispositions actuelles en matière de suspension du permis de conduire ; il entrera en vigueur le 1er janvier 1992, lorsque le fichier des permis de conduire sera informatisé en totalité et que les dispositions d'accès seront en place dans toutes les préfetures, tribunaux et auprès des Officiers du ministère public.

Dans le fonctionnement du système, le Préfet aura pour rôle de notifier à l'intéressé l'épuisement de son capital de points et de l'enjoindre à remettre son permis de conduire.

L'usager sera informé sur le formulaire de retrait de points de son droit d'accès au fichier informatisé.

Ce système de permis à points devrait donc responsabiliser les conducteurs, la validité de leur permis de conduire étant directement liée à leur comportement.

5. Le financement des dépenses de fonctionnement des unités de gendarmerie affectées à la sécurité routière du réseau autoroutier

Actuellement, près de 3.000 gendarmes sont affectés exclusivement à la sécurité sur les autoroutes.

Le Gouvernement a décidé d'associer les sociétés concessionnaires exploitant le réseau autoroutier au financement des dépenses de fonctionnement de la gendarmerie nationale, pour la part représentant le coût de fonctionnement de quelque 2.000 unités de gendarmerie.

Le projet de loi de finances pour 1990 prévoit à cet effet, en son article 27, la création d'une taxe sur les sociétés concessionnaires dont le montant, en régime de croisière, a été évalué à 440 millions de francs.

Le Sénat a décidé de ne pas adopter cet article, lors du débat de première lecture, (cf. rapport général de la commission des

Finances sur le projet de loi de finances initiale pour 1990, Tome II, pages 196 à 201) en se fondant sur :

- un problème de principe, dans la mesure où il lui est apparu que cette participation des sociétés concessionnaires était discutable, s'agissant d'une action de l'État à caractère régalien (la sécurité routière) ;

- un problème de méthode, dans la mesure où il a indiqué sa préférence pour un dispositif à caractère contractuel dès lors que cette contribution des sociétés concessionnaires aurait été acceptée par ces dernières.

*

* *

Relevé des modifications apportées par l'Assemblée nationale en deuxième délibération

L'Assemblée nationale a adopté un amendement visant à majorer les crédits de la sécurité routière de 1.760.000 F en autorisations de programme et crédits de paiement afin de financer les opérations suivantes :

- aménagement de la signalisation sur le réseau routier à Vienne (+ 0,36 million de francs au chapitre 53-48),
- aménagement d'une route nationale traversant un village (+ 1 million de francs au chapitre 53-48),
- aménagement de la RN 19 au centre de Delle pour améliorer la sécurité des piétons (+ 0,3 million de francs au chapitre 63-42),
- aménagement d'une voirie locale intéressant la gestion du réseau national (+ 0,1 million de francs au chapitre 63-42).

CONCLUSION

Les efforts du Gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière sont indéniables et méritent d'être soutenus par votre assemblée.

Sous l'autorité d'un ministre et d'un secrétaire d'Etat spécialement chargé de cette question, en liaison étroite avec un délégué interministériel d'une grande compétence, une politique cohérente a été menée ces dernières années afin de stopper l'augmentation dramatique du nombre des accidents et de réduire, par une action plus en profondeur, l'état d'insécurité routière que connaît encore notre pays.

Le projet de budget pour 1990 concrétise, au plan financier, l'effort du Gouvernement et se trouve prolongé par la mise en oeuvre des décisions du comité interministériel de la sécurité routière en date du 27 octobre 1988.

Cet effort devra être poursuivi avec tenacité les années ultérieures afin que notre pays atteigne un niveau de sécurité au moins comparable avec celui des pays voisins.

Votre commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption du budget de l'Equipement, du logement, des transports et de la mer (II. Transports intérieurs - 3. Sécurité routière).

ANNEXES

ANNEXE 1

UN APERCU DE LA GESTION DES CREDITS DU BUDGET DE LA SECURITE ROUTIERE EN 1989

Le montant des crédits ouverts en L.F.I. 1989 pour la partie sécurité routière de la section I. Transports terrestres et sécurité routière est de 595,8 millions de francs en moyens de paiement et 779,5 millions de francs en moyens d'engagement.

Le montant des reports attendus de 1988 sur 1989 est de 8,8 millions de francs en dépenses ordinaires et 89,6 millions de francs en crédits de paiement.

Le montant prévisible des fonds de concours à rattacher en 1989 est de 30 millions de francs.

Par ailleurs, le décret d'avance du 8 septembre 1989 a conduit à une ouverture de 750.000 francs sur les crédits de rémunérations afin de permettre le financement de l'accord salarial de 1989. En revanche, il n'a été procédé à aucune annulation de crédits.

A N N E X E 2

LIVRE BLANC DE LA COMMISSION DE LA SECURITE ROUTIERE

(extrait - Conclusion)

Problème complexe aux ramifications multiples, problème de société et de communication, la sécurité routière est une préoccupation constante des pouvoirs publics, qui concerne directement la vie quotidienne de tous les Français.

Immense progrès des temps modernes, l'automobile constitue un instrument irremplaçable de liberté individuelle et de développement économique. Il n'est donc pas question de la mettre en accusation. Le vrai problème est d'en organiser l'usage dans l'esprit de ses finalités essentielles, sans privilégier abusivement, au détriment de la sécurité, le plaisir que procurent des performances excessives ; il est, de surcroît, indispensable de corriger rapidement le grave excès d'insécurité routière qui caractérise notre pays.

Les améliorations possibles sont nombreuses. La commission a jugé indispensable de faire l'inventaire des mesures qui pourraient être prises dans les années qui viennent. Elle l'a fait dans un esprit d'efficacité, et aussi de réalisme.

Mais une politique de sécurité routière ne se réduit pas à une liste d'actions ponctuelles si pertinentes soient-elles. Elle doit se fonder sur un projet social fort et quelques mesures majeures qui en assurent le développement dans la durée et la continuité.

Le projet social est celui du modèle de conduite automobile apaisée, civilisée et maîtrisée. Il appartient à l'Etat de l'énoncer avec force et de le proposer par tous les canaux de communication dont il dispose ; il est de sa responsabilité de promouvoir, avec l'appui des autorités morales et de ceux qui concourent à la formation de l'opinion, les principes éthiques et civiques qui doivent fonder les comportements de conduite automobile.

L'émergence de ce modèle de conduite devrait s'appuyer sur les mesures préconisées dans le présent rapport dont les grands objectifs sont rappelés ci-dessous, dans l'ordre du rapport :

- **Développer et rendre plus efficace la communication sociale en faveur de la sécurité routière**, en confiant à des instances d'indépendance indiscutable l'organisation et la diffusion de la connaissance, ainsi que les moyens financiers et humains de la communication.

- **Généraliser le principe d'un apprentissage progressif de la conduite automobile** caractérisé, sur une période de deux ans, par un suivi pédagogique du conducteur et par une limitation des possibilités d'usage du véhicule.

- **mettre en place, pour les infractions courantes une autre stratégie de répression**, s'appuyant sur la spécialisation de la police de la route et sur la fréquence et l'automaticité des contrôles et des sanctions.

- **Mieux utiliser, pour les infractions les plus graves, les possibilités de poursuites et de sanctions**, qu'il s'agisse de contrôles d'alcoolémie, de l'adaptation des peines ou de la prise en considération des victimes.

- **Poursuivre l'effort entrepris pour améliorer la sécurité des véhicules**, notamment en ce qui concerne les dispositifs de retenue dans les voitures particulières, les limitations de vitesse et dispositifs de freinage des poids lourds.

- **Offrir un environnement plus sûr et plus compréhensible à l'usager de la route**, par un système de contrôle technique de sécurité des infrastructures et une action globale de modération de la sécurité en ville.

- **Améliorer la rapidité et l'efficacité des secours aux blessés de la route** avec la poursuite de l'équipement du réseau en moyens d'alerte, une meilleure information du public et une plus grande coordination des différents intervenants.

- **Négocier une réglementation européenne des vitesses**, qui porterait à la fois sur l'harmonisation des limites autorisées en ville, en rase campagne et sur les routes, et sur la limitation par construction de la vitesse des véhicules légers et des motocyclettes.

Aussi opportunes que soient ces différentes mesures, la commission tient à rappeler que la sécurité routière pose avant tout à chacun d'entre nous un problème moral puisque l'automobile, moyen par excellence d'initiative individuelle, s'utilise dans un espace collectif et peut mettre en cause l'intégrité physique de l'ensemble des citoyens.

Au cours de sa séance du 9 novembre 1989, la commission des Finances a procédé, sur le rapport de M. Paul Loridant, rapporteur spécial, à l'examen du budget de l'Équipement, du logement, des Transports et de la Mer (II. Transports intérieurs - 3. Sécurité routière).

La commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption du budget de l'Équipement, du logement, des Transports et de la Mer (II. Transports intérieurs - 3. Sécurité routière)